

Direction des bibliothèques

AVIS

Ce document a été numérisé par la Division de la gestion des documents et des archives de l'Université de Montréal.

L'auteur a autorisé l'Université de Montréal à reproduire et diffuser, en totalité ou en partie, par quelque moyen que ce soit et sur quelque support que ce soit, et exclusivement à des fins non lucratives d'enseignement et de recherche, des copies de ce mémoire ou de cette thèse.

L'auteur et les coauteurs le cas échéant conservent la propriété du droit d'auteur et des droits moraux qui protègent ce document. Ni la thèse ou le mémoire, ni des extraits substantiels de ce document, ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans l'autorisation de l'auteur.

Afin de se conformer à la Loi canadienne sur la protection des renseignements personnels, quelques formulaires secondaires, coordonnées ou signatures intégrées au texte ont pu être enlevés de ce document. Bien que cela ait pu affecter la pagination, il n'y a aucun contenu manquant.

NOTICE

This document was digitized by the Records Management & Archives Division of Université de Montréal.

The author of this thesis or dissertation has granted a nonexclusive license allowing Université de Montréal to reproduce and publish the document, in part or in whole, and in any format, solely for noncommercial educational and research purposes.

The author and co-authors if applicable retain copyright ownership and moral rights in this document. Neither the whole thesis or dissertation, nor substantial extracts from it, may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

In compliance with the Canadian Privacy Act some supporting forms, contact information or signatures may have been removed from the document. While this may affect the document page count, it does not represent any loss of content from the document.

Université de Montréal

Construire un système réglementaire.
L'État et l'industrie télégraphique au Canada, 1846-1916.

par
Éric Mauras

Département d'histoire
Faculté des arts et des sciences

Thèse présentée à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de Ph.D.
en Histoire

Juillet 2008

© Éric Mauras, 2008



Université de Montréal
Faculté des études supérieures

Cette thèse intitulée :

Construire un système réglementaire.
L'État et l'industrie télégraphique au Canada, 1846-1916.

présentée par :
Éric Mauras

a été évaluée par un jury composé des personnes suivantes :

Christian Dessureault, président-rapporteur
Michael Huberman, directeur de recherche
Michèle Dagenais, membre du jury
Ken Cruikshank, examinateur externe
Robert Dalpe, représentant du doyen de la FES

17 NOV. 2008

Résumé

Cette thèse étudie le rôle de l'État dans le développement économique du Canada entre 1846 et la Première Guerre mondiale à travers l'exemple de l'industrie télégraphique. En prenant pour base diverses approches théoriques, cette thèse vise à démontrer le rôle important joué par l'État au Canada dans le développement et la construction d'un système réglementaire novateur dans le domaine des télécommunications. Elle défend l'hypothèse que l'action de l'État est avant tout une combinaison particulière d'actions volontaires (rôle actif) et de réactions aux circonstances (rôle passif), aboutissant à l'élaboration progressive d'un système réglementaire. Ce système comporte des éléments législatifs, institutionnels et sociaux, qui sont combinés, modifiés et ré-imaginés au gré des circonstances et des politiques publiques, dans un processus qualifié d'apprentissage par l'action. Il arrive finalement un moment où un consensus semble émerger et à partir duquel le système réglementaire acquiert une rigidité institutionnelle garantissant sa pérennité. Cette thèse vise donc à présenter le concept de système réglementaire en étudiant comme un même ensemble la technologie (le télégraphe), l'économie (les entreprises privées) et l'action politique (l'État). Pour établir ce concept, l'étude porte sur les législations élaborées par les colonies d'Amérique du Nord britannique et le Canada entre 1845 et 1915, les actions réglementaires de l'État vis-à-vis des industries privées ainsi que les actions de lobbying de ces mêmes industries en faveur de leurs propres projets. Il est possible de discerner deux tendances majeures. Premièrement, les justifications aux interventions de l'État évoluent clairement tout au long de la fin du 19^e siècle. Cette thèse documente donc le passage de l'État d'un stade passif à un stade actif dans la définition de son propre rôle dans la gestion d'un secteur industriel moderne. Deuxièmement, les interventions se diversifient dans le temps (lois, règlements, allocation de contrats, nationalisation, régulation...) et l'espace (suivant les différentes régions canadiennes). Cette thèse démontre donc la souplesse importante dont fait preuve l'État, capable d'adapter ses actions et décisions politiques nationales à des circonstances régionales particulières.

Mots-clés : Canada, histoire, État, télégraphe, télécommunications, réglementation

Abstract

This thesis examines the role of the State in the economic development of Canada between 1846 and the First World War. Based on diverse theoretical approaches, the thesis aims to demonstrate the important role played by the State in the development and construction of an innovative and adaptive regulatory system. It defends the hypothesis that State intervention was a unique combination of voluntary actions and circumstantial or passive responses. The regulatory system contained legislative, institutional and social elements that were joined, modified and re-imagined in accordance with circumstances and public politics in a “learning by doing” process. The system acquired institutional stability and permanence because it achieved a social and political consensus. The thesis views regulation as the outcome of an integrated system that comprised technological (the telegraph), economic (private enterprise) and political (the State) vectors. To establish the concept of an integrated system, this study focuses on the colonial and federal legislations of British North-America and Canada between 1846 and 1916, the regulatory actions of the State towards private companies and the lobbying actions of these companies. It is possible to distinguish two major tendencies. First, the justifications of State interventions changed during the last half of the 19th century. This thesis traces the transformation of the State from a passive to active player, thus asserting its role as a good housekeeper of a modern industrial field. Second, State interventions diversified across time (laws, regulations, contracts or nationalization) and space (in the different Canadian regions). This thesis demonstrates that the State showed a capacity to adapt national politics to various local conditions.

Keywords : Canada, History, State, Telegraph, Telecommunications, Regulation

Table des matières

RESUME	III
ABSTRACT	IV
TABLE DES MATIERES	V
TABLE DES TABLEAUX	X
TABLE DES FIGURES	XI
REMERCIEMENTS	XIII
INTRODUCTION	1
CONTEXTE	5
HISTORIOGRAPHIE	9
CADRES ET SOURCES	15
APPROCHE	20
HYPOTHESES ET CHEMINEMENT	25
PREMIERE PARTIE L'ÉTAT LEGISLATEUR (1847-1896)	28
INTRODUCTION	29
CHAPITRE 1 : PROMOTION ET REGULATION DU TELEGRAPHE EN AMERIQUE DU NORD BRITANNIQUE (1847-1867)	35
I. LE CANADA-UNI	36
A. LA MONTREAL TELEGRAPH COMPANY	37
B. LES ACTES PRIVES	41
1. <i>La Toronto, Hamilton, Niagara and Saint Catherines Electro-Magnetic Telegraph Company</i>	41
2. <i>La British North American Electric Telegraph Association</i>	42
3. <i>Les autres compagnies incorporées</i>	44
C. LES ACTES PUBLICS	46
II. LES COLONIES DES MARITIMES	49
A. LE NOUVEAU-BRUNSWICK	50
1. <i>L'action du gouvernement en faveur de la tendance continentale</i>	50
2. <i>Les autres actions du gouvernement</i>	53
B. LA NOUVELLE-ÉCOSSE	55
1. <i>La prise en main par le gouvernement (1847-1851)</i>	55
2. <i>L'action de l'État après 1851</i>	57
C. L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD	59
III. PROMOTION ET REGULATION DU TELEGRAPHE PAR L'ÉTAT	61
A. LES REGLEMENTS ETUDIÉS	62
1. <i>Les droits de passage (Right)</i>	62
2. <i>La protection des lignes télégraphiques (Protect)</i>	63
3. <i>L'acceptation des messages (Accept)</i>	64
4. <i>L'ordre de transmission des messages (Order)</i>	64
5. <i>La protection de la confidentialité des messages (Disclose)</i>	64
6. <i>Le contrôle des lignes par le gouvernement (Control)</i>	65
B. LES SCHEMAS LEGISLATIFS	65
C. UN ÉTAT LIBERAL ET OPPORTUNISTE	68
CHAPITRE 2 : LEGISLATION ET REGULATION DU TELEGRAPHE PAR LE GOUVERNEMENT FEDERAL (1867-1896)	70
I. LA TELEGRAPHIE TERRESTRE	71
A. CONSTRUIRE UN RESEAU TELEGRAPHIQUE NATIONAL (1867-1875).....	72
1. <i>Le projet de l'Intercolonial</i>	72

2. Organiser les législations existantes.....	74
3. La remise en cause du monopole de la Montreal Telegraph.....	75
B. LA REORGANISATION DES COMPAGNIES PRIVEES (1876-1885).....	76
1. La concurrence de la Dominion Telegraph.....	77
2. La Great North Western Telegraph Company of Canada.....	78
3. La réaction de l'État.....	79
C. UNE SITUATION STABILISEE (1886-1896).....	82
II. LA TELEGRAPHIE SOUS-MARINE.....	85
A. LES PREMIERES LEGISLATIONS (1867-1873).....	85
1. État des législations provinciales.....	85
2. Les premières lois fédérales.....	87
B. LES PREMIERES LOIS GENERALES (1874-1879).....	89
1. Une première tentative en 1874.....	89
2. La loi générale de 1875.....	91
3. Les conséquences immédiates (1876-1878).....	93
C. LES CABLES SOUS-MARINS APRES LA LOI GENERALE (1879-1896).....	95
1. La fin du monopole sur l'Atlantique.....	96
2. Les autres liaisons sous-marines.....	99
III. BILAN DE L'ACTION DE L'ÉTAT.....	101
A. ANALYSE DE SON ACTION DANS LA TELEGRAPHIE TERRESTRE.....	101
1. La législation.....	101
2. La coopération public-privé.....	103
3. Un État libéral.....	103
B. ANALYSE DE SON ACTION DANS LA TELEGRAPHIE SOUS-MARINE.....	104
1. Les actes privés.....	105
2. Les actes publics.....	106
3. Un État opportuniste ?.....	108
C. UN ÉTAT AMBIVALENT.....	109
CONCLUSION.....	112
ANNEXE 1 : LES REGLEMENTS ETUDIES.....	116
DROIT DE PASSAGE (RIGHT).....	116
PROTECTION DES LIGNES TELEGRAPHIQUES (PROTECT).....	116
L'ORDRE DE TRANSMISSION DES MESSAGES (ORDER).....	117
LA PROTECTION DE LA CONFIDENTIALITE DES MESSAGES (DISCLOSE).....	117
LE CONTROLE DES LIGNES PAR LE GOUVERNEMENT (CONTROL).....	118
DEUXIEME PARTIE L'ÉTAT ENTREPRENEUR (1864-1896).....	119
INTRODUCTION.....	120
CHAPITRE 3 : LE RESEAU TELEGRAPHIQUE	
DE COLOMBIE-BRITANNIQUE (1864-1896).....	126
I. LES DEBUTS DU TELEGRAPHE.....	128
A. LA LEGISLATION COLONIALE.....	129
1. Les premiers actes de lois.....	129
2. L'intervention du Colonial Office.....	131
3. Analyse des actes de lois.....	133
B. LE PROJET OVERLAND.....	134
1. Les origines du projet.....	135
2. La construction des lignes (1865-1866).....	136
3. L'échec final et ses conséquences sur la Colombie-Britannique.....	138
C. LA GESTION DU RESEAU COLONIAL.....	140
1. L'accord avec Western Union Telegraph.....	141
2. Bilan de l'action du gouvernement colonial.....	142

II. LE RESEAU TELEGRAPHIQUE GOUVERNEMENTAL	143
A. UN RESEAU EN LOCATION (1872-1880).....	143
1. <i>La gestion technique du réseau</i>	144
2. <i>La gestion financière du réseau</i>	147
3. <i>L'achat final</i>	149
B. LE GOUVERNEMENT PROPRIETAIRE (1880-1886).....	150
1. <i>La gestion technique du réseau</i>	151
2. <i>La gestion financière du réseau</i>	153
3. <i>La vente finale</i>	155
C. LE DUOPOLE GOUVERNEMENT – CANADIEN PACIFIQUE (1886-1896).....	156
1. <i>La gestion technique du réseau</i>	156
2. <i>La gestion financière du réseau</i>	158
3. <i>Bilan de l'entente financière</i>	160
III. CONCLUSION.....	162
A. L'ACTION DU GOUVERNEMENT COLONIAL	162
B. L'ACTION DU GOUVERNEMENT FEDERAL.....	164
CHAPITRE 4 : LE RESEAU TELEGRAPHIQUE	
DANS L'OUEST CANADIEN (1870-1896).....	167
I. L'INTRODUCTION DU TELEGRAPHE	169
A. LES PREMIERS PROJETS (1859-1871).....	169
1. <i>Le projet de Perry Collins</i>	170
2. <i>Le projet d'Edward Watkin</i>	171
3. <i>La première ligne télégraphique</i>	173
B. LA LIGNE DU CANADIEN PACIFIQUE (1872-1882)	175
1. <i>L'expédition de Sandford Fleming</i>	176
2. <i>Les appels d'offres et les contrats accordés</i>	177
3. <i>Les travaux et le bilan technique</i>	179
4. <i>La Commission royale d'enquête</i>	183
II. LE RESEAU GOUVERNEMENTAL	184
A. UN RESEAU A REORGANISER ET COMPLETER (1882-1887).....	184
1. <i>La rationalisation immédiate (1882-1883)</i>	184
2. <i>L'expédition de Frederick Gisborne (1883-1884)</i>	186
3. <i>La Rébellion du Nord-Ouest (1885-1886)</i>	188
4. <i>Une nouvelle réorganisation (1885-1888)</i>	190
5. <i>La gestion financière du réseau entre 1882 et 1888</i>	192
B. LE DUOPOLE GOUVERNEMENT – CANADIEN PACIFIQUE (1887-1896).....	194
1. <i>La gestion technique du réseau</i>	194
2. <i>La gestion financière du réseau</i>	196
III. CONCLUSION.....	199
A. L'ACTION DU GOUVERNEMENT FEDERAL.....	199
B. LE TELEGRAPHE ET LE MOUVEMENT EXPANSIONNISTE	202
C. LE ROLE DU TELEGRAPHE DANS L'EMERGENCE D'UNE CONSCIENCE REGIONALE	204
CHAPITRE 5 : LE RESEAU TELEGRAPHIQUE	
DANS LE GOLFE DU SAINT-LAURENT (1875-1896).....	207
I. UN PROJET D'ORIGINE ECONOMIQUE	209
A. LA SITUATION INITIALE EN 1875	209
B. L'ACTION DU GROUPE DE PRESSION EN 1875-1876.....	211
C. LE COMITE PARLEMENTAIRE DE 1876 ET SES CONCLUSIONS.....	214
II. LA MISE EN PLACE DU RESEAU TELEGRAPHIQUE.....	218
A. LES PREMIERES INITIATIVES DU GOUVERNEMENT (1876-1879)	218
B. LA MISE EN PLACE DE L'ARMATURE CENTRALE (1880-1885).....	220
1. <i>La gestion technique du réseau</i>	221
2. <i>La gestion financière du réseau</i>	223

C. L'ACHEVEMENT DU RESEAU (1886-1896).....	226
1. <i>La gestion technique du réseau</i>	226
2. <i>La gestion financière du réseau</i>	229
III. L'IMPACT DU RESEAU TELEGRAPHIQUE SUR LA NAVIGATION	232
A. METHODOLOGIE	232
B. UNE EFFICACITE REELLE PRATIQUEMENT NULLE	233
C. UNE PERCEPTION DIFFERENTE DE LA REALITE	236
D. CONCLUSION	238
CONCLUSION	243
ANNEXE 2 : INDICE DES PRIX ET CARTES	251
INDICE DES PRIX POUR LA PERIODE 1871-1900	251
CARTES DU RESEAU TELEGRAPHIQUE GOUVERNEMENTAL EN 1883	252
CARTES DU RESEAU TELEGRAPHIQUE GOUVERNEMENTAL EN 1893-1898.....	253
TROISIEME PARTIE L'ÉTAT REGULATEUR (1897-1916)	255
INTRODUCTION.....	256
CHAPITRE 6 : LA GESTION DU RESEAU	
TELEGRAPHIQUE GOUVERNEMENTAL (1897-1916).....	261
I. UN NOUVEAU RESEAU AU YUKON (1899-1906).....	262
A. UN PROJET POLITIQUE	263
B. LA GESTION TECHNIQUE DU RESEAU	265
C. LA GESTION FINANCIERE DU RESEAU.....	267
D. INTERROGATIONS ET DEBATS POLITIQUES.....	270
II. EXPANSION ET CONVERGENCE (1897-1906).....	272
A. L'ACCROISSEMENT DU RESEAU GOUVERNEMENTAL	273
1. <i>Le réseau de Colombie-Britannique</i>	273
2. <i>Le réseau des Territoires du Nord-Ouest</i>	276
3. <i>Le réseau du golfe du Saint-Laurent et des Provinces Maritimes</i>	277
B. LA GESTION DU RESEAU GOUVERNEMENTAL	281
1. <i>La gestion financière</i>	281
2. <i>Convergences dans la gestion des réseaux régionaux</i>	286
III. NORMALISATION ET AFFIRMATION (1907-1916)	289
A. LA GESTION TECHNIQUE DU RESEAU GOUVERNEMENTAL.....	289
1. <i>La Colombie-Britannique et le Yukon</i>	290
2. <i>La Saskatchewan et l'Alberta</i>	292
3. <i>Le golfe du Saint-Laurent et les Provinces Maritimes</i>	294
B. LA GESTION DU RESEAU GOUVERNEMENTAL	297
1. <i>La gestion financière du réseau gouvernemental</i>	297
2. <i>Convergence des résultats</i>	300
3. <i>Normalisation de la gestion administrative</i>	302
CHAPITRE 7 : REGULATION DES TELECOMMUNICATIONS	
PAR LE GOUVERNEMENT FEDERAL (1897-1916).....	305
I. MARGINALISATION DE L'INDUSTRIE TELEGRAPHIQUE.....	306
A. LA REORGANISATION DES COMPAGNIES TELEGRAPHIQUES	306
1. <i>Controverse autour du Yukon (1897-1901)</i>	307
2. <i>L'émergence des compagnies de chemin de fer (1902-1909)</i>	310
3. <i>La fin des compagnies de télégraphe (1910-1916)</i>	312
B. L'ACTION LEGISLATIVE ET REGLEMENTAIRE DE L'ÉTAT DANS L'INDUSTRIE TELEGRAPHIQUE (1896-1916)	313
1. <i>Les actes privés</i>	313
2. <i>Les actes publics</i>	315
3. <i>Les débats réglementaires</i>	319

II. DU TELEGRAPHE AUX TELECOMMUNICATIONS	321
A. L'EMERGENCE DE L'INDUSTRIE TELEPHONIQUE	321
1. <i>Une nouvelle technologie</i>	321
2. <i>Le monopole de la compagnie Bell</i>	323
3. <i>Législations fédérales et provinciales (1881-1904)</i>	325
B. L'EMERGENCE DE LA TELEGRAPHIE SANS FIL	328
1. <i>Une nouvelle technologie</i>	328
2. <i>Marconi et le gouvernement canadien</i>	329
3. <i>L'action de l'État</i>	332
III. UN NOUVEAU SYSTEME REGLEMENTAIRE.....	334
A. LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LES TELEPHONES (1905).....	334
1. <i>Les premiers débats législatifs</i>	335
2. <i>La commission Mulock</i>	337
B. LES CONSEQUENCES DE LA COMMISSION (1906-1909)	339
1. <i>Modifications dans la législation fédérale (1906)</i>	339
2. <i>Modifications dans les législations provinciales (1906-1909)</i>	341
C. LES COMPOSANTS DU SYSTEME REGLEMENTAIRE (1908-1916).....	343
1. <i>La régulation de l'industrie téléphonique</i>	343
2. <i>La régulation de la télégraphie terrestre</i>	345
3. <i>La régulation de la télégraphie sous-marine et sans fil</i>	347
CONCLUSION	350
ANNEXE 3 : INDICE DES PRIX ET CARTES	354
INDICE DES PRIX POUR LA PERIODE 1896-1916	354
CARTES DU RESEAU TELEGRAPHIQUE GOUVERNEMENTAL EN 1904	354
CONCLUSION	357
UN ÉTAT LEGISLATEUR	358
UN ÉTAT ENTREPRENEUR	360
UN ÉTAT REGULATEUR.....	362
LA QUESTION TECHNOLOGIQUE	364
LE ROLE DE L'ÉTAT	366
L'ÉTAT ET LA REGULATION ECONOMIQUE	369
SOURCES.....	374
I. BIBLIOTHEQUE ET ARCHIVES CANADA.....	374
A. DOCUMENTS.....	374
B. CARTES	375
II. DOCUMENTS LEGISLATIFS	376
A. CANADA-UNI, QUEBEC ET ONTARIO	376
B. NOUVEAU-BRUNSWICK, NOUVELLE-ÉCOSSE ET ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD	376
C. COLOMBIE-BRITANNIQUE	376
D. MANITOBA, SASKATCHEWAN ET ALBERTA.....	377
E. CANADA.....	377
III. SOURCES IMPRIMEES	377
A. DOCUMENTS GOUVERNEMENTAUX.....	377
B. DOCUMENTS PUBLIES	379
BIBLIOGRAPHIE	383
I. THESES ET MEMOIRES	383
II. MONOGRAPHIES.....	383
III. CHAPITRES DE MONOGRAPHIES	387
IV. ARTICLES DE PERIODIQUES.....	387

Table des tableaux

TABLEAU I : DATE MÉDIANE D'ADOPTION DES RÉGLEMENTS AUX ÉTATS-UNIS	33
TABLEAU II : DATE MÉDIANE D'ADOPTION DES RÉGLEMENTS.....	66
TABLEAU III : RÉSEAUX TÉLÉGRAPHIQUES CANADIENS (1867-1896).....	82
TABLEAU IV : SYSTÈMES TÉLÉGRAPHIQUES TRANSATLANTIQUES EN SERVICE EN 1897.....	98
TABLEAU V : RÉSEAUX TÉLÉGRAPHIQUES CANADIENS EN 1896.....	121
TABLEAU VI : LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES EN COLOMBIE-BRITANNIQUE (1864-1871)	140
TABLEAU VII : LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES EN COLOMBIE-BRITANNIQUE (1872-1880)	146
TABLEAU VIII : LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES EN COLOMBIE-BRITANNIQUE (1880-1886)	152
TABLEAU IX : LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES EN COLOMBIE-BRITANNIQUE (1886-1896)	157
TABLEAU X : COMPARAISON DE L'ÉQUIPEMENT TÉLÉGRAPHIQUE (CB, 1871).....	163
TABLEAU XI : ÉTAT DES SOUMISSIONS POUR LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE DE TÉLÉGRAPHE DU CANADIEN PACIFIQUE.....	178
TABLEAU XII : LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST (1847-1882).....	180
TABLEAU XIII : ÉTAT DES DÉPENSES POUR LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE DE TÉLÉGRAPHE DU CANADIEN PACIFIQUE.....	182
TABLEAU XIV : LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST (1882-1884)	186
TABLEAU XV : LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST (1885-1888)	191
TABLEAU XVI : LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST (1887-1896)	196
TABLEAU XVII : SITUATION FINANCIÈRE POUR LES RÉSEAUX DU GOUVERNEMENT (1891-1896).....	201
TABLEAU XVIII : RÉSUMÉ DU PROJET TÉLÉGRAPHIQUE GOUVERNEMENTAL, 1876	216
TABLEAU XIX : LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DANS LE GOLFE DU SAINT-LAURENT (1880-1885).....	222
TABLEAU XX : LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DANS LE GOLFE DU SAINT-LAURENT (1886-1896).....	227
TABLEAU XXI : MOYENNE ANNUELLE DES NAVIRES ACCIDENTÉS (DONT PERTES TOTALES)	233
TABLEAU XXII : MOYENNE ANNUELLE DU TONNAGE ACCIDENTÉ (EN TONNEAUX).....	234
TABLEAU XXIII : POURCENTAGE ANNUEL MOYEN D'ACCIDENTS PAR RAPPORT AU TRAFIC (NOMBRE D'ACCIDENTS/NOMBRE DE NAVIRES EN TRANSIT)	234
TABLEAU XXIV : POURCENTAGE ANNUEL MOYEN DE NAVIRES PERDUS RAPPORT AUX ACCIDENTS (NOMBRE DE NAVIRES PERDUS/NOMBRE DE NAVIRES ACCIDENTÉS).....	235
TABLEAU XXV : TRAFIC ANNUEL MOYEN EN TONNEAUX PAR PORT (BASE 100 : 1875-1880).....	237
TABLEAU XXVI : PERTES FINANCIÈRES ANNUELLES MOYENNES	240
TABLEAU XXVII : SITUATION FINANCIÈRE POUR LES RÉSEAUX DU GOUVERNEMENT (1891-1896).....	248
TABLEAU XXVIII : INDICE DES PRIX, 1871-1900 (BASE 100 : 1900).....	251
TABLEAU XXIX : RÉSEAUX TÉLÉGRAPHIQUES CANADIENS ENTRE 1896 ET 1916	257
TABLEAU XXX : RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DU YUKON, 1899-1902.....	267
TABLEAU XXXI : RÉSEAUX TÉLÉGRAPHIQUES CANADIENS ENTRE 1896 ET 1906	273
TABLEAU XXXII : RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE COLOMBIE-BRITANNIQUE, 1896-1906	275
TABLEAU XXXIII : RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST, 1896-1906.....	277
TABLEAU XXXIV : RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DU GOLFE DU SAINT-LAURENT, 1896-1906	279
TABLEAU XXXV : SITUATION FINANCIÈRE DES RÉSEAUX DU GOUVERNEMENT (1905-1906).....	285
TABLEAU XXXVI : DONNÉES FINANCIÈRES POUR LES RÉSEAUX DU GOUVERNEMENT (1896-1906).....	285
TABLEAU XXXVII : RÉSEAUX TÉLÉGRAPHIQUES CANADIENS ENTRE 1906 ET 1916.....	289
TABLEAU XXXVIII : RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE COLOMBIE-BRITANNIQUE, 1907-1916.....	290
TABLEAU XXXIX : RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE SASKATCHEWAN ET D'ALBERTA, 1907-1916.....	293
TABLEAU XL : RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DU GOLFE DU SAINT-LAURENT, 1907-1916.....	295
TABLEAU XLI : SITUATION FINANCIÈRE DES RÉSEAUX DU GOUVERNEMENT (1915-1916).....	300
TABLEAU XLII : DONNÉES FINANCIÈRES POUR LES RÉSEAUX DU GOUVERNEMENT (1906-1916).....	301
TABLEAU XLIII : INDICE DES PRIX, 1896-1916 (BASE 100 : 1900).....	354

Table des figures

FIGURE 1 : CRÉDITS VOTÉS ET DÉPENSES ANNUELLES (CB, 1872-1880)	147
FIGURE 2 : RECETTES ET DÉPENSES ANNUELLES (CB, 1872-1880)	148
FIGURE 3 : DÉPENSES ANNUELLES D'EXPLOITATION (CB, 1872-1880)	149
FIGURE 4 : CRÉDITS VOTÉS ET DÉPENSES ANNUELLES (CB, 1880-1886)	153
FIGURE 5 : RECETTES ET DÉPENSES ANNUELLES (CB, 1880-1886)	154
FIGURE 6 : DÉPENSES ANNUELLES D'EXPLOITATION (CB, 1880-1886)	155
FIGURE 7 : CRÉDITS VOTÉS ET DÉPENSES ANNUELLES (CB, 1886-1896)	158
FIGURE 8 : RECETTES ET DÉPENSES ANNUELLES (CB, 1886-1896)	159
FIGURE 9 : DÉPENSES ANNUELLES D'EXPLOITATION (CB, 1886-1896)	160
FIGURE 10 : CRÉDITS VOTÉS ET DÉPENSES ANNUELLES (CB, 1872-1896)	165
FIGURE 11 : RECETTES ET DÉPENSES ANNUELLES (CB, 1872-1896)	165
FIGURE 12 : DÉPENSES ANNUELLES D'EXPLOITATION (CB, 1872-1896)	166
FIGURE 13 : DÉPENSES POUR LES CONTRATS TÉLÉGRAPHIQUES DU CANADIEN PACIFIQUE	181
FIGURE 14 : CRÉDITS VOTÉS ET DÉPENSES ANNUELLES (TNO, 1882-1888)	192
FIGURE 15 : DÉPENSES ANNUELLES DE MAINTENANCE (TNO, 1882-1888)	193
FIGURE 16 : RECETTES ET DÉPENSES ANNUELLES (TNO, 1882-1888)	193
FIGURE 17 : CRÉDITS VOTÉS ET DÉPENSES ANNUELLES (TNO, 1888-1896)	197
FIGURE 18 : DÉPENSES ANNUELLES DE MAINTENANCE (TNO, 1888-1896)	198
FIGURE 19 : RECETTES ET DÉPENSES ANNUELLES (TNO, 1888-1896)	198
FIGURE 20 : CRÉDITS VOTÉS ET DÉPENSES ANNUELLES (GOLFE, 1879-1885)	224
FIGURE 21 : RECETTES ET DÉPENSES ANNUELLES (GOLFE, 1879-1885)	224
FIGURE 22 : DÉPENSES ANNUELLES DE MAINTENANCE (GOLFE, 1879-1885)	225
FIGURE 23 : CRÉDITS VOTÉS ET DÉPENSES ANNUELLES (GOLFE, 1886-1896)	229
FIGURE 24 : DÉPENSES ANNUELLES DE MAINTENANCE (GOLFE, 1886-1896)	230
FIGURE 25 : RECETTES ET DÉPENSES ANNUELLES (GOLFE, 1886-1896)	231
FIGURE 26 : CRÉDITS VOTÉS ET DÉPENSES ANNUELLES (CANADA, 1872-1896)	247
FIGURE 27 : RECETTES ET DÉPENSES ANNUELLES (CANADA, 1872-1896)	247
FIGURE 28 : DÉPENSES ANNUELLES DE MAINTENANCE (CANADA, 1872-1896)	249
FIGURE 29 : LE RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE EN COLOMBIE-BRITANNIQUE EN 1883	252
FIGURE 30 : LE RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST EN 1883	252
FIGURE 31 : LE RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DANS LE GOLFE DU SAINT-LAURENT EN 1883	253
FIGURE 32 : LE RÉSEAU EN COLOMBIE-BRITANNIQUE EN 1893	253
FIGURE 33 : LE RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST EN 1893	254
FIGURE 34 : LE RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DANS LE GOLFE DU SAINT-LAURENT EN 1898	254
FIGURE 35 : CRÉDITS VOTÉS ET DÉPENSES ANNUELLES (YUKON, 1899-1906)	268
FIGURE 36 : DÉPENSES ANNUELLES DE MAINTENANCE (YUKON, 1899-1906)	269
FIGURE 37 : RECETTES ET DÉPENSES ANNUELLES (YUKON, 1899-1906)	269
FIGURE 38 : CRÉDITS VOTÉS ET DÉPENSES ANNUELLES (CANADA HORS-YUKON, 1896-1906)	282
FIGURE 39 : DÉPENSES ANNUELLES DE MAINTENANCE (CANADA HORS-YUKON, 1896-1906)	283
FIGURE 40 : RECETTES ET DÉPENSES ANNUELLES (CANADA HORS-YUKON, 1896-1906)	284
FIGURE 41 : CRÉDITS VOTÉS ET DÉPENSES ANNUELLES (CANADA, 1906-1916)	297
FIGURE 42 : DÉPENSES ANNUELLES DE MAINTENANCE (CANADA, 1906-1916)	298
FIGURE 43 : RECETTES ET DÉPENSES ANNUELLES (CANADA, 1906-1916)	299
FIGURE 44 : LE RÉSEAU GOUVERNEMENTAL CANADIEN EN 1904	355
FIGURE 45 : LE RÉSEAU DANS LE GOLFE DU SAINT-LAURENT EN 1904	355
FIGURE 46 : LE RÉSEAU EN COLOMBIE-BRITANNIQUE ET AU YUKON EN 1904	356
FIGURE 47 : LE RÉSEAU DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST EN 1904	356

À mes parents

Remerciements

Cette thèse représente l'aboutissement de cinq années de travail, ayant nécessité une grande dose de détermination, un peu de folie et un carnet entier de raisons pour se motiver à poursuivre ce travail. Je souhaiterais prendre quelques lignes pour remercier ici les personnes qui ont contribué de près ou de loin aux différentes étapes de ma recherche et de ma rédaction.

Mes premiers remerciements vont à Michael Huberman, mon directeur, qui a accepté de se lancer dans cette aventure en ma compagnie. J'espère avoir été à la hauteur de ses conseils et ses recommandations pour parfaire cette thèse. Je le remercie aussi de sa patience, de sa compréhension et de sa rigueur tout au long de mon cheminement, à la fois personnel et professionnel. J'aimerais aussi remercier Michèle Dagenais pour son soutien et ses recommandations tout au long de cette demi-décennie passée en ces lieux. J'aimerais aussi dire un mot de remerciement à Lorraine Cyr et Carole Tellier pour leur aide tout au long de ce séjour à l'Université de Montréal ainsi qu'au personnel de Bibliothèque et Archives Canada pour leur aide tout au long de mes recherches.

Sur un plan plus personnel, étudier pendant autant d'années hors de son pays natal et dans un cadre de vie tout à la fois si proche et si lointain demande un soutien particulier. J'aimerais donc remercier mes parents, Alain et Rosemary qui ont toujours su, même à distance, me soutenir dans ce projet. Leur appui et leur compréhension ont constitué une source de motivation indéniable. Je souhaite aussi exprimer ma reconnaissance pour le travail final de relecture de cette thèse. J'aimerais enfin remercier l'ensemble des amis et collègues, du département et d'ailleurs, qui m'ont accueilli avec plaisir, contribuant ainsi à mon épanouissement personnel, en particulier Julie de Chantal, Julie Cummings, Frédéric Giuliano, Hélène Rompré et Amanda Ricci. L'expérience vécue ici est l'une des plus belles que j'ai pu faire quand, au bout de mes étonnements, je vous ai découvert pareil à moi.

Enfin, je remercie le département d'histoire de l'Université de Montréal pour son soutien financier tout au long de ces cinq années, en espérant avoir été un digne représentant de cette institution.

INTRODUCTION

Introduction

L'objectif de cette thèse est d'analyser, au Canada, l'action de l'État dans le domaine des télécommunications entre le milieu du XIX^e siècle et la Première Guerre mondiale, particulièrement à travers le développement de l'industrie télégraphique. Contrairement aux exemples états-uniens et européens, le Canada semble avoir toléré une situation économique oscillant entre le monopole d'entreprise privée et l'action d'une administration d'État. Cette caractéristique, unique en Occident entre 1846 et 1916, devrait nous permettre d'éclairer les actions de l'État face à l'émergence d'une nouvelle technologie de communications. Après un bref rappel sur l'émergence technique du télégraphe, nous présenterons le contexte historique et historiographique ayant mené à notre choix de sujet. Nous précisons ensuite le cadre dans laquelle notre recherche prend place, les sources employées et les approches théoriques et conceptuelles auxquelles nous comptons faire appel. Enfin, nous exposerons nos hypothèses et le plan de notre thèse.

Le télégraphe électromagnétique entre dans l'histoire canadienne le 19 décembre 1846, par un banal échange de vœux entre le maire de Toronto et celui d'Hamilton¹. La première compagnie télégraphique canadienne ornait ses documents et bordereaux d'un slogan pour le moins ésotérique proclamant qu'« Il dirige tout sous la voûte des Cieux et envoie Ses éclairs jusqu'aux confins de la Terre »². Il est évident que, dans l'esprit de son créateur, cette métaphore religieuse devait servir à renforcer le caractère merveilleux du télégraphe électrique. Cette nouvelle technologie de communication permettait en effet, pour la première fois dans l'histoire humaine, d'assurer le transport quasi-instantané d'informations entre deux points éloignés. Cette révolution de la communication, justement nommée par Pascal Griset³, prend sa source dans la première moitié du XIX^e siècle. Le mot télégraphe apparaît dans l'histoire en 1793, lorsque Claude

¹ Ernest Green, « Canada's First Electric Telegraph », *Ontario Historical Society's Papers and Records*, 24 (1927), pages 366-372.

² Traduction libre de « He directeth in under the whole heaven, and His lightnings unto the ends of the earth », cité par Green, « Canada's First Electric Telegraph... », page 371.

³ Pascal Griset, *Les révolutions de la communication (XIX^e-XX^e siècles)*. Paris, Hachette, 1991.

Chappe, un physicien français, propose au gouvernement révolutionnaire un système optique pour communiquer sur de grandes distances. Le télégraphe Chappe, premier système de communication immatériel, est mis en service en France à la fin du XVIII^e siècle. Il fonctionne grâce à l'usage de sémaphores installés à intervalles réguliers pour assurer la répétition de signaux visuels⁴. Plusieurs pays adoptent rapidement un système similaire. La Grande-Bretagne installe en 1795 une ligne de télégraphe optique entre Londres et Douvres. D'autres lignes sont ensuite installées en Suède, en Prusse et en Russie. Nous trouvons même cette technologie en Amérique du Nord, sur la côte est des États-Unis principalement⁵. Un système optique est aussi mis en service en 1798 dans les Provinces Maritimes, entre Halifax et Annapolis (Nouvelle-Écosse) d'une part, entre Saint-Jean et Fredericton (Nouveau-Brunswick) d'autre part, la liaison entre Annapolis et Saint-Jean se faisant à l'aide de navettes maritimes. Ce système est issu de la volonté du prince Édouard, qui souhaitait même le prolonger jusqu'à Québec. La ligne semble avoir été abandonnée quelques années plus tard, par manque de moyens financiers et de soutien politique⁶. Ces systèmes télégraphiques, tout innovants qu'ils soient, restent néanmoins des systèmes mécaniques, dépendant des conditions climatiques et nécessitant une infrastructure coûteuse. Le véritable essor des communications télégraphiques est permis par l'électricité et les innovations qui l'accompagnent.

L'idée de transmettre l'information rapidement sur de longues distances à l'aide de l'électricité est alors assez récente. Du côté de la science, les travaux sur l'électricité de Volta entre 1800 et 1815, ainsi que ceux de Hans Christian Ørsted sur le magnétisme sont les deux bases théoriques qui vont permettre l'émergence du télégraphe électromagnétique⁷, via notamment deux innovations majeures. La première est le

⁴ Pour plus d'informations à ce sujet, voir Louis-Joseph Libois, *Genèse et croissance des télécommunications*, Paris, Masson, 1983 ; Catherine Bertho, *Télégraphes et téléphones de Valmy au microprocesseur*, Paris, Le Livre de Poche, 1981 ; Geoffroy Wilson, *The Old Telegraphs*, Londres, Chichester Phillimore, 1976 ; Henri Gachot, *Le télégraphe optique de Claude Chappe*, Saverne, Imprimerie et édition savernaises, 1967 ; Paul Charbon, « Le télégraphe aérien français sous la Révolution », *France Télécom*, 69 (1989), pages 64-75.

⁵ Un système est aussi installé en 1849 à San Francisco, au sommet d'une colline qui porte depuis le nom de « Telegraph Hill ».

⁶ James H. Morrison, *Les systèmes de communication militaires britanniques à Halifax et dans l'Empire, 1780-1880*, Ottawa, Parcs Canada, 1982 (Histoire et Archéologie, n°64).

⁷ Tom Standage, *The Victorian Internet. The Remarkable Story of Telegraph and the Nineteenth Century's On-line Pioneers*, New York, Walker and Co., 1998.

galvanomètre, un outil qui permet d'indiquer le passage d'un courant électrique en déviant une aiguille. La seconde est l'électro-aimant, qui agit comme un aimant, mais seulement lorsqu'un courant électrique le parcourt. Muni de ces deux éléments, le processus final d'invention du télégraphe sera le fait de deux Britanniques en 1837, William F. Cooke et Charles Wheatstone, qui seront les premiers à mettre au point un prototype viable de télégraphe électromagnétique⁸. Le télégraphe acquiert sa forme moderne par le biais d'une troisième innovation d'ordre institutionnel. Il s'agit du fameux code à base de traits et de points mis au point par Samuel Morse et Alfred Vail en 1838 aux États-Unis, permettant la transmission d'un message télégraphique sur un seul fil, contrairement au système de Cooke et Wheatstone qui réclamait cinq fils distincts. En accord avec le modèle de développement des systèmes techniques de Thomas P. Hughes et Joel Mokyr, nous pouvons noter que le télégraphe est issu des efforts de recherche d'inventeurs indépendants, focalisés sur des techniques d'un système en émergence⁹. Ainsi, les premières lignes télégraphiques commerciales entrent en service en Grande-Bretagne à la fin de l'année 1839. Aux États-Unis, il faut attendre 1843 pour voir le Congrès accorder une subvention de 30 000\$ à Samuel Morse pour la mise en place d'une ligne expérimentale entre Baltimore et Washington. La première communication par télégraphe électromagnétique en Amérique du Nord se déroule le 28 mai 1844. Peu après, le refus du Congrès d'acheter les droits sur le télégraphe force Morse à vendre son invention à des entrepreneurs privés, qui se chargent désormais de la diffusion de cette nouvelle technologie sur le continent nord-américain¹⁰.

La première ligne télégraphique canadienne, entre Hamilton et Toronto, est construite en novembre 1846 à l'instigation de marchands torontois. Une compagnie, la Toronto, Hamilton, Niagara and Saint Catherines Electro-Magnetic Telegraph Company

⁸ Geoffrey Hubbard, *Cooke and Wheatstone and the Invention of the Electric Telegraph*, Londres, Routledge and Kegan Paul, 1965.

⁹ Thomas P. Hughes, « L'histoire comme systèmes en évolution », *Annales HSS*, 53, 4-5 (1998), pages 839-857 et Joel Mokyr, *The Lever of Riches. Technological Creativity and Economic Progress*. New York, Oxford University Press, 1990.

¹⁰ Pour plus d'informations à ce sujet, voir Lewis Coe, *The Telegraph, a History of Morse's Invention and Its Predecessors in the United States*, Londres, McFarland, 1993 ; Tom Standage, *The Victorian Internet...* ; Robert L. Thompson, *Wiring a Continent. The History of the Telegraph Industry in the United States, 1832-1866*, Princeton, Princeton University Press, 1947 ; James D. Reid, *The Telegraph in America and Morse Memorial*, New York, Derby Brothers, 1879.

a même été créée pour cela. La technologie du télégraphe électrique, encore mystérieuse pour le grand public, fait ses premiers pas en Amérique du Nord britannique. Le gouvernement colonial du Canada-Uni passe la première loi canadienne sur le télégraphe quelques mois plus tard, en juillet 1847. Vingt ans plus tard, deux événements quasi-simultanés et sans liens apparents influencent le développement de l'industrie télégraphique. Le 27 juillet 1866, le premier câble télégraphique transatlantique viable entre en service, permettant de relier rapidement Londres et New-York, via la Nouvelle-Écosse. Un an après, le 1^{er} juillet 1867, la Confédération canadienne est fondée, donnant naissance à un nouveau cadre politique et législatif en Amérique du Nord britannique. En 1886, l'achèvement du premier télégraphe transcontinental, celui du Canadian Pacific Telegraph indique l'entrée du télégraphe canadien dans une nouvelle époque. Les premières années du XX^e siècle marquent le début d'une période de réorganisation majeure dans l'industrie du télégraphe. Exploits techniques (ligne du Yukon, câble transpacifique) et changements institutionnels (réorganisation d'entreprises, lois générales de régulation) jalonnent cette période, qui prend fin avec la disparition de la dernière compagnie de télégraphe le 1^{er} janvier 1915¹¹. L'histoire du télégraphe au Canada semble se déployer de la fin du XIX^e siècle au début du XX^e siècle.

Contexte

Cette période est particulièrement étudiée par les historiens, pour la plupart à la recherche des racines du monde moderne. L'une des synthèses les plus complètes parues à ce jour sur ce sujet est la monumentale œuvre en trois volumes d'Éric Hobsbawm sur le long XIX^e siècle (1780-1914). Notre intérêt porte particulièrement sur le volume central de cette trilogie, nommé *Ère du Capital, 1848-1875*¹². Dans cet ouvrage, Hobsbawm présente de manière explicite le basculement des sociétés et des États vers une industrialisation de type capitaliste, sous la conduite de la bourgeoisie et sous la bannière du libéralisme. Selon lui, cette brève période marque l'âge d'or de ce

¹¹ En réalité, les compagnies de télégraphe continuent d'avoir une existence officielle jusque tardivement dans l'histoire du Canada. Ainsi, la Great North Western Telegraph Company disparaît en 1948 et la Montreal Telegraph Company en 1954 seulement. Mais depuis le 1^{er} janvier 1915, ces compagnies n'existent plus que nominalement, tous leurs actifs ayant été transférés à des compagnies de chemins de fer.

¹² Eric Hobsbawm, *L'Ère du capital, 1848-1875*, Paris, Fayard, 1978 (1^{ère} parution en 1975).

processus, à travers l'ascension apparemment continue et sans limites de l'idéologie libérale. Cet apparent triomphe du libéralisme débouche sur une période de dépression où le capitalisme industriel change d'apparence. La naissance des corporations modernes¹³, l'accroissement du rôle de l'État et une nouvelle période de progrès technologique amènent l'émergence d'une ère qu'il qualifie d'impérialiste (1875-1914). Pour Hobsbawm, les grandes évolutions politiques et économiques survenues à la fin du XIX^e siècle sont, pour la plupart, issues de l'établissement et de l'accroissement du capitalisme industriel. Nous pensons néanmoins que l'historien britannique surestime parfois le rôle de la bourgeoisie et du capitalisme durant cette période, laissant de côté une grande partie des problématiques concernant le rôle de l'État. Christopher Alan Bayly, un autre historien britannique, porte un éclairage différent et novateur sur cette période dans sa récente synthèse historique, *La naissance du monde moderne, 1780-1914*¹⁴. Comme il l'écrit, « le XIX^e siècle finissant peut sans doute être défini comme l'ère du capital, mais même cette période ne saurait être réduite à cela »¹⁵. Bayly met particulièrement l'accent sur le rôle de l'État dans le développement du monde moderne, particulièrement à partir des années 1830-1840. Occupant une place centrale dans son analyse, l'État devient une sorte « d'écosystème social » à l'intérieur duquel se développe le capitalisme, permettant ainsi à un premier processus de mondialisation de s'établir dans les décennies précédant la Première Guerre mondiale. Pour Bayly, bien que réalité, l'État est avant tout un concept, un processus en construction permanente à la fois par le haut et par le bas de la société. Par le haut, lorsque l'État (rôle actif) répond à un projet des élites visant à contrôler d'abord le gouvernement, puis une partie de la société ensuite. Par le bas, lorsque l'État (rôle passif) répond à une demande de la population et des institutions locales pour des services ou une médiation qu'il est le seul à pouvoir offrir. Bayly situe la période où l'État moderne prend véritablement son essor durant les deux décennies comprises entre 1850 et 1870, qui forment le point de départ de notre thèse.

¹³ Concernant ce sujet, voir Alfred D. Chandler, *The Visible Hand. The Managerial Revolution in American Business*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 1977.

¹⁴ Christopher Alan Bayly, *La naissance du monde moderne, 1780-1914*, Paris, Editions de l'Atelier, 2007 (1^{ère} parution en 2004).

¹⁵ *Ibid.*, page 23.

Durant cette période, le gouvernement du Canada fait face à deux défis menant à deux comportements parfois contradictoires. Dans l'objectif d'un développement économique et industriel, le Canada part de zéro ou presque. L'État doit donc, le plus souvent, encadrer de manière plus étroite son économie, pour garantir les risques assumés par les milieux industriels et financiers d'une part, et pour s'assurer que les bénéfices de ce développement profitent avant tout à la population ou aux élites locales d'autre part. Cet encadrement peut donc mener à une intervention économique plus prononcée et plus intrusive de la part de l'État. D'un autre côté, ce développement économique réclame d'importants capitaux humains, techniques et surtout financiers. Dans un contexte de mondialisation tel que celui vécu entre 1860 et 1910, l'État canadien entre en concurrence pour les capitaux mondiaux avec d'autres pays neufs, tels que l'Australie, l'Argentine ou l'Afrique du Sud. Dans cet espace concurrentiel mondial, l'État doit être capable de garantir un retour sur un investissement acceptable pour attirer les capitaux financiers internationaux. Cette volonté peut donc amener l'État à réduire son degré d'intervention dans la vie économique pour favoriser une politique libérale favorable aux financiers et industriels.

Le télégraphe électrique peut être considéré comme un symbole de cette période de mondialisation, puisqu'il se développe à une échelle spatiale encore jamais vue pour une industrie. Entre la mise en place des premières lignes en 1844-1845 et le début des années 1870, ce sont plusieurs centaines de milliers de kilomètres de lignes qui sont installés partout dans le monde. Les câbles sous-marins commencent à tisser une gigantesque toile d'araignée sous les océans, alors que les lignes terrestres pénètrent au cœur des régions les plus isolées (Sibérie, Ouest américain, Afrique, Inde). Au sein du processus de mondialisation en cours, les télécommunications jouent un rôle primordial, notamment en permettant un accroissement majeur dans la vitesse de transmission des informations au niveau mondial. Le télégraphe, en se développant dans le cadre d'une économie capitaliste mondiale, participe à la réduction des coûts de communication et de transaction. L'État, dans l'immense majorité des cas, accompagne, soutient et surveille son développement.

À ce sujet, nous pouvons distinguer deux modèles types d'action de l'État, malgré certaines spécificités nationales. Le premier modèle est celui de l'État

interventionniste, commun à l'immense majorité des pays européens. Le télégraphe est très rapidement mis sous tutelle par l'État, devenu le détenteur monopolistique de cette nouvelle technologie. Le rattachement administratif de cette technologie démontre l'importance que l'État lui accorde. Ainsi, dans la majorité des pays européens, la construction et l'exploitation des lignes télégraphiques sont sous l'autorité du ministère des Travaux publics. De manière exceptionnelle, en France et en Espagne, cette responsabilité échoit au ministère de l'Intérieur puisque « la télégraphie doit être un instrument politique et non un instrument commercial »¹⁶. Pour leur part, deux pays innovent dans ce domaine, puisque la Prusse et la Suisse intègrent les communications télégraphiques dans leur administration postale, créant ainsi les premiers ministères des Postes et Télégraphes, qui deviendront ensuite les biens connus PTT (Postes, Télégraphes et Téléphones). La plupart des pays européens rejoignent cette initiative et l'administration du télégraphe par les ministères des PTT devient la norme en Europe à la fin des années 1870¹⁷. À partir de 1865, plusieurs pays se réunissent dans le premier organisme de coopération internationale, l'Union Télégraphique Internationale (UIT).

La Grande-Bretagne, les États-Unis et le Canada n'en font pas partie, puisque dans ces trois pays, les télégraphes ne dépendent pas de l'État, mais des entreprises privées, présentant un second modèle. En refusant d'acheter le brevet et les lignes de Morse, le gouvernement des États-Unis décline toute responsabilité dans le développement de l'industrie télégraphique qui devient alors une industrie privée extrêmement concurrentielle. Finalement un monopole privé émerge en 1866, celui de la Western Union Telegraph Company. En Grande-Bretagne, le développement initial de l'industrie télégraphique est similaire à celui en vigueur aux États-Unis, avec une multitude d'entreprises privées, suivi d'un mouvement de consolidation aboutissant à la domination d'une entreprise, sans pour autant devenir un monopole. La comparaison s'arrête en 1870 avec la nationalisation de l'industrie télégraphique et son intégration

¹⁶ Déclaration du ministre des finances français, Jean Pierre Joseph Lacave-Laplagne, à la Chambre des députés en juillet 1847, cité dans Arthur N. Holcombe, *Public Ownership of Telephones on the Continent of Europe*, New York, Houghton Mifflin company, 1911, page 9.

¹⁷ Ainsi, le ministère des Postes et Télégraphes est créé en France en 1879.

dans le ministère des Postes, rejoignant ainsi la norme européenne¹⁸. Quant au Canada, sa situation semble mal définie, puisque si l'entreprise privée domine l'industrie télégraphique canadienne, l'État intervient activement en exploitant son propre réseau. De plus, tant les milieux politiques qu'économiques canadiens semblent s'intéresser à cette industrie. Dans un contexte de mondialisation, le Canada doit lui aussi répondre au défi que représente l'émergence d'une nouvelle technologie de communication. Comme dit précédemment, il semble tolérer un juste milieu entre le monopole d'une entreprise privée et l'action d'une administration d'État, réponse unique s'il en est. Cette particularité n'a jamais été étudiée jusqu'à présent.

Historiographie

En effet, les recherches historiques sur les télécommunications canadiennes en général, et sur l'industrie télégraphique en particulier, sont pour le moins réduites. Le dernier travail d'envergure mené par un historien à ce sujet est celui d'Harold A. Innis, dans les années 1950. Dans *The Bias of Communication*, Innis réinterprète le développement de la civilisation occidentale à travers les changements en matière de communications¹⁹. Son analyse s'intéresse principalement au développement de l'État canadien à travers les concepts de contrôle de l'espace et de contrôle du temps. Selon lui, le Canada évolue parallèlement aux progrès technologiques dans les moyens de communications (canaux, chemin de fer, télégraphe...). Les changements techniques influencent le développement de la société canadienne, politiquement, économiquement et socialement. Innis se distingue de ses contemporains par une mise en valeur de la forte corrélation entre communications et économie. Son analyse se concentre par contre plus sur les moyens de transports matériels, notamment le chemin de fer²⁰, que sur les moyens de transports immatériels, comme le télégraphe. Les théories de Innis ont été discutées et parfois critiquées, mais aucun travail d'envergure n'a renouvelé cette

¹⁸ La Grande-Bretagne adhère d'ailleurs à l'UIT en 1871. En ce qui concerne la nationalisation britannique, voir Charles R. Perry, « The Rise and Fall of Government Telegraphy in Britain », *Business and Economic History*, 26, 2 (1997), pages 416-425 et James Foreman-Peck, « Competition, Co-operation and Nationalisation in the Nineteenth Century Telegraph System », *Business History*, 31, 3 (1989), pages 81-101.

¹⁹ Harold A. Innis, *The Bias of Communication*, Toronto, University of Toronto Press, 1951.

²⁰ Harold A. Innis, *A History of the Canadian Pacific Railway*, Toronto, University of Toronto Press, 1971 (1^{ère} édition en 1923).

question depuis. Le champ d'études des télécommunications est désormais majoritairement aux mains des spécialistes en communication, intéressés par les questions contemporaines. Quant aux synthèses récentes en histoire économique, elles ne s'intéressent pas particulièrement à la question des télécommunications, du moins pas en ce qui concerne la période couvrant la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle, plus propice aux études sur le chemin de fer²¹.

Quelques ouvrages ont pu être recensés sur l'histoire des télécommunications canadiennes. Le premier d'entre eux est un livre écrit en 1977 par Robert Collins²², où l'auteur se contente de raconter des anecdotes pittoresques sur une industrie en pleine croissance. Plus récemment, Robert E. Babe s'est penché sur la question des télécommunications au Canada dans une perspective historique²³. S'il souligne avec intérêt et pertinence les « mythes » fondateurs des télécommunications au Canada (nationalisme, technologie et régulation), il conclut son ouvrage sur les bienfaits d'une politique néo-libérale en matière de télécommunications (ou plutôt les méfaits de l'interventionnisme public). Mais si ses conclusions paraissent pertinentes, les arguments ne sont pas à la hauteur, tant l'envie de justifier et défendre les récentes décisions du CRTC est palpable. Quelques années plus tard, Jean-Guy Rens publiait une synthèse sur l'histoire des télécommunications au Canada de 1846 à nos jours²⁴. Si la qualité didactique et événementielle de l'ouvrage est indéniable, il pêche notamment sur deux points importants. Dans un premier temps, s'il semble couvrir les télécommunications au Canada, il s'agit en fait d'une histoire du groupe Bell. Dans un second temps, même si l'auteur se présente comme « l'ennemi de toutes les idéologies », ses travaux sont marqués par une vision triomphaliste du progrès et de l'évolution technique des télécommunications au Canada. Ainsi, l'ouvrage reste en dehors des

²¹ J.C. Herbert Emery, Kenneth H. Norrie et Doug Owsram, *A History of the Canadian Economy*. Toronto, Thomson Nelson, 2002 (3^e édition).

²² Robert Collins, *Une voix venue de loin. L'histoire des télécommunications au Canada*, Montréal, McGraw-Hill, 1977.

²³ Robert E. Babe, *Telecommunication in Canada. Technology, Industry and Government*, Toronto, University of Toronto Press, 1990. L'auteur est professeur en communications.

²⁴ Jean-Guy Rens, *L'empire invisible. Histoire des télécommunications au Canada de 1846 à 1956*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, 1993. L'auteur est consultant en télécommunications.

récentes tendances historiographiques. En 1996, une anecdotique histoire des télégraphes des compagnies des chemins de fer était publiée par Robert Burnet²⁵. Ce dernier présente beaucoup d'éléments intéressants, mais uniquement descriptifs, grâce à des sources primaires inusitées. À l'exception de données factuelles, ces ouvrages apportent très peu à notre cadre d'analyse.

À côté de ces derniers, plusieurs recherches universitaires ont porté sur la question des télécommunications canadiennes. Sans conteste, la plus intéressante à ce sujet est une histoire culturelle des systèmes de communication canadiens par Robert Fortner²⁶. Il prolonge l'analyse d'Innis, en étudiant plus particulièrement les différences entre visions et usages des technologies de communication. Ses conclusions sur le rôle des télécommunications comme symbole de l'unité impériale et du *nation-building* canadien, bien que discutables, sont enrichissantes et apportent un éclairage idéologique nouveau. Similaire bien que plus spécifique, les recherches de John Rowlandson sur l'intervention de l'État canadien dans l'Ouest présentent des aspects intéressants dans une perspective historique²⁷. Deux autres travaux pertinents se présentent à la marge de notre propre recherche, puisque portant sur le téléphone. Le premier porte particulièrement sur la régulation dans l'industrie téléphonique canadienne²⁸. Le second, bien plus fouillé, présente une histoire des politiques publiques en matière de téléphonie dans une perspective comparative entre le Canada et les États-Unis²⁹. Ce dernier travail possède aussi le double mérite d'être très récent et issu de recherches effectuées par un historien sur les télécommunications canadiennes.

De plus, comme nous pouvons le constater, les travaux récents portent majoritairement sur le téléphone en particulier, négligeant l'industrie télégraphique. Symptomatique de ce biais, l'article de synthèse de Jeff A. Webb sur les technologies de

²⁵ Robert Burnet, *Canadian Railway Telegraph History*, Etobicoke (ON), Telegraph Key & Sounder, 1996.

²⁶ Robert Steven Fortner, *Messiahs and Monopolists. A Cultural History of Canadian Communication System, 1846-1914*, thèse de Ph.D (communication), Université de l'Illinois, 1978.

²⁷ John, Rowlandson, *A Socio-cultural Case Study of the Canadian Government's Telegraph Service in Western Canada, 1870-1904*, mémoire de M.A. (communication), Université McGill, 1991.

²⁸ Gerald Michael, McCabe, *Regulation of the Telephone Industry in Canada. The Formative Years*, mémoire de M.A. (sciences politiques), Université McGill, 1985.

²⁹ Robert Duncan MacDougall, *The People's Telephone: The Politics of Telephony in the United States and Canada, 1876-1926*, thèse de Ph.D. (histoire), Harvard University, 2004.

communication et l'État au Canada, paru en 1998, commence avec le téléphone, qui est pourtant, comme il le dit lui-même, « the second means of electronic communication to be developed, after the telegraph [...] »³⁰. Ainsi, les publications sur le téléphone au Canada forment la majorité des publications spécialisées en matière de télécommunications³¹. Nous nous sommes limités aux publications dans une perspective historique, écartant du même fait les ouvrages et articles publiés sur les changements récents en matière de télécommunications³². En conclusion, lorsque nous parlons de télégraphe au Canada, le vide académique semble la norme. Nous pouvons néanmoins citer deux moments de l'histoire télégraphique canadienne à être documentés, ce qui représente une heureuse exception. Le premier est le projet Overland de Perry Collins, visant à relier les États-Unis à la Russie via le Détroit de Béring et la Sibérie. Cette aventure télégraphique en Colombie-Britannique est le sujet de nombreuses publications, plutôt anciennes pour la plupart³³. Le second est le développement du télégraphe dans l'Ouest canadien et son rôle dans le développement politique et social de ce dernier³⁴. À ces deux exceptions près, les recherches concernant l'industrie télégraphique canadienne se résument à un vaste désert.

³⁰ Jeff A. Webb, « Technologies of Communication and the Canadian State », *Acadiensis*, 27, 2 (1998), pages 142-150.

³¹ Claire Poitras, *La cité au bout du fil. Le téléphone à Montréal de 1879 à 1930*. Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2000 ; Kevin Gérard Wilson. *Du monopole à la compétition : la déréglementation des télécommunications au Canada et aux États-Unis*, Sainte-Foy, Télé-université, 1999 ; Dwayne Winseck, « Social History of Canadian Telecommunications », *Canadian Journal of Communication*, 20, 2 (1995), pages 143-166 ; Michèle Martin, « Hello Central ? ». *Gender, Technology and Culture in the Formation of Telephone Systems*, Montreal / Kingston, McGill-Queen's University Press, 1991 ; Robert E. Babe, « Control of Telephones. The Canadian Experience », *Canadian Journal of Communication*, 13, (1988), pages 16-29.

³² Ces changements, pour la plupart issus de modifications dans les politiques publiques à partir du milieu des années 1980, sont extrêmement documentés, même si les ouvrages partisans et idéologiques semblent majoritaires dans ces analyses.

³³ Rosemary Neergin, *Continental Dash : The Russian-American Telegraph*. Ganges (BC), Horsdal & Schubart, 1989 ; Andrew Stewart Robb, *The Collins' Overland or Russian Extension Telegraph Project : A Pioneer Attempt to Establish Telegraphic Communications Between North America and Europe*, mémoire de M.A. (histoire), Simon Fraser University, 1968 ; Gerard Chapman, « Exploring for the Telegraph in British Columbia, 1865-1866 », *The Beaver*, 66, 3 (1986), pages 39-47 ; Charles Vevier, « The Collins' Overland Line and the American Continentalism », *Pacific Historical Review*, 28, (1959), pages 237-253 ; Corday Mackay, « The Collins Overland Telegraph », *British Columbia Historical Review*, 10, 3 (1946), pages 187-215.

³⁴ David R. Richeson, « Canadian Government Involvement in Telegraphic Communication in Western Canada », *Journal of the West*, 23, 4 (1984), pages 11-18 ; David R. Richeson, « The Telegraph and Community Formation in the North-West Territories » dans John E. Foster, dir., *The Developing*

Ce n'est pas le cas des études aux États-Unis. Ces dernières forment en effet un corpus de publications bien plus important, pertinent et diversifié sur l'industrie télégraphique dans ce pays, dont nous nous inspirerons lorsque nécessaire. Loin de nous l'idée de citer l'ensemble des travaux ici, mais nous souhaitons néanmoins tracer les grandes lignes de l'état de cette question aux États-Unis, à travers l'analyse de travaux effectués dans des champs d'études très divers. Une fois survolé les travaux les plus anciens, dont la pertinence factuelle reste néanmoins valable pour l'un d'entre eux³⁵, les recherches sur le télégraphe aux États-Unis débutent véritablement à la fin des années 1980, avec Richard B. DuBoff. Ce dernier s'intéresse à l'influence des moyens de communications modernes sur le développement des institutions économiques³⁶. Comme il l'explique, « the discovery of the railroads as “the nation’s first big business” has overshadowed the role of the telegraph industry »³⁷. Selon lui, le télégraphe aurait joué un rôle majeur dans l'institutionnalisation des économies d'échelle et l'émergence de structures économiques d'une taille jusqu'alors difficilement envisageable, rejoignant en ceci l'analyse de Chandler³⁸. Conséquence de ce phénomène, le télégraphe a aussi permis la concentration des pouvoirs décisionnels au sein de quelques firmes ou groupes de personnes contrôlant la nouvelle technologie, produisant ainsi une centralisation accrue de l'économie. En résumé, DuBoff, tout comme Chandler, soutient que le télégraphe fut un élément vital pour la formation et la croissance d'un modèle de fonctionnement économique propre aux États-Unis, le « big business », basé sur les firmes modernes, les économies d'échelle et la centralisation des pouvoirs de décisions.

West, Essays on Canadian History, Edmonton, University of Alberta Press, 1983, pages 137-153 ; Andrew Stewart Robb, « Edward Watkin and the Pacific Telegraph, 1861-1865 », *Ontario History*, 65, 4 (1973), pages 189-209.

³⁵ Je pense notamment à la synthèse majeure et encore actuelle de Robert L. Thompson, *Wiring a Continent. The History of The Telegraph Industry in the United States, 1832-1866*, Princeton (NJ), Princeton University Press, 1947.

³⁶ Richard B. DuBoff, « The Rise of Communications Regulation : The Telegraph Industry », *Journal of Communication*, 34, 3 (1984), pages 52-66 ; « The Telegraph in Nineteenth-Century America : Technology and Monopoly », *Comparative Studies in Society and History*, 26, 4 (1984), pages 571-586 ; « Business Demand and the Development of the Telegraph in the United States, 1844-1860 », *Business History Review*, 54, 4 (1980), pages 459-479 ; « The Telegraph and the Structure of Markets in the United States, 1845-1890 », *Research in Economic History*, 8, (1983), pages 253-277.

³⁷ DuBoff, « Business Demand and the Development of the Telegraph... », page 463.

³⁸ Chandler, *The Visible Hand...*

Ces recherches ont été approfondies ensuite, s'intéressant particulièrement aux coûts de transaction reliés au télégraphe³⁹ et se penchant sur les effets du télégraphe sur l'intégration régionale des activités économiques, notamment via les variations de prix⁴⁰.

Au delà des stricts aspects économiques, les recherches ont aussi porté sur d'autres aspects impliquant l'industrie télégraphique que nous traiterons très brièvement ici, n'étant pas le sujet de notre thèse. Plusieurs travaux portent ainsi sur l'histoire technique du télégraphe, notamment sa diffusion⁴¹, la formation des laboratoires de recherches⁴² et le développement structurel de l'industrie des télécommunications⁴³. Le second est celui concernant la diffusion des informations. Invariablement, les questions sur le journalisme, la naissance des agences de presse et le début du contrôle des médias ressurgissent au gré des publications⁴⁴. Le troisième aspect couvre l'histoire sociale du télégraphe. Les historiens intéressés à cet aspect se sont penchés sur l'ensemble des employés des compagnies de télégraphe dans un premier temps, puis sur les deux minorités qu'ont été les femmes télégraphistes et les *messengers boys*⁴⁵.

³⁹ Alexander J. Field, « The Magnetic Telegraph, Price and Quantity Data and the New Management of Capital », *Journal of Economic History*, 52, (1992), pages 401-413 ; « The Telegraphic Transmission of Financial Asset Prices and Orders to Trade : Implications for Economic Growth, Trading Volume and Securities Market Regulation », *Research in Economic History*, 18, (1998), pages 145-184.

⁴⁰ Bradford W. Scharlott, « Communication Technology Transforms the Marketplace : The Effect of the Telegraph, Telephone and Ticker on the Cincinnati Merchant's Exchange », *Ohio History* 113, (2004), pages 4-17 ; *The Telegraph and the Integration of the U.S. Economy : The Impact of Electrical Communications on Interregional Prices and the Commercial Life of Cincinnati*, thèse de Ph.D., The University of Wisconsin, 1986.

⁴¹ Menahem Blondheim, « When Bad Things Happen to Good Technologies : Three Phases in the Diffusion and Perception on American Telegraphy » dans Yaron Ezrahi, Everett Mendelsohn et Howard P. Segal (dir.), *Technology, Pessimism and Postmodernism*, Dordrecht (Pays-Bas), Kluwer Academic Publishing, 1994, pages 77-92 ; Carolyn Marvin, *When Old Technologies Were New. Thinking About Electrical Communications in the Leta 19th Century*, New York, Oxford University Press, 1990.

⁴² Paul B. Israel, *From Machine Shop to Industrial Laboratory. Telegraphy and the Changing Context of American Invention, 1830-1920*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 1992.

⁴³ David Hochfelder, « Constructing an Industrial Divide : Western Union, AT&T and the Federal Government, 1876-1971 », *Business History Review*, 76, 4 (2002), pages 705-732 ; Gerald W. Brock, *The Telecommunications Industry : The Dynamics of Market Structure*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 1981.

⁴⁴ Bradford W. Scharlott, « Influence of Telegraph on Wisconsin Newspaper Growth » *Journalism Quarterly*, 66 (1989), pages 710-15 ; Menahem Blondheim, *News Over the Wires. The Telegraph and the Flow of Public Information in America, 1844-1897*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 1994 ; Alex Nalbach, « "Poisoned at the Source" ? Telegraphic News Services and Big Business in the Nineteenth Century », *Business History Review*, 77, 4 (2003), pages 577-610.

⁴⁵ Edwin Gabler, *The American Telegrapher. A Social History, 1860-1900*, New Brunswick (NJ), Rutgers University Press, 1988 ; Thomas C. Jepsen, *My Sister Telegraphic. Women in the Telegraph*

Un quatrième et dernier aspect a néanmoins été étudié à quelques reprises, nous intéressant tout particulièrement. Il s'agit de la relation triangulaire qui unit la nouvelle technologie télégraphique, l'État et les entreprises privées. Les travaux parus aux États-Unis à ce sujet s'intéressent toujours à seulement deux de ces trois intervenants. Il s'agit majoritairement d'études portant sur le télégraphe et les entreprises comme nous l'avons vu. Quelques études portent à l'opposé sur le télégraphe et l'État⁴⁶. Seuls les travaux récents de Tomas Nonnenmacher intègrent les trois acteurs dans une même problématique⁴⁷. Dans une remarquable analyse sur le développement institutionnel de l'industrie télégraphique aux États-Unis, Nonnenmacher met en lumière un cycle de développement particulier à cette dernière, à travers trois étapes, la promotion, la régulation et le monopole. Il explique ainsi le processus de consolidation comme étant la conséquence d'une stratégie délibérée pour améliorer la qualité des services télégraphiques via des économies d'échelle et une centralisation des décisions. Son analyse complète et pertinente forme une base solide pour définir les cadres conceptuels de notre recherche.

Cadres et sources

Ainsi, allons-nous poser dès à présent, de manière explicite, le cadre dans lequel nous comptons inscrire notre recherche, qu'il soit temporel, spatial ou conceptuel. Cadre chronologique dans un premier temps : nous souhaitons mener une étude sur près de soixante-dix ans d'une histoire riche profonde mais, comme nous l'avons vu, largement ignorée. Dans ces limites les plus strictes, notre thèse s'étendra du 28 juillet 1847, date du premier acte de loi concernant le télégraphe, au 1^{er} janvier 1915, date à laquelle la dernière compagnie de télégraphe, via une location de ses actifs, cesse d'exploiter ses

Office, 1846-1950. Athens (OH), Ohio University Press, 2000 ; Gregory Downey, *Telegraph Messenger Boys : Labor, Technology and Geography, 1850-1950*. New York, Routledge, 2002.

⁴⁶ Lester G. Lindley, *The Constitution faces technology : the relationship of the National Government to the telegraph, 1866-1884*, New York, Arno Press, 1975 ; David Paull Nickles, *Under the Wire. How the Telegraph Changed Diplomacy*, Cambridge (MA)/London, Harvard University Press, 2003.

⁴⁷ Tomas Nonnenmacher, « Network Quality in the Early Telegraph Industry », *Research in Economic History*, 23 (2005), pages 61-82 ; « State Promotion and Regulation of the Telegraph Industry, 1845-1860 », *Journal of Economic History*, 61, 1 (2001), pages 19-36 ; *Law, Emerging Technology and Market Structure : The Development of the Telegraph Industry, 1838-1868*, thèse de Ph.D. (sciences économiques), University of Illinois, 1996.

propres lignes. À ces deux bornes chronologiques d'origine institutionnelle, nous pouvons superposer deux autres bornes d'origine technologique cette fois. Comme nous l'avons vu, le 19 décembre 1846 représente la date à laquelle la première ligne télégraphique entre en fonction au Canada, permettant aux méthodes de communications canadiennes d'entrer dans une modernité technique alors inconnue. Le 14 février 1916, le Canada célèbre en grande pompe la première communication téléphonique transcontinentale entre Montréal et Vancouver. La voix a vaincu la distance et le téléphone, dès lors, a définitivement relégué le télégraphe au second plan dans les télécommunications modernes. Entre ces deux bornes, notre thèse couvrira donc près de sept décennies d'histoire institutionnelle et technologique.

Cadre spatial dans un second temps : notre étude couvre le Canada et ses différentes régions, non comme un tout uniforme, mais comme un ensemble différent de la somme de ses parties. Cadre éclaté dans un premier temps avec pas moins de cinq États différents dans les premières décennies de notre recherche, puisque Canada-Uni, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard et Colombie-Britannique se partagent à égalité ou presque notre intérêt entre 1847 et 1867-1871. Passé cette période, toutes ces régions, diverses et uniques, se voient unifiées dans un même État, représenté par le gouvernement fédéral canadien⁴⁸. Ce dernier étend son autorité sur ce vaste espace encore largement inhabité, du moins par les populations d'origine européenne, que sont les Territoires du Nord-Ouest. En résumé, notre recherche souhaite couvrir un espace continental allant de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique, majoritairement au-dessus du 49^e parallèle, dont chaque région peut se définir indépendamment l'une de l'autre, mais néanmoins soumise à une même autorité institutionnelle. Pour le début du XX^e siècle, nous élargirons légèrement notre étude pour couvrir les actions de l'État hors de ses propres limites administratives, notamment dans l'affirmation de sa souveraineté sur des espaces apparemment hostiles comme le Yukon ou l'océan Pacifique.

Cadre conceptuel dans un dernier temps : comme nous l'avons présenté, l'État est notre cadre principal d'analyse. Personnage central de notre recherche, il revêt

⁴⁸ Ceci explique pourquoi nous avons écarté Terre-Neuve de notre analyse, puisqu'elle ne rejoint la Confédération qu'en 1949, bien après la fin de notre étude.

différents masques tout au long de notre étude. Il est parfois l'État passif, État colonial le plus souvent, qui tente, dans les limites étroites de sa souveraineté, d'asseoir son autorité. Il est aussi l'État actif, qui domine, sûr de sa puissance, qu'il soit fédéral ou impérial, prêt à agir au grand jour sans se soucier d'autres intérêts que les siens. La variété des outils à son service lui permettent de jouer son rôle de caméléon avec aisance. Législateur, il devient Assemblée, Chambre ou Conseil législatif, regroupement d'élus agissant, en principe, dans le meilleur intérêt de la communauté. Entrepreneur, il devient administration, fournisseur de contrats et parfois même exploitant. Régulateur, il devient l'État souverain, celui qui affirme tout à la fois sa souveraineté politique, par ses initiatives techniques et institutionnelles, et sa souveraineté économique, par l'encadrement plus strict des entreprises.

En effet, c'est l'action de l'État, sous ses multiples formes, qui compose le cœur de notre recherche, avec une question en tête. Quelles ont été les actions et réactions de l'État face à l'émergence d'une nouvelle technologie de communications pour le moins révolutionnaire ? Cette question majeure en amène plusieurs autres à laquelle nous tenterons de répondre. Dans un premier temps, nous nous sommes intéressés à étudier la manière dont l'État a joué un rôle d'arbitrage dans la promotion et l'encadrement de cette nouvelle technologie, que ce soit par l'usage de la législation ou d'outils réglementaires. Dans un second temps, nous souhaiterions savoir comment l'État est devenu un acteur dans l'industrie télégraphique canadienne, de manière bien plus prononcée qu'aux États-Unis, mais aussi bien moins omnipotente qu'en Europe. Cette position médiane tient-elle des circonstances ou de l'idéologie ? Enfin dans un dernier temps, nous souhaitons mettre en lumière les relations entre l'État et les entreprises et entrepreneurs privés dans le domaine de la télégraphie, qu'elles soient opposées, collaboratives ou simplement contractuelles. Comme l'explique Bayly, nous pensons que l'État a contribué à la formation de l'écosystème social dans lequel s'est développée l'industrie télégraphique. Expliquer le développement des entreprises privées sans l'État serait aussi incomplet que d'expliquer l'action de l'État sans les entreprises privées. Les deux, au Canada, semblent avoir été contraints, d'une manière volontaire ou non, de collaborer à l'élaboration de ce secteur industriel.

L'État, dans notre analyse, recouvre deux réalités concrètes et perceptibles. Premièrement, il est une institution aux multiples formes. Il est institution législative, via le parlement, institution exécutive, via le gouvernement ou institution judiciaire, via les différentes cours de justice. Les questions sur la nature ou la formation de ces institutions n'est pas au centre de notre analyse, mais son rôle dans la vie économique l'est. Deuxièmement, il est aussi un processus, une zone de conflit et de négociations au sein de laquelle différents groupes politiques s'affrontent dans le but de déterminer les orientations politiques, sociales et économiques que l'État, sous sa forme institutionnelle, doit promouvoir.

Nous allons parler à plusieurs reprises de cadres législatifs et réglementaires. Le cadre législatif représente l'ensemble de la législation, les lois votées au parlement, concernant un domaine particulier. Le cadre réglementaire inclut évidemment le cadre législatif, tout en l'élargissant à d'autres éléments non législatifs, tels que les décrets du conseil privé, les contrats et subventions aux entreprises privées ou les décisions des organismes de régulation. Nous précisons aussi l'usage du terme régulation. Ce dernier n'est pas tout à fait synonyme de réglementation. Réglementer, c'est soumettre une activité économique à des règlements. Réguler, c'est chercher à donner une stabilité à une activité économique. Mais dans le cadre de nos travaux, les deux notions sont presque confondues, car le but de l'État est de réguler l'industrie télégraphique, via l'élaboration progressive d'un système réglementaire pour stabiliser l'environnement économique. Le terme régulation, bien que différent de réglementation, recouvre une réalité similaire dans le cadre de notre analyse. Il est donc employé tout au long de la thèse, pour présenter autant l'objectif de l'État lorsqu'il établit un cadre législatif initial que le stade le plus avancé de son intervention, via un cadre réglementaire plus strict et lié à un organisme de régulation autonome.

Les sources principalement employées pour notre recherche sont donc majoritairement issues de l'État et de ses administrations. En effet, la situation au Canada est différente de celle aux États-Unis, où le monopole de Western Union a permis à cette entreprise d'obtenir une taille suffisamment imposante pour établir et conserver jusqu'à nos jours des documents d'archives d'une importance capitale. Les entreprises privées canadiennes ont, pour la plupart, tout simplement disparu après une

brève existence, leurs archives dispersées, quand elles n'ont pas simplement été détruites. Les compagnies avec la plus grande longévité historique ont laissé de faibles traces, telle la Montreal Telegraph Company, la Great-North Western Telegraph Company et la Canadian Pacific Telegraph Company. Les rares archives disponibles des deux premières compagnies ont été versées aux Archives Nationales du Canada, tandis que celles de la troisième appartiennent au Chemin de fer du Canadien Pacifique. Pour sa part, Western Union dispose dans ses archives de quelques documents concernant les lignes qu'elles possédaient et exploitaient au Canada. Comme nous le verrons dans mon étude, les entreprises privées ont pour la plupart été absorbées progressivement par les entreprises de chemin de fer.

Par un long processus d'acquisition/fusion, l'industrie télégraphique se décompose en trois ensembles à partir des années 1920-1930, à savoir Canadian Pacific Telegraph, Canadian National Telegraph et le télégraphe du gouvernement. Les archives du premier sont privées et le Canadien Pacifique nous a malheureusement refusé l'accès à ces dernières. Les archives des deux derniers sont aux Archives Nationales du Canada, mais seules celles du troisième sont encore exploitables. Les archives de Canadian National Telegraph couvrent la période après 1920 seulement, et les archives des compagnies privées acquises ou fusionnées pour la période 1847-1920 sont au nombre de deux seulement, soit les comptes-rendus des conseils d'administration de la Montreal Telegraph Company et une partie de ceux de la Grand Trunk Telegraph Company. Ces archives spécifiques au télégraphe ont été complétées par les publications officielles et les archives du gouvernement, notamment le Conseil Privé, le ministère des Travaux Publics et le Secrétariat d'État. La majorité de nos sources proviennent donc de l'État et de ses administrations, incluant les assemblées coloniales, le Parlement fédéral et les différents ministères. La richesse de ces sources nous a néanmoins permis d'appréhender de manière indirecte la position des entreprises privées dans leurs relations avec l'État. Nous avons donc, sans trop de regret, choisi de limiter notre corpus aux sources utilisables directement via Bibliothèque et Archives Canada⁴⁹.

⁴⁹ Le total de nos sources devenant plutôt imposant, nous avons décidé de nous limiter à ces dernières. Les archives des personnalités (administrateurs, ministres...) ont été écartées de manière générale, notamment en raison de l'indexation parfois limitée de ces dernières. Nous sommes conscients que ce choix peut donner une apparence plus bureaucratique à cette thèse, au détriment de l'aspect

Approche

Comme nous avons pu le constater, la majorité des études concernant le télégraphe portent sur les aspects économiques, techniques ou sociaux de ce dernier. Il est aisé de constater la faible place accordée au développement structurel et institutionnel de l'industrie télégraphique, et la place encore plus réduite qu'occupe l'État dans ces analyses. Nous pensons, pour notre part, que l'État a joué un rôle déterminant dans ce développement.

La description ancienne et traditionnelle de ce dernier portait en priorité sur les institutions politiques et judiciaires. Depuis le milieu des années 1980, les recherches ont néanmoins évolué pour redéfinir la nature et le rôle de l'État, se rapprochant de la vision récemment synthétisée par Bayly. Ainsi deux ouvrages portant sur l'État au Canada sont parus au début des années 1990, ouvrant de nouvelles perspectives pour comprendre et analyser sa nature historique et son rôle. Dans *The Mask of Proteus*, Philip Resnick examine l'État comme institution, notamment les influences idéologiques et les théories politiques ayant contribué à son développement au Canada⁵⁰. La partie de son ouvrage portant sur l'économie politique renouvelle la vision de l'intervention de l'État dans la vie économique, notamment en refusant de le réduire à un simple paravent au profit d'une bourgeoisie libérale dominante. Le rôle prédominant de la finance, notamment les banques, reste néanmoins souligné⁵¹. L'ouvrage collectif dirigé par Allan Greer et Ian Radforth, *Colonial Leviathan*, reste à ce jour une référence majeure dans l'étude de la formation de l'État canadien au XIX^e siècle⁵². Ils décrivent avec beaucoup de pertinence le passage d'une étude de la politique à une étude de l'État, non en tant qu'objet, mais en tant que processus. Tout comme Bayly, les différents auteurs participant à cet ouvrage collectif présentent la période 1830-1870 comme étant une période d'accroissement du

humain. Nous pensons qu'il s'agit néanmoins d'une conséquence acceptable pour un travail pionnier dans le domaine de l'industrie télégraphique

⁵⁰ Philip Resnick, *The Mask of Proteus : Canadian Reflexions on the State*, Montréal/Kingston, McGill-Queen's University Press, 1990.

⁵¹ Au sujet de l'action des banques dans le développement économique du Canada, voir R. T. Naylor, *The History of Canadian Business, 1867-1914*, Montréal/Kingston, McGill-Queen's University Press, 2006.

⁵² Allan Greer et Ian Radforth, dir., *Colonial Leviathan. State Formation in Mid-Nineteenth Century Canada*, Toronto, University of Toronto Press, 1992.

pouvoir de l'État, notamment comme outil de contrôle social et de régulation morale au sein d'un processus de transition vers le gouvernement responsable d'une part, et le capitalisme industriel d'autre part. Ils remettent ainsi en cause le mythe d'un État libéral. Les textes formant cet ouvrage constituent une bonne représentation des domaines de recherche concernant l'État au Canada. Ainsi, une importante partie des publications récentes sur l'État couvrent le domaine social et la moralité. D'autres recherches s'intéressent à la question de la formation de l'État en tant qu'institution, notamment les travaux de Bruce Curtis⁵³. La question des politiques publiques en matière de protection sociale est aussi étudiée, avec en parallèle l'émergence d'une catégorie d'administrateurs et d'intellectuels propre à justifier et soutenir la croissance de l'État au Canada⁵⁴.

Pour notre thèse, les recherches sur l'action de l'État dans le domaine économique nous intéressent plus particulièrement. Dans un article très complet, H.G.J. Aitken présente le rôle de l'État dans le développement économique du Canada et a aidé ainsi à poser le premier cadre d'analyse de notre thèse⁵⁵. Il présente dans un premier temps le rôle de l'État en Amérique du Nord britannique, en distinguant deux modèles d'action dans les Maritimes et au Canada-Uni. Il présente dans un second temps le rôle de plus en plus actif du gouvernement fédéral, notamment via la Politique Nationale, dans l'établissement des infrastructures et des institutions nécessaires à la construction d'une économie nationale forte et indépendante. Même si l'opinion d'Aitken sur le rôle des « staples » peut être révisée, il apparaît néanmoins que l'idée d'un rôle particulier de l'État, défensif vis-à-vis des États-Unis et de plus en plus actif avec le temps forme un point de départ pertinent pour notre cadre d'analyse.

Parmi les travaux les plus récents employés pour améliorer ce cadre d'analyse, les plus pertinents portaient sur les relations entre les entreprises privées et l'État. Tom

⁵³ Bruce Curtis, *The Politics of Population: State Formation, Statistics, and the Census of Canada, 1840-1875*, Toronto, University of Toronto Press, 2002 ; *True Government by Choice Men? Inspection, Education and State Formation in Canada West*, Toronto, University of Toronto Press, 1992.

⁵⁴ Nancy Christie, *Engendering the State. Family, Work and Welfare in Canada*, Toronto, University of Toronto Press, 2000 ; Dominique Marshall, *Aux origines sociales de l'État Providence*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1997 ; Doug O'ram, *The Government Generation: Canadian Intellectuals and the State, 1900-1945*, Toronto, University of Toronto Press, 1986.

⁵⁵ H.G.J. Aitken, « Defensive Expansionism: The State and Economic Growth in Canada » dans W.T. Easterbrook et Melville H. Watkins (dir.). *Approaches to Canadian Economic History*. Toronto, McClelland and Stewart, 1967. Pages 183-221.

Traves et Paul Craven présentent deux synthèses complémentaires sur les relations entre l'État et les entreprises, malheureusement sur le 20^e siècle seulement⁵⁶. Ils offrent néanmoins plusieurs apports exploitables pour notre cadre d'analyse. Tout d'abord, ils présentent le processus de régulation comme une zone de conflit entre les entreprises et la société civile, où l'État doit intervenir pour assurer une délimitation des libertés entre les deux entités. Ils présentent ensuite les actions de groupe de pression comme étant un moyen d'utiliser l'autorité légale et morale de l'État pour défendre et promouvoir leurs intérêts. Enfin, ils présentent une approche du libéralisme particulier au Canada, différent de la simple logique du « laissez-faire », mais visant plutôt à renforcer le contrôle de l'État sans pour autant porter atteinte aux libertés primaires de l'individu, ce contrôle ne servant qu'à rendre le cadre institutionnel économique plus stable et plus prévisible. Même si ces deux travaux couvrent le 20^e siècle, ces éléments sont pertinents pour éclairer notre analyse.

Enfin, de manière plus précise, le rôle de l'État dans la régulation des industries, puis des services publics est le sujet de quelques autres travaux, desquels nous retiendrons particulièrement ceux de Christopher Armstrong et H.V. Nelles et de Ken Cruikshank⁵⁷. Armstrong et Nelles se sont surtout intéressés à la question des services publics et à l'établissement des monopoles. Ils déconstruisent l'idée du monopole naturel pour promouvoir l'idée du monopole comme construction sociale, économique et politique non déterminée. Ces monopoles sont issus de luttes de pouvoirs entre entreprises où l'État joue à la fois le rôle d'arbitre (en définissant le cadre législatif et réglementaire) et le rôle d'acteur (où son intervention est autonome ou soumise à des groupes de pression). Ils démontrent une intervention croissante de la place de l'État dans ces controverses, permettant une stabilisation économique lors des périodes de changements techniques ou économiques, tout en soulignant les réponses différentes apportés selon les régions ou l'époque. Ces éléments forment en quelque sorte l'arrière

⁵⁶ Tom Traves, *The State and Enterprise. Canadian Manufacturers and the Federal Government, 1917-1931*, Toronto, University of Toronto Press, 1979 ; Paul Craven, *An Impartial Umpire : Industrial Relations and the Canadian State, 1900-1911*, Toronto, University of Toronto Press, 1980.

⁵⁷ Christopher Armstrong et H.V. Nelles, *Monopoly's Moment. The Organization and Regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*, Toronto, University of Toronto Press, 1988 ; Ken Cruikshank, *Close Ties : Railways, Government and the Board of Railway Commissioners, 1851-1933*, McGill-Queen's University Press, 1991.

plan dans lequel notre cadre d'analyse prend place. L'ouvrage de Ken Cruikshank nous a aussi particulièrement intéressés, dans le sens où il se penche sur un des premiers organismes de régulation canadien, la commission des chemins de fer, dont justement dépendra l'industrie télégraphique au début du 20^e siècle. Trois aspects de cet ouvrage nous ont servis de guide durant notre recherche : l'impact des groupes de pression sur l'action de l'État, l'action de l'État perçu comme plurielle en termes de régulation et l'idée que la régulation économique est une question de limites, limites définissant le rôle de l'État et celui des entreprises ou limites entre la liberté d'entreprise et les droits des consommateurs.

Nous pouvons souligner qu'à quelques exceptions près, ces travaux portant sur l'intervention économique de l'État ont été publiés avant les années 1990. Néanmoins, la question de la formation de l'État revient au centre de plusieurs recherches. L'historien Michel Ducharme, se penchant sur le Canada des années 1838-1840⁵⁸, résume très bien la « [mise] en lumière [de] la “révolution culturelle” qui a affecté le Canada au milieu du XIX^e siècle et permis l'avènement d'un nouvel “ordre libéral” »⁵⁹. Ce courant historiographique est relativement récent⁶⁰, mais notre travail ne s'inscrit qu'à la marge de ce dernier, lorsque nous abordons la question du libéralisme économique, une force dominante dans la formation de l'économie canadienne à la fin du XIX^e siècle.

Nous utiliserons pour nos recherches la définition du libéralisme donnée par Fernande Roy⁶¹. Cette idéologie se distingue par un système de symboles et de valeurs servant à la définir. La primauté de l'individu et de ses droits y sont affirmés, notamment les droits civils que sont la liberté d'expression, la liberté de conscience, l'égalité politique et la propriété. Ce dernier droit semble former le socle sur lequel s'articulent

⁵⁸ Michel Ducharme, *Du triptyque idéologique : libéralisme, nationalisme et impérialisme au Haut-Canada, au Bas-Canada et en Grande-Bretagne entre 1838 et 1840*, thèse de Ph.D. (histoire), Université de Montréal, 1999.

⁵⁹ Michel Ducharme, « Penser le Canada. La mise en place des assises intellectuelles de l'État canadien moderne (1838-1840) », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 56, 3 (2003), page 359.

⁶⁰ Ian McKay, « The Liberal Order Framework : A Prospectus for a Reconnaissance of Canadian History », *Canadian Historical Review*, 81, 4 (2000), pages 617-645; R.W. Sandwell, « The Limits of Liberalism : The Liberal Reconnaissance and the History of the Family in Canada », *Canadian Historical Review*, 84, 3 (2003), pages 423-450.

⁶¹ Fernande Roy, *Progrès, Harmonie, Liberté. Le libéralisme des milieux d'affaires francophones à Montréal au tournant du siècle*, Montréal, Boréal, 1988, pages 45-58.

les autres valeurs, notamment par le fait que les libertés s'appliquent particulièrement à ceux qui se possèdent eux-mêmes⁶². Il s'agit, au final, d'une idéologie qui se veut tourner vers le progrès, le bonheur et la possibilité de réussite individuelle. La société y est vue comme une simple somme d'individus agrégés par un système de relations individuelles. La question de la mise en place d'un ordre libéral au Canada est actuellement le sujet d'un intense débat historiographique⁶³. Sans vouloir nous placer au cœur de ce dernier, nous pensons néanmoins que cette question pourrait-être éclairée par notre analyse des actions de l'État dans le domaine économique. Si le libéralisme économique des milieux d'affaires est bien documenté⁶⁴, celui de l'État l'est beaucoup moins. Il nous semble pourtant important d'en tenir compte, notamment dans le domaine des télécommunications, sujet d'importance pour le Canada.

Les recherches récentes les plus utiles à notre réflexion portent sur l'action régulatrice de l'État. Kevin Wilson distingue à ce sujet trois formes de régulation économique par l'État, l'action législative (lois et règlements), l'action financière (budget et subventions) et l'action administrative (organisme de régulation)⁶⁵. Cette distinction servira de fil conducteur à l'ensemble de notre démonstration. Notre étude de l'action législative est inspirée d'une étude de Tomas Nonnenmacher sur les États-Unis (1845-1860)⁶⁶. Notre étude de l'intervention budgétaire de l'État est surtout une opportunité d'étudier les différences régionales au Canada, puisque les investissements et interventions de l'État prennent différentes formes à travers le pays. Enfin, l'action de l'État sous sa forme administrative a surtout été le champ d'études des économistes ou des spécialistes en administration publique et en sciences politiques.

⁶² MacKay, « The Liberal Order Framework... », pages 624-627.

⁶³ Voir à ce sujet l'ouvrage de Jean-François Constant et Michel Ducharme (dir.), *Liberalism and Hegemony: Debating the Canadian Liberal Revolution*, Toronto, University of Toronto Press, à paraître 2008.

⁶⁴ Roy, *Progrès, Harmonie, Liberté...* ; Brian Young, *In its Corporate Capacity : The Seminary of Montreal as a Business Institution, 1816-1876*, Montréal-Kingston, McGill-Queen's University Press, 1986 ; Brian Young et John A. Dickinson, *Brève histoire socioéconomique du Québec*, Montréal, Septentrion, 2003 (nouvelle édition)

⁶⁵ Kevin G. Wilson, *Du monopole à la compétition : la déréglementation des télécommunications au Canada et aux États-Unis*, Sainte-Foy, Télé-université, 1999, pages 61-63.

⁶⁶ Tomas Nonnenmacher, *Law, Emerging Technology and Market Structure...*

Hypothèses et cheminement

Dans un pays couvrant un vaste espace, la question des communications devient souvent un enjeu majeur. À la fin du XIX^e siècle, la superficie couverte par le Canada, s'accroissant au fur et à mesure des ajouts à la Confédération, se compare sans problème avec les États-Unis, la Russie ou l'Inde. Les distances à parcourir à l'intérieur du pays sont importantes, et les liaisons avec les autres pays, notamment européens, sont aussi longues. De plus, la faible densité de population réduit considérablement les capacités économiques, à une époque où les deux peuvent encore être considérées comme liées. Enfin, les traditions politiques britanniques s'imposent dans un environnement largement dominé par les capacités économiques et industrielles des États-Unis. Nous posons donc comme préambule à notre travail une évolution de l'industrie télégraphique canadienne marquée, plus que nécessaire, par les conditions géographiques et les distances continentales. De plus, l'isolement géographique intérieur se double d'un isolement extérieur, les océans Atlantique et Pacifique formant deux barrières naturelles majeures pour les communications hors du continent américain. Nous postulons donc comme préalable à l'action de l'État une conscience accrue des difficultés géographiques dans l'établissement de moyens de communications modernes. De plus, les volontés économiques et politiques d'occuper des espaces jusqu'alors inexploités auraient contribué à modeler l'action de l'État.

Notre hypothèse de travail serait, par conséquent, que l'action de l'État était marquée par la contrainte, l'opportunisme et l'improvisation. Nous pensons que l'État au Canada, qu'il soit colonial ou fédéral, a dû intervenir dans l'industrie télégraphique, non par volonté idéologique, mais sous la contrainte d'événements extérieurs et des entreprises privées. Nous postulons donc une action initiale de l'État indiquant une volonté de rester en retrait dans le déploiement du télégraphe au Canada. Cette position initiale aurait progressivement dû être révisée suite à certaines circonstances économiques, géographiques et politiques pour amener l'État à intervenir plus fréquemment. Les groupes de pression économiques et politiques jouent un rôle majeur dans ces interventions, marquées par un degré d'improvisation élevé et une réticence non camouflée. L'État au Canada aurait refusé, pour des raisons idéologiques liées au libéralisme, de jouer dans l'industrie télégraphique un rôle aussi important qu'en

Europe, mais aurait été contraint de se montrer plus présent qu'aux États-Unis. Enfin, nous pensons qu'après une période d'essai, véritable pédagogie par l'échec pourrait-on dire, l'État aurait finalement accepté d'endosser une position institutionnelle équilibrée entre ses rôles d'arbitre et d'acteur. Il aurait alors pleinement assumé une position de régulateur des activités économiques, le plus souvent simple arbitre, mais capable, lorsque les circonstances l'exigent, de devenir un acteur déterminé à la réalisation de ses objectifs. Cette hypothèse nous permet de déterminer une périodisation de notre analyse, non pas chronologique, mais thématique. Notre thèse devant permettre l'étude d'un passage de l'État du rôle d'arbitre à celui de régulateur, nous pensons que cette transition s'effectue à travers les outils dont l'État accepte d'user et les habits qu'il endosse progressivement. Initialement législateur, il devient entrepreneur, puis régulateur⁶⁷. Notre travail se décomposera donc en trois parties, d'importance inégale toutefois. En effet, nous pensons que l'État a été capable d'endosser simultanément plusieurs habits, superposant ainsi les différentes étapes de son évolution.

Notre première partie, formée de deux chapitres, couvrira donc l'État dans son rôle de législateur, de 1847 à 1896. Dans un premier chapitre, nous tenterons d'analyser l'action législative des États coloniaux d'Amérique du Nord britannique avant la confédération, entre 1847 et 1867, pour discerner la présence d'un éventuel conflit entre État libéral et État opportuniste. Nous étudierons notamment les différences de législations et les prémices d'une intervention légère de la part de l'État dans certaines circonstances. Dans un second chapitre, nous effectuerons la même analyse pour la législation fédérale entre 1867 et 1896, soit pendant la majeure partie de l'action du gouvernement conservateur de John A. Macdonald et sa Politique nationale. Ce chapitre nous permettra de mettre en valeur les actions ambivalentes de l'État, toujours piégé entre l'idéologie libérale professée et ses besoins immédiats nécessitant une intervention plus directe. Nous verrons comment, progressivement, l'État a établi une législation, puis employé des outils réglementaires pour la compléter et parfois la contourner.

Notre seconde partie, formée de trois chapitres, aura pour thème l'État comme entrepreneur, principalement entre 1867 et 1896. Cette période se caractérise par une

⁶⁷ Comme annoncé, nous suivons ici le découpage en trois outils effectué par Kevin G. Wilson, qui sont respectivement la législation, l'action budgétaire et l'administration directe.

phase de croissance géographique et économique de la part du Canada, l'État devant répondre à des demandes diverses émanant majoritairement de groupes de pression politiques ou économiques. Le troisième chapitre de notre thèse s'intéressera à la Colombie-Britannique, véritable zone de transition pour l'action de l'État entre 1865 et 1871. Nous étudierons les différences législatives avec les autres colonies britanniques et les raisons pour lesquelles cette région fut le cadre des premières actions d'un État entrepreneur. Le quatrième chapitre aura pour thème les Territoires du Nord-Ouest, où l'État, pour des raisons politiques et géographiques, démontre pour la première fois une réelle volonté d'intervention, poussé en cela par le mouvement expansionniste. Nous étudierons son action dans la région entre 1871 et 1896. Enfin, le cinquième chapitre nous permettra de conclure cette partie sur l'analyse de l'État comme entrepreneur dans l'est du pays, à la suite de l'intervention d'un groupe de pression économique, les marchands de Québec. Ces trois chapitres nous permettront d'étudier les différentes facettes de l'État en tant qu'entrepreneur, devenu acteur au sein d'une industrie télégraphique bien établie.

Notre troisième et dernière partie tiendra en deux chapitres. Nous pourrons étudier et résumer la manière dont, entre 1896 et 1915, l'État va désormais passer à un stade supérieur dans le domaine de l'intervention. Ce passage coïncide avec l'arrivée au pouvoir du gouvernement Laurier. Il s'agit d'une évolution marquée, non pas par l'émergence de nouveaux outils, mais par un emploi plus réfléchi et plus déterminé des outils déjà utilisés précédemment. Le sixième chapitre nous permettra ainsi d'étudier l'action de l'État comme entrepreneur entre 1896 et 1916, dans la suite de la deuxième partie de notre thèse. Le septième et dernier chapitre nous permettra de tracer une synthèse sur le rôle de régulateur désormais endossé par l'État, en mettant en valeur l'innovation institutionnelle dont il fait preuve. Nous souhaitons ainsi synthétiser l'action de l'État en un ensemble uni d'outils dont il use de manière consciente et dans des objectifs désormais clairs et précis. En résumé, nous entendons démontrer que l'État agit, durant cette période, sans complexes et avec plus d'assurance que précédemment.

PREMIÈRE PARTIE

**L'ÉTAT LÉGISLATEUR
(1847-1896)**

Introduction

Dans son ouvrage sur les télécommunications canadiennes et états-uniennes, Kevin G. Wilson distingue trois formes d'intervention de l'État dans la vie économique¹. Parmi elles, l'action législative est la forme la moins contraignante et la moins dispendieuse. Il s'agit donc souvent de la méthode la plus employée lors de l'émergence d'une nouvelle industrie. L'État acquiert ainsi une manière de contrôler ou, du moins, de guider le développement d'un secteur économique récent, sans engager de fonds trop importants et sans avoir besoin d'introduire un organisme bureaucratique de régulation. Dans notre analyse, l'action législative constitue donc la première étape qui mène l'État vers la régulation économique à proprement dit.

Ce processus débute avec l'émergence de l'industrie télégraphique au milieu du XIX^e siècle. Cette industrie est rapidement considérée comme un levier important dans la vie économique, notamment par les capacités qu'elle offre en matière de transport des informations. L'État s'y intéresse donc rapidement. Les premières législations apparaissent dans les colonies de l'Amérique du Nord britannique à partir de la fin des années 1840. À partir du milieu des années 1850, la plupart des législations sont bien implantées au Canada-Uni, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et sur l'Île-du-Prince-Édouard. L'État a établi sa routine et contrôle, à un certain degré, l'environnement dans lequel s'inscrit l'action des compagnies privées. Ce contrôle est timide, certes, mais réel.

La fin des années 1860 amène deux changements importants qui brouillent le cadre législatif. Le premier est la Confédération, en 1867, transférant le télégraphe de l'autorité coloniale (devenue provinciale) à l'autorité fédérale. Le second est la mise en service des deux premiers câbles transatlantiques en 1866. L'État doit alors repenser ses actions législatives face à une situation nouvelle. La portée de ses actions change géographiquement d'abord, l'État devant désormais composer avec un espace plus étendu et plus diversifié. Elle change aussi institutionnellement, puisque l'État fait face à

¹ Kevin G. Wilson, *Du monopole à la compétition : la déréglementation des télécommunications au Canada et aux États-Unis*, Sainte-Foy, Télé-université, 1999, pages 61-63.

des législations préexistantes dont il lui faudra tenir compte. Elle change enfin politiquement, puisque la législation intérieure devient dépendante des relations avec l'extérieur, que ce soit avec une autre colonie (Terre-Neuve), la métropole (la Grande-Bretagne) ou son puissant voisin (les États-Unis). L'État en vient à perdre une partie de sa timidité initiale pour intervenir dans la vie économique dans un cadre désormais réglementaire et non plus seulement législatif.

À travers ces étapes, nous pouvons discerner un cycle législatif, dans lequel les États coloniaux établissent, dans un premier temps, des lois favorisant l'essor du télégraphe, puis, dans un second temps, des lois restreignant et régulant son usage. Une variation de ce cycle législatif est perceptible lorsque le gouvernement fédéral entre en fonction, puisque l'État établit, en parallèle et en simultané, des lois favorisant et régulant l'usage du télégraphe. Ce cycle est similaire à celui étudié aux États-Unis entre 1845 et 1860 par Tomas Nonnenmacher². Tout comme lui, nous pouvons constater que ce cycle peut être cohérent avec deux modèles théoriques de régulation.

Le premier modèle est celui de l'intervention de l'État comme forme de libération des énergies créatrices du capitalisme industriel par le contrôle de l'environnement social et législatif. Cette théorie est principalement défendue par James Willard Hurst, dans ses études sur les politiques législatives aux États-Unis avant la Guerre Civile³. Cette théorie a été depuis largement étudiée et révisée⁴ mais reste, pour l'essentiel, valide pour de nombreux historiens et économistes. Hurst prétend que les politiques publiques du milieu du XIX^e siècle ont pour but de promouvoir et de libérer les énergies créatrices associées à la mise en place de nouvelles technologies dans la vie économique. L'objectif avoué des législations est donc de sécuriser l'environnement politique et social pour favoriser la croissance économique des nouvelles industries. Après un certain temps, les politiques publiques cherchent à concilier les objectifs

² Tomas Nonnenmacher, « State Promotion and Regulation of the Telegraph Industry, 1845-1860 », *The Journal of Economic History*, 61, 1 (2001), pages 19-36.

³ James Willard Hurst, *Law and the Conditions of Freedom in the Nineteenth-Century United States*, Madison, The University of Wisconsin Press, 1956.

⁴ Un numéro spécial de la *Law and History Review*, paru au printemps 2000, réunissait une excellente synthèse d'articles et de commentaires sur les apports de James Willard Hurst en histoire législative. Nous pouvons noter particulièrement l'article de William J. Novak, « Law, Capitalism and the Liberal State : The Historical Sociology of James Willard Hurst », *Law and History Review*, 18, 1 (2000), pages 97-145.

industriels des demandes de l'opinion publique et modifient alors la législation dans un sens plus restrictif. Cela permet de transformer les actions des compagnies privées, de les rendre plus acceptables socialement parlant tout en assurant un équilibre stable et profitable entre les droits des compagnies et ceux du public.

Le second modèle est celui de l'intervention opportuniste. Selon ce dernier, l'État, agissant dans son propre intérêt, emploie la législation de manière à favoriser les investissements lourds dans un premier temps. Lorsque ces derniers sont suffisamment immobilisés, il modifie alors ces lois vers un contrôle plus strict des activités économiques. Les théoriciens de ce modèle sont plus discrets, mais nous pouvons néanmoins noter les approches d'Oliver Williamson⁵ ou de Barry Weingast⁶. Cette théorie postule que les gouvernements utilisent la législation de manière opportuniste, guidés par les intérêts du parti au pouvoir ou de la classe économique dominante. Le passage des premières lois favorables à l'industrie télégraphique vise à attirer les entrepreneurs dans la vie économique de l'État concerné et à favoriser ses investissements lourds. Une fois ces investissements effectués et les compagnies engagées de manière importante, l'État passe des législations plus restrictives pour s'appropriier une partie de ces investissements. Les premières lois servent ainsi d'appât pour les compagnies privées, l'État modifiant ensuite de manière opportuniste la législation. La plupart des études dans ce domaine s'intéressent au chemin de fer et à ses rapports avec l'État, notamment l'étude sur le New Jersey de Christopher Grandy⁷ ou celle sur l'Illinois de Mark Kanazawa et Roger Noll⁸. L'industrie télégraphique partage plusieurs points communs avec les chemins de fer. Nous pouvons néanmoins distinguer plusieurs différences, notamment le degré d'implication politique. En effet, le télégraphe est resté dans l'ombre du chemin de fer, retenant beaucoup moins l'attention des

⁵ Oliver Williamson, *The Economics Institutions of Capitalism*, New York, Free Press, 1985.

⁶ Barry Weingast, « The Economic Role of Political Institutions : Market-Preserving Federalism and Economic Development », *Journal of Law, Economics and Organization*, 11, 1 (1995), pages 1-30.

⁷ Christopher Grandy, « Can Government be Trusted to Keep Its Part of a Social Contract ? New Jersey and the Railroads, 1825-1888 », *Journal of Law, Economics and Organization*, 5, 2 (1989), pages 249-269.

⁸ Mark Kanazawa et Roger Noll, « The Origins of State Railroad Regulation : The Illinois Constitution of 1870 » dans Claudia Goldin et Gary Libecap, dir., *The Regulated Economy*, Chicago, The University of Chicago Press, 1994, pages 13-54.

différents gouvernements. L'industrie télégraphique a été beaucoup moins subventionnée par l'État et les débats la concernant étaient bien moins politisés. Les réseaux télégraphiques se déploient rapidement en Amérique du Nord à partir de 1846-1847 et forment un véritable réseau continental en peu de temps. Ainsi, différents gouvernements se voient contraints de légiférer en même temps sur une même industrie.

Pour évaluer les schémas législatifs, nous allons nous baser principalement sur l'étude des actes publics et privés passés par les différents gouvernements. Notre étude porte sur un total de 94 actes de lois, passés entre 1847 et 1896. 55 actes ont été passés par les gouvernements coloniaux avant leur entrée dans la Confédération et 39 actes sont issus de l'activité législative fédérale. Dans ces actes, nous avons discerné les droits et devoirs accordés par l'autorité publique aux compagnies privées, que ce soit individuellement ou collectivement. En nous inspirant de l'étude sur les schémas législatifs aux États-Unis entre 1845 et 1860 effectuée par Tomas Nonnenmacher⁹, nous avons distingué cinq règlements assurant la promotion et la régulation du télégraphe durant cette période. Les deux premiers règlements ont pour but de promouvoir ou de favoriser l'industrie télégraphique, puisqu'il s'agit respectivement des droits de passage le long des chemins publics pour les lignes télégraphiques (Right) et des pénalités contre le vandalisme de ces mêmes lignes (Protect). Le premier règlement protège la liberté d'entreprendre, le second protège la propriété privée. Ces deux règlements sont représentatifs du libéralisme en vogue au milieu du XIX^e siècle. Les trois règlements suivants sont plus restrictifs, puisqu'ils représentent les devoirs des compagnies privées, concernant respectivement les messages devant être acceptés (Accept), l'ordre dans lequel ils doivent être transmis (Order) et les pénalités engendrées par un manquement à l'obligation de confidentialité (Disclose). À ces cinq règlements, nous avons ajouté le règlement permettant au gouvernement de prendre le contrôle des lignes télégraphiques, selon certaines modalités plus ou moins précises (Control)¹⁰.

Dans son analyse sur les États-Unis, Nonnenmacher étudie le passage des règlements dans 34 États différents. Il étudie seulement l'existence ou l'absence d'un règlement dans les actes de lois passées, sans s'occuper des informations qualitatives.

⁹ Nonnenmacher, « State Promotion and Regulation... »

¹⁰ Voir l'annexe à la fin de la première partie pour des exemples concrets des règlements étudiés.

Ses informations statistiques lui permettent ensuite de démontrer l'existence d'un schéma en accord avec le modèle de l'État libéral tel que défini par Hurst.

	Right	Protect	Accept	Order	Disclose
Année médiane d'adoption	1848	1847	1851	1851	1851
Délai moyen d'adoption après la première loi (en années)	0,63	0,14	2,51	3,28	3,06

Tableau I : Date médiane d'adoption des règlements aux États-Unis¹¹

En ce qui concerne l'Amérique du Nord britannique, puis le Canada ensuite, notre échantillon est beaucoup plus réduit, puisqu'il se limite à quatre colonies seulement. Un simple traitement quantitatif serait donc peu pertinent, c'est pour cela que nous nous sommes intéressés aux informations qualitatives, notamment la forme sous laquelle s'expriment les règlements étudiés. Ces six règlements vont nous permettre d'étudier l'évolution des législations en Amérique du Nord britannique puis au Canada dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. Nous allons particulièrement nous intéresser à l'action de l'État dans une double perspective, tant chronologique que spatiale. Le passage des lois et des règlements dans le temps devrait nous permettre d'étudier la validité et la pertinence des deux modèles présentés précédemment. L'étude de ce processus dans les différents gouvernements coloniaux, puis dans le gouvernement fédéral devrait nous permettre de distinguer si les deux modèles auraient pu coexister dans un même espace géographique. Nous tenons à préciser que nous n'étudierons pas l'application concrète de ces législations pour le moment. Seule la volonté du ou des législateurs nous intéresse, dans le sens où cette volonté est représentative de la manière dont les responsables politiques (gouvernements et élus) envisagent le rôle de l'État dans la vie économique.

Notre étude sera effectuée en deux parties, chacune correspondant à une variation distincte d'un même cycle législatif, respectivement avant et après l'émergence de la Confédération canadienne en 1867. Ainsi, notre premier chapitre nous permettra

¹¹ Nonnenmacher, « State Promotion and Regulation... », page 31.

d'étudier les schémas législatifs des colonies de l'Amérique du Nord britannique, à savoir le Canada-Uni, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard, entre 1847 et 1871. Nous avons choisi d'écarter de notre analyse les colonies de Terre-Neuve et de Colombie-Britannique. La première a été écartée puisqu'elle ne rejoint pas la Confédération avant 1949 et ne se trouve donc pas sous l'autorité de l'État fédéral entre 1867 et 1896. La seconde sera étudiée à part dans le troisième chapitre, puisqu'elle se trouve isolée sur la côte Pacifique de l'Amérique du Nord britannique et qu'elle ne légifère indépendamment sur le télégraphe qu'entre 1864 et 1871. En étudiant les schémas législatifs propres à chaque gouvernement, il nous sera possible d'étudier les différences et similitudes dans chaque colonie, puis de les comparer à la situation aux États-Unis durant la même période. Nous pourrions explorer l'hypothèse selon laquelle certaines colonies sont plus enclines à contrôler l'industrie que d'autres. Cette étude nous permettra de préciser la chronologie dans l'action législative de chaque colonie et de vérifier quel modèle théorique semble le plus pertinent.

Notre second chapitre s'intéressera à l'activité législative du gouvernement fédéral canadien entre 1867 et 1896. En effet, l'Acte de l'Amérique du Nord britannique place le télégraphe dans le champ de compétence du gouvernement fédéral. Les législations passées précédemment restent en place, mais les nouvelles législations sont désormais décidées par le parlement fédéral à Ottawa. En parallèle à ces nouvelles législations, le gouvernement fédéral s'essaie à intervenir via des règlements (décrets du Conseil Privé) et des incitations financières (contrats, subventions...). Bien que ne faisant pas réellement partie de la législation, ces formes d'intervention s'en rapprochent. Nous espérons ainsi synthétiser l'activité législative et réglementaire de l'État fédéral à la fin du XIX^e siècle puis mettre en évidence un éventuel schéma législatif spécifique au Canada. Cette partie nous permettra de distinguer si les modèles présentés dans la première partie s'appliquent toujours à la législation fédérale, ainsi que la manière dont le fédéralisme aurait pu influencer les processus de régulation.

Chapitre 1 : Promotion et régulation du télégraphe en Amérique du Nord britannique (1847-1867)

Au milieu du XIX^e siècle, cinq colonies se partagent l'espace désigné sous le nom d'Amérique du Nord britannique. Trois d'entre elles sont sur le continent (Canada-Uni, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Écosse), deux sont des îles sur la côte atlantique (Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard). Il s'agit des seuls restes de l'Empire britannique en Amérique du Nord, depuis l'indépendance des États-Unis d'Amérique en 1783. La plus ancienne colonie est Terre-Neuve (fondée en 1583), suivie de la Nouvelle-Écosse (fondée en 1713). L'Île-du-Prince-Édouard est reconnue comme colonie en 1769 et le Nouveau-Brunswick en 1784, juste après l'indépendance des États-Unis. Enfin, la colonie du Canada-Uni, apparemment la plus récente puisque formée en 1840 seulement, est en réalité plus ancienne puisqu'elle résulte de l'union des anciennes colonies du Haut et du Bas-Canada, datant elles-mêmes de 1791. Chaque colonie se distingue ainsi de ses voisines par un parcours historique particulier. Même si elles partagent un espace culturel et économique commun, au sein de l'Empire britannique et des traditions qui l'accompagnent, elles semblent se différencier par leurs actions politiques et économiques. La première colonie à recevoir le gouvernement responsable est la Nouvelle-Écosse en 1848. Progressivement, les autres colonies le reçoivent aussi entre 1849 et 1854.

À partir du milieu du XIX^e siècle et jusqu'à la création de la Confédération canadienne, le télégraphe se développe donc en Amérique du Nord britannique dans un environnement législatif dispersé. Les quatre colonies que nous étudierons (Canada-Uni, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et Île-du-Prince-Édouard) sont chacune autonome dans la mise en place de leurs législations, notamment dans le domaine économique. L'introduction simultanée de cette industrie dans ces quatre colonies et sa croissance rapide permettent d'étudier de manière exhaustive la manière dont les gouvernements ont légiféré dans ce domaine tout en ayant rarement la possibilité de s'influencer mutuellement. La mise en place de la Confédération en 1867 et le passage

de l'industrie télégraphique dans le domaine d'action du gouvernement fédéral mettent un point final aux multiples législations existantes dans cet espace colonial.

Ce chapitre sur l'action législative des États coloniaux vise à mettre en valeur la manière dont ces derniers sont intervenus au sujet de l'industrie télégraphique. Cette étude se concentre principalement sur les six règlements cités en introduction. Dans chaque colonie, la compilation des actes législatifs, des droits passés et des restrictions apportées par les parlements à l'industrie télégraphique doit nous permettre de vérifier la validité des deux modèles de l'État libéral et de l'État opportuniste. Nous tenterons de distinguer les différences et ressemblances entre les interventions des parlements coloniaux, dans le but de discerner un éventuel schéma législatif commun et de vérifier la pertinence de chacun des deux modèles pour expliquer ce schéma législatif.

I. Le Canada-Uni

La situation de l'industrie télégraphique au Canada-Uni est relativement simple. Malgré les divergences politiques, les différents partis de la province qui accèdent au pouvoir semblent suivre la même ligne de pensée selon laquelle l'État doit conserver un rôle de gendarme et d'arbitre sans intervenir directement, permettant ainsi une plus grande liberté d'action pour les forces économiques de la colonie. Il s'agit clairement d'une idéologie économique libérale, en accord apparent avec le modèle de l'intervention de l'État selon Hurst.

Les premiers actes concernant le télégraphe sont passés en juillet 1847. Ce sont trois actes privés, incorporant trois compagnies de télégraphe dans la colonie. Il s'agit de la Toronto, Hamilton, Niagara & Saint Catherines Electro-Magnetic Telegraph Company, de la British North American Electric Telegraph Association et de la Montreal Telegraph Company¹. Vingt ans plus tard, au moment de la Confédération, seule la troisième aura survécu aux aléas de la vie économique. En fait, en 1867, la Montreal Telegraph est devenue la compagnie de télégraphe la plus puissante au Canada

¹ « Acte pour incorporer la Compagnie du Télégraphe Électro-Magnétique de Toronto, Hamilton, Niagara et Sainte Catherine », *Statuts provinciaux du Canada*, 10-11 Victoria, c.81 (28 juillet 1847) ; « Acte pour incorporer L'Association du Télégraphe Électrique de l'Amérique Britannique du Nord », *Statuts provinciaux du Canada*, 10-11 Victoria, c.82 (28 juillet 1847) et « Acte pour incorporer La Compagnie du Télégraphe de Montréal », *Statuts provinciaux du Canada*, 10-11 Victoria, c.83 (28 juillet 1847).

et la deuxième en Amérique du Nord derrière l'inévitable Western Union Telegraph Company. Nous commencerons donc notre étude par les actes de lois concernant cette compagnie. Nous étudierons ensuite les actes concernant les autres compagnies, puis les actes publics, passés entre 1847 et 1867 dans la colonie.

A. *La Montreal Telegraph Company*

L'histoire de la compagnie débute à la fin de l'année 1846. Deux semaines après la mise en service de la première ligne télégraphique canadienne à Toronto, le *Board of Trade* de Montréal, piqué au vif, se réunit donc pour évaluer la situation. Il décide de fonder une compagnie de télégraphe, la Montreal & Toronto Magnetic Telegraph Company, au capital de 12 500£². La compagnie est soutenue par des financiers montréalais, parmi lesquels John Young, Henry Chapman, George Elder, John Glass et Andrew Shaw, son premier président. La compagnie obtient une charte de la législature sous le nom de Montreal Telegraph Company³.

Cette charte lui accorde plusieurs privilèges importants. La compagnie est reconnue comme personne morale. Elle reçoit un droit de passage pour une ligne de télégraphe de Toronto à Québec, en passant le long des chemins publics de la province « pourvu [...] que les ouvrages de la compagnie ne gêneront [...] en aucune manière l'usage [...] »⁴ de ces chemins (article III). La ligne de télégraphe est aussi protégée contre les actions malveillantes, que ce soit pendant ou après sa construction, les éventuels coupables étant condamnés à « payer à la dite compagnie le triple de la valeur du dommage prouvé » (article IV)⁵. Nous trouvons aussi les modalités de fonctionnement de la compagnie ainsi que le montant du capital, fixé à 15 000£ (articles V à XVI) La compagnie reçoit aussi le droit de « fixer et régler les charges ou droits qui seront reçus [...] pour transmettre et délivrer des communications »⁶ de manière totalement libre (article X). Enfin, la compagnie a le devoir d'installer une station de télégraphe dans

² BAC, RG30, volume 10484, *Montreal Telegraph Company, Minute Book n°1 (1846-1857)*, pages 3-8.

³ « Acte pour incorporer La Compagnie du Télégraphe de Montréal »...

⁴ *Ibid.*, page 1796.

⁵ *Idem.*

⁶ *Ibid.*, page 1797.

toute ville ou village traversé si les habitants en font la demande, pourvu qu'il lui soit garanti un retour de 10% sur les dépenses pour l'entretien de cette station (article XI). Dans cet acte initial, seuls les règlements de promotion du télégraphe sont passés, assurant le droit de propriété et la liberté d'action de la compagnie. Cette situation est conforme aux deux modèles d'intervention de l'État présentés en introduction.

La compagnie se développe rapidement et frappe les esprits par la qualité de son service. Soucieuse de mettre tous les atouts de son côté, elle engage Orrin S. Woods comme surintendant en mars 1847, et il restera à ce poste jusqu'à sa retraite en 1865⁷. Woods, premier apprenti de Morse, veille à obtenir les meilleurs matériaux et équipements pour les lignes de la compagnie. Le 3 août, la ligne entre Montréal et Toronto est ouverte. Québec est atteint le 2 octobre. À la fin de l'année, la compagnie exploite 870 kilomètres de lignes pour neuf stations et a déjà transmis près de 33 000 messages⁸. Le logo de la compagnie, une main gantée empoignant des éclairs, devient rapidement synonyme de télégraphe dans l'esprit du public. En 1852, Hugh Allan, le magnat montréalais, actionnaire de la compagnie depuis sa fondation, en devient le nouveau président⁹.

Au niveau économique, la compagnie installe rapidement un monopole de fait dans la colonie, sans que l'État n'intervienne réellement, que ce soit pour s'opposer ou, au contraire, la favoriser. Dans un premier temps, elle emploie sa puissance financière pour racheter les lignes de ses concurrents, dont la Montreal and Troy Telegraph Company et la Toronto, Hamilton, Niagara & Saint Catherines Telegraph, absorbées à la fin de l'année 1852¹⁰, la Bytown and Montreal Telegraph Company en 1853, la Canada Grand Trunk Telegraph Company en 1855¹¹ et la British North American Electric

⁷ John Murray, *A Story of the Telegraph*, Montréal, J. Lovell, 1905, pages 109 et 165-166. (ICMH 73328).

⁸ BAC, RG30, volume 10484, *Montreal Telegraph Company...*, pages 77-78 et 88 ; Murray, *A Story of the Telegraph...*, page 110.

⁹ BAC, RG30, volume 10484, *Montreal Telegraph Company...*, page 161.

¹⁰ BAC, RG30, volume 10484, *Montreal Telegraph Company...*, page 163-165.

¹¹ À noter que la Canada Grand Trunk Telegraph Company, incorporée sous l'*Acte concernant les compagnies de télégraphe électrique* de 1852, n'a aucun lien avec la Grand Trunk Railway Company. Grand Trunk Telegraph Company. *Annual meeting of the stockholders of the Canada Grand Trunk Telegraph Company*, 1853 (ICMH A00439) et Grand Trunk Telegraph Company. *Minutes of the proceedings of the Canada Grand Trunk Telegraph Company*, (ICMH A00440).

Telegraph Association en 1856¹². Un acte privé est demandé pour dissiper les doutes possibles concernant ces acquisitions¹³. L'acte confirme explicitement que la compagnie peut désormais entretenir des embranchements hors de l'axe Québec-Montréal-Toronto et qu'elle peut acquérir ou louer toute ligne déjà existante auprès d'autres compagnies de télégraphe (article II et III). Un second acte permet de confirmer le rachat de la Canada Grand Trunk Telegraph par la compagnie (article VIII)¹⁴. À travers ces actes, l'État entérine des situations existantes et garantit la liberté d'action de l'entreprise. Ces actes sont avant tout des outils pour sécuriser l'environnement autour de la compagnie.

Dans un second temps, Hugh Allan étouffe l'action des autres compagnies en signant, en 1853, un accord avec la Grand Trunk Railway Company accordant à la Montreal Telegraph les droits exclusifs du télégraphe le long de la future ligne de chemin de fer¹⁵. En 1858, Hugh Allan réussit à faire entrer la compagnie dans la North American Telegraph Association, un cartel nord-américain formé l'année précédente par six compagnies télégraphiques états-uniennes. La Montreal Telegraph est reconnue comme membre à part entière et se voit accorder le monopole sur le Canada-Uni et certaines régions du nord des États-Unis¹⁶. Même si le cartel ne fonctionne que peu de temps, l'accord permet de bloquer le développement de la Provincial Telegraph Company, une compagnie émergente concurrençant la Montreal Telegraph, finalement rachetée en 1866¹⁷. Dans chacune de ces situations, l'État ne semble pas intervenir, ni se préoccuper de la situation de monopole dans laquelle se trouve la compagnie après la signature de ces accords.

¹² Robert G. Burnett, *Canadian Railway Telegraph History*, Etobicoke (ON), Telegraph Key & Sounder, 1996, page 13.

¹³ « Acte pour amender l'acte pour incorporer la Compagnie du Télégraphe de Montréal », *Statuts de la province du Canada*, 18 Victoria, c.207 (19 mai 1855).

¹⁴ « Acte pour amender les actes qui incorporent la compagnie du télégraphe de Montréal, et pour étendre les pouvoirs de la dite compagnie, et pour autoriser l'établissement d'une ligne télégraphique transatlantique par la dite compagnie », *Statuts de la province du Canada*, 20 Victoria, c.175 (27 mai 1857).

¹⁵ BAC, RG30, volume 10484, *Montreal Telegraph Company...*, page 178.

¹⁶ Robert L. Thompson, *Wiring a Continent. The History of The Telegraph Industry in the United States, 1832-1866*, Princeton (NJ), Princeton University Press, 1947, pages 310-330.

¹⁷ Murray, *A Story of the Telegraph...*, page 112.

De fait, cette hégémonie de la Montreal Telegraph est le symbole de la puissance britannique en Amérique du Nord. La compagnie est un outil aux mains des financiers de Montréal, majoritairement anglophones, pour asseoir la position économique des intérêts britanniques dans la télégraphie nord-américaine. L'intégration dans le cartel n'est qu'un moyen de légitimer cette position. La compagnie défend avec vigueur une vision toute britannique de la télégraphie. Dans cette vision, la liaison télégraphique entre la colonie et sa métropole est cruciale. À la suite du premier échec de 1857¹⁸, la Montreal Telegraph se penche sur l'idée de poser un câble transatlantique pour ses propres intérêts. Cette année-là, un acte privé autorise la compagnie à construire une ligne de télégraphe de Québec jusqu'à Belle-Île et, à partir de là, de faire atterrir un câble provenant d'Europe (article II)¹⁹. Cette ligne doit être construite d'ici à deux ans et le câble posé d'ici à six ans. Il semble néanmoins que le nouvel échec de 1858 ait refroidi les ardeurs de la compagnie. Ainsi, en 1860, un acte est passé pour « prolonger le délai accordé à la Compagnie [...] pour étendre sa ligne jusqu'à la Côte Atlantique, et à travers l'Atlantique »²⁰. Le projet tombe finalement dans l'oubli, probablement à cause de son coût. À partir de 1866, la compagnie se focalise alors sur l'obtention des privilèges pour la future ligne de télégraphe le long du chemin de fer de l'Intercolonial. Durant ces actions à l'extérieur de la colonie, l'État reste inactif. Les actes passés ne visent qu'à confirmer et protéger les droits et libertés de la compagnie, sans lui apporter de soutien ou d'opposition en quoi que ce soit. L'État ne fait que sécuriser l'environnement économique autour des activités de la compagnie. En 1867, le bilan de la compagnie est excellent, puisqu'elle possède un réseau de 424 stations, couvre 12 970 kilomètres dans la colonie et affiche un bénéfice net annuel d'environ 115 000\$²¹.

¹⁸ Cette tentative de câble transatlantique est l'œuvre de Cyrus Field, un jeune millionnaire new-yorkais, sur une idée initiale de Frederick N. Gisborne. La première tentative, en 1857, est un échec complet, la seconde, en 1858, verra le câble fonctionner durant un mois seulement. La troisième tentative, en 1865-1866, sera la bonne. Murray, *A Story of the Telegraph...*, page 198-210.

¹⁹ « Acte pour amender les actes qui incorporent la compagnie du télégraphe de Montréal... », 20 Victoria, c.175.

²⁰ « Acte pour prolonger les délais accordés à la Compagnie du Télégraphe de Montréal pour étendre sa ligne jusqu'à la Côte Atlantique, et à travers l'Atlantique », *Statuts de la province du Canada*, 23 Victoria, c.112 (19 mai 1860)!

²¹ BAC, RG30, volume 10485, *Montreal Telegraph Company, Minute Book n°2 (1857-1887)*, page 90.

B. Les actes privés

En plus des quatre actes concernant la Montreal Telegraph, l'Assemblée législative du Canada-Uni a passé onze actes privés, concernant huit compagnies différentes. Nous avons déjà cité deux d'entre elles, incorporées en 1847. Nous allons les examiner plus en détail, puis étudier rapidement les six compagnies restantes, à l'importance économique plus négligeable.

1. *La Toronto, Hamilton, Niagara and Saint Catherines Electro-Magnetic Telegraph Company*

La Toronto, Hamilton, Niagara and Saint Catherines Electro-Magnetic Telegraph Company est en fait la première compagnie canadienne de télégraphie. Suite à l'extension des lignes télégraphiques états-uniennes jusqu'à Buffalo le 3 juillet 1846²², un groupe de promoteurs de Toronto voit d'un œil favorable l'établissement d'une liaison avec New York, via les lignes états-uniennes. Clarke Gamble, un avocat de Toronto, prend l'initiative de réunir quelques connaissances et parvient à les convaincre de former une compagnie au capital de 4 000£, dont il devient le président²³. La construction de la ligne de 143 km est confiée à une entreprise américaine et s'achève en moins de deux mois. A la fin de l'année 1847, la ligne est allongée de 26 km et atteint Buffalo, via Fort Érié²⁴.

Pour asseoir les droits de la compagnie, les directeurs sollicitent une charte auprès de la législature du Canada-Uni. L'acte autorise la compagnie à se prévaloir des droits habituels d'une personne morale. Deux droits essentiels sont confirmés par cette charte. Ainsi, la compagnie se voit allouer un droit de passage sur les terrains publics pour sa ligne de télégraphe, à condition d'avoir l'accord des commissaires des travaux publics (article III). Elle se voit aussi protégée légalement contre les « dommages malicieux » (article IV). Ces articles sont à peu de chose près identiques aux articles de l'acte d'incorporation de la Montreal Telegraph. Les autres articles précisent le capital

²² James D. Reid, *The Telegraph in America : Its founders, promoters and noted men*, New York, Derby Brothers, 1879, page 305.

²³ Pour plus d'informations concernant la fondation de la compagnie, voir Ernest Green, « Canada's First Electric Telegraph », *Papers and Records (Ontario Historical Society)*, XXIV (1927), pages 366-372.

²⁴ Burnett, *Canadian Railway Telegraph...*, page 3.

de la compagnie (4 000£) et ses modalités de fonctionnement²⁵. Tout comme pour sa concurrente, nous pouvons noter que les privilèges accordés concernent seulement la promotion du télégraphe.

Cette première compagnie de télégraphe, bien que pionnière, reste très artisanale. Entre 1846 et 1852, une seule ligne de 169 km est en opération entre Toronto et Buffalo²⁶. Aucune action n'est entreprise pour relier Toronto à d'autres villes. Il semblerait que la liaison avec les États-Unis était amplement suffisante pour des marchands torontois plus friands de nouvelles en provenance de New York que de celles de Montréal. De plus, la ligne semble avoir été de mauvaise qualité et sa fiabilité discutable, comme le note l'*Examiner* de Toronto en 1847²⁷. Comme nous l'avons dit précédemment, la compagnie est absorbée par la Montreal Telegraph en mai 1852, sans opposition de l'État.

2. *La British North American Electric Telegraph Association*

La British North American Electric Telegraph Association est fondée à l'instigation de Frederick N. Gisborne. Au début de l'année 1847, Gisborne est un employé de la Montreal Telegraph, au bureau de Québec. Il s'associe rapidement avec des marchands de la cité dans le but de fonder une compagnie pour relier Québec à Halifax. La compagnie obtient une charte de la législature en même temps que ses deux concurrentes²⁸. En novembre, Gisborne démissionne de son poste à la Montreal Telegraph pour venir occuper la fonction de superintendant de la nouvelle compagnie. L'ambition de la compagnie est d'établir un axe de communication est-ouest, de manière à relier ensemble les colonies britanniques en Amérique du Nord.

L'acte de fondation de la compagnie est beaucoup plus complet que celui des deux précédentes. Sur le fond, les droits accordés sont similaires : droit de passage

²⁵ « Acte pour incorporer la Compagnie du Télégraphe Électro-Magnétique de Toronto... », 10-11 Victoria, c.81.

²⁶ BAC, RG30, volume 10484, *Montreal Telegraph Company...*, page 164.

²⁷ « Nous avons conclu lundi un contrat pour recevoir des dépêches télégraphiques. Que nos lecteurs jugent de la rentabilité de l'affaire : lundi soir, pas de dépêches ; mardi, le courrier arrive avant la dépêche ; mercredi, environ six lignes de dépêches ; jeudi, les fils ont cassé ! ». Cité par Robert Collins, *Une voix venue de loin. L'histoire des télécommunications au Canada*, Montréal, McGraw-Hill, 1977, page 28.

²⁸ « Acte pour incorporer L'Association du Télégraphe Electrique... », 10-11 Victoria, c.82.

(articles II à X), protection des lignes (articles XII à XIV et XXXVI) et fonctionnement de la compagnie (articles XVI à XL). Sur la forme, les droits et devoirs de la compagnie sont considérablement plus détaillés, notamment les conditions d'arbitrage, les conditions d'achat et de vente de terrains et le fonctionnement interne de la compagnie. Il est très peu probable que les amendements votés par les parlementaires aient pu faire différer le texte à ce point de ses deux contemporains. Les restrictions sont donc probablement issues des promoteurs du projet lui-même plus que d'une volonté de l'État. Enfin, la charte a une durée limitée, la compagnie devant « achever le dit télégraphe [...] sous trois années »²⁹, sans quoi l'acte sera tenu pour nul.

Malheureusement pour Gisborne, la compagnie ne dépassera jamais Rivière-du-Loup. Une première ligne de 180 kilomètres entre ce point et Québec est établie entre 1847 et 1848. Mais les travaux s'arrêtent brusquement, Gisborne ne réussissant pas à convaincre les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse des bienfaits de son projet. Il démissionne en novembre 1849 pour prendre le poste de surintendant des lignes gouvernementales en Nouvelle-Écosse. L'année suivante, la compagnie obtient de la législature un amendement à son acte d'incorporation pour prolonger le délai initial de trois années³⁰. Ne pouvant toujours pas avancer en direction d'Halifax, la compagnie tente de concurrencer la Montreal Telegraph en reliant Québec à Montréal en 1851. Deux nouveaux actes sont obtenus en 1853 et 1855 : le premier pour annuler le délai initial, doter la compagnie d'un statut permanent et l'autoriser à étendre ses lignes jusqu'aux États-Unis³¹; le second pour modifier certaines dispositions sur le fonctionnement interne de la compagnie³². Chant du cygne de la compagnie, ces actes ne l'empêchent pas de s'effondrer. En 1856, la Montreal Telegraph rachète la ligne

²⁹ *Ibid.*, page 1794.

³⁰ « Acte pour prolonger la période fixée pour l'achèvement du télégraphe de l'association du télégraphe électrique de l'Amérique Britannique du Nord, et pour d'autres fins relatives à la dite association », *Statuts provinciaux du Canada*, 13-14 Victoria, c.119 (10 août 1850).

³¹ « Acte pour amender l'acte d'incorporation de l'association du Télégraphe Electrique de l'Amérique Britannique du Nord », *Statuts de la province du Canada*, 16 Victoria, c.111 (22 avril 1853).

³² « Acte pour amender de nouveau l'acte qui incorpore l'association du Télégraphe Electrique de l'Amérique Britannique du Nord, de manière à permettre à la dite association de construire des lignes d'embranchement et de souscrire aux actions d'autres compagnies de télégraphe électrique », *Statuts de la province du Canada*, 18 Victoria, c.208 (19 mai 1855).

de Montréal à Québec au tiers de sa valeur nominale et obtient, en prime, la ligne de Québec à Rivière-du-Loup³³.

Le rêve britannique de Gisborne s'est heurté à l'opposition des gouvernements du Nouveau-Brunswick et de Nouvelle-Écosse. La compagnie ne bénéficie que d'un faible soutien de la part du gouvernement du Canada-Uni. Malgré plusieurs courriers échangés et des demandes pressantes, la législature acceptera seulement de donner 500£ à la compagnie en 1851 pour soutenir le projet³⁴, une subvention toute symbolique. Le gouvernement du Canada-Uni ne se mêle pas des affaires économiques et scelle ainsi l'échec de la compagnie, incapable de se financer correctement auprès de sources privées. Il faudra attendre vingt ans et l'achèvement du chemin de fer de l'Intercolonial en 1876 pour que Québec et Halifax puissent communiquer directement par télégraphe, sans passer par les États-Unis.

3. Les autres compagnies incorporées

L'Acte concernant les compagnies de télégraphe électrique de 1852 autorise les compagnies à s'incorporer en déposant seulement un certificat au bureau du secrétaire de la province³⁵. La Canada Grand Trunk Telegraph, citée précédemment, est un exemple de ce type d'incorporation. Mais avant cette date, les compagnies devaient s'incorporer en demandant individuellement un acte privé à la législature. Ainsi, en plus de celles déjà étudiées, trois compagnies sont formées entre 1848 et 1852.

La Bytown and Montreal Telegraph Company reçoit sa charte le 10 août 1850³⁶. Son président et fondateur est Joseph Aumond, un homme d'affaires de Bytown. L'acte législatif concernant la compagnie est très similaire à celui de la British North American Telegraph. Il est aussi long, détaillé et contient, à peu de chose près, les mêmes informations et dispositions. Comme nous l'avons vu, malgré un investissement de

³³ Jean-Guy Rens, *L'empire invisible. Histoire des télécommunications au Canada. Tome 1 : de 1846 à 1956*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, 1993, page 16.

³⁴ *Journal of the House of Assembly of the Province of New-Brunswick*, session 1850, page CCXXXIX-CCXL.

³⁵ « Acte pour pourvoir par une loi générale à l'incorporation des compagnies de télégraphe électrique », *Statuts de la province du Canada*, 16 Victoria, c.10 (10 novembre 1852), pages 14-15.

³⁶ « Acte pour incorporer la compagnie du télégraphe de Bytown et Montréal », *Statuts provinciaux du Canada*, 13-14 Victoria, c.120 (10 août 1850).

8 000£, la compagnie n'arrive pas à tenir tête à la Montreal Telegraph et sera rachetée par sa concurrente en 1853.

La Montreal and Troy Telegraph Company a été incorporée le 30 mai 1849³⁷. La compagnie souhaite relier Montréal à New York, via Troy. Le capital est de 5 000£ et son président est Hannibal H. Withney. Sa charte est similaire à celle de la Montreal Telegraph, lui accordant les mêmes droits et privilèges. Cela ne lui porte pas bonheur pour autant, puisque la compagnie rend les armes face à sa concurrente après trois années d'existence.

Enfin, la Western Telegraph Company est incorporée le 23 mars 1848³⁸. Cette compagnie a pour but de relier Hamilton à London, en Ontario, puis à Détroit, aux États-Unis. Sa charte est similaire en tout point à celle de la Montreal Telegraph. Cette compagnie, au capital de 4 000£, a probablement subi le même sort que les deux autres, c'est-à-dire tomber entre les mains de la Montreal Telegraph quelques années seulement après sa création³⁹.

Après 1852, il n'est plus besoin d'incorporer les compagnies par un acte individuel, ce qui explique la quasi-disparition de ce type d'acte. Néanmoins, le cas spécifique des compagnies ayant vocation à relier l'Amérique et l'Europe n'est pas couvert par l'*Acte concernant les compagnies de télégraphe électrique* de 1852. Ainsi, les compagnies doivent quand même s'incorporer individuellement pour cet objectif.

La première compagnie à se prévaloir de ce droit est la New York, Newfoundland and London Telegraph Company, qui demande un acte, accordé le 19 mai 1855⁴⁰. Cet acte est court (six articles seulement) et ne renferme que des droits essentiels. En fait, la compagnie n'est pas incorporée selon les lois de la colonie, mais voit seulement son existence reconnue et certains privilèges accordés : droit de passage

³⁷ « Acte pour incorporer la Compagnie du Télégraphe entre Montréal et Troy », *Statuts provinciaux du Canada*, 12 Victoria, c.181 (30 mai 1849).

³⁸ « Acte pour incorporer La Compagnie du Western Télégraphe », *Statuts provinciaux du Canada*, 11 Victoria, c.15 (23 mars 1848).

³⁹ Une carte représentant le réseau de la Montreal Telegraph en 1866 indique que la compagnie est propriétaire d'une ligne Hamilton-London-Detroit. BAC, NMC 24960, *Map shewing the Lines and stations in British North America and The United States of the Montreal Telegraph Company. 1866.*

⁴⁰ « Acte pour accorder certains privilèges à la compagnie du télégraphe de New-York, Terre-Neuve et Londres », *Statuts de la province du Canada*, 18 Victoria, c.209 (19 mai 1855).

(articles II et III), protection des lignes et interdiction de divulgation des messages (article IV).

Deux autres compagnies reçoivent des actes d'incorporation complets, les deux en mai 1859⁴¹. Il s'agit de la Transmundane Telegraph Company et de la Canadian and British Telegraph Company. John Young, un des fondateurs de la Montreal Telegraph, est parmi les fondateurs de ces deux compagnies. La première compagnie a un capital maximal fixé à 500 000£, la seconde à la moitié de cette somme seulement. Les deux actes sont similaires et accordent eux aussi les mêmes droits, protections et devoirs que précédemment. Nous pouvons constater ici aussi que les règlements de promotion du télégraphe s'accompagnent désormais des règlements de régulation. Le passage simultané de ces règlements après 1852 laisse supposer une intervention plus conforme au modèle de l'État libéral.

C. *Les actes publics*

L'activité législative du Canada-Uni a été réduite dans ce domaine, puisqu'il existe seulement cinq actes publics entre 1847 et 1867. Tous ont en commun d'assurer avant tout la promotion du télégraphe par la protection des droits des compagnies de télégraphe, même si les premières tentatives de régulation émergent progressivement.

Le premier acte, *pour protéger les télégraphes électriques en cette province contre tous dommages*, a été passé le 10 août 1850⁴². A cette date, cinq compagnies de télégraphe opèrent sur le territoire du Canada-Uni. L'acte, comme l'indique son titre, vise à les protéger juridiquement contre les actes malveillants. Il punit de « l'emprisonnement pendant cinq jours au moins, et trente jours au plus, ou d'une amende de dix louis, ou de ces deux peines à la fois »⁴³ toute personne qui aurait détruit ou endommagé une ligne de télégraphe en construction ou en service. Cet acte uniformise les sanctions pour ce type de délit, sanctions qui auparavant variaient considérablement suivant les actes passés individuellement pour chaque compagnie.

⁴¹ « Acte pour incorporer la Compagnie du Télégraphe des Deux Mondes », *Statuts de la province du Canada*, 22 Victoria, c.100 (4 mai 1859) ; « Acte pour incorporer la compagnie Canadienne et Anglaise de télégraphe », *Statuts de la province du Canada*, 22 Victoria, c.101 (4 mai 1859).

⁴² « Acte pour protéger les télégraphes électriques en cette province contre tous dommages », *Statuts provinciaux du Canada*, 13-14 Victoria, c.31 (10 août 1850).

⁴³ *Idem*.

Devant le développement rapide de l'industrie télégraphique, l'Assemblée législative estime qu'il est « expédient de pourvoir par une loi générale à l'incorporation [...] des compagnies »⁴⁴ de télégraphe. Cette formulation est pourtant quelque peu paradoxale, tant le gouvernement semble peu empressé de légiférer dans le domaine de la télégraphie. En effet, un premier projet de loi avait été déposé dès 1847 dans ce but. Ce dernier a passé toutes les étapes à l'Assemblée, mais a été mis de côté par le Conseil législatif pour une raison inconnue⁴⁵. Un deuxième projet de loi est déposé en 1849 et subit le même sort. Il ne passe même pas la deuxième lecture⁴⁶. C'est seulement le troisième projet de loi, présenté en 1852, qui réussit à passer⁴⁷. Comme quoi, il n'était apparemment pas si urgent que cela de passer une loi générale pour réglementer l'industrie télégraphique.

Toujours est-il que l'acte passé en 1852, comprenant quinze articles, est extrêmement complet. Comme nous l'avons déjà signalé, il réduit les formalités d'incorporation des compagnies de télégraphe (articles I à IV). Il confirme le droit de passage des lignes télégraphiques le long des chemins publics (article V). Il inclut une copie de l'acte de 1850 sur la protection des lignes de télégraphe (article VI). Mais la grande nouveauté tient dans les devoirs que l'acte impute aux compagnies. Aucun acte précédent ne contenait ce genre de précisions. Ainsi, les compagnies de télégraphe ne peuvent plus changer l'ordre de transmissions d'un message ou même le retarder (article X) et elles ne peuvent plus divulguer publiquement le contenu d'un message (article XI), sous peine de fortes amendes (25£ maximum). Ces articles réglementent de manière plus précise le fonctionnement du télégraphe et visent principalement à protéger les droits du public. Pour la première fois, le gouvernement du Canada-Uni passe dans le même acte des règlements visant non seulement à promouvoir, mais aussi à réguler en partie l'industrie télégraphique. Ces deux lois sont refondues en 1859 et regroupées en un seul

⁴⁴ « Acte pour pourvoir par une loi générale à l'incorporation des compagnies de télégraphe électrique », *Statuts de la province du Canada*, 16 Victoria, c.10 (10 novembre 1852), page 14.

⁴⁵ *Journaux de l'Assemblée législative de la Province du Canada*, volume VI (1847), pages 44, 64, 88, 123, 135, 195 et 204-205 ; *Journaux du Conseil législatif de la Province du Canada*, volume VI (1847), pages 31 et 139.

⁴⁶ *Journaux de l'Assemblée législative de la Province du Canada*, volume VIII (1849), pages 92, 150 et 228.

⁴⁷ « Acte pour pourvoir par une loi générale à l'incorporation... », 16 Victoria, c.10.

chapitre des Statuts Refondus du Canada⁴⁸. Elles couvrent alors les règlements de promotion et de régulation du télégraphe de manière simultanée. Ici encore, le modèle de l'État libéral semble le plus pertinent.

Enhardi, le gouvernement commence à employer un autre mode de régulation, l'outil budgétaire. Plusieurs actes de lois ont été passés entre 1855 et 1860 dans le but d'autoriser l'établissement d'une liaison transatlantique. Apparemment, l'autoriser ne suffit pas, il faut aussi favoriser cet établissement en donnant un petit coup de pouce financier aux compagnies privées. Ainsi, le 23 avril 1860, un acte est passé pour accorder une subvention allant jusqu'à 10 000\$ par an pendant sept ans à toute compagnie qui construirait une ligne de télégraphe jusqu'au détroit de Belle-Isle⁴⁹. Cela ne semble pas avoir eu beaucoup d'effet puisque la ligne télégraphique de la Montreal Telegraph ne dépasse pas Baie-Saint-Paul, une centaine de kilomètres au nord de Québec. Il faudra attendre pratiquement quarante ans avant que le télégraphe atteigne Belle-Isle⁵⁰. Devant l'inaction des compagnies privées, le gouvernement ne va pourtant pas plus loin. Il n'est pas encore prêt à prendre en charge une telle entreprise.

Le dernier acte public est passé en 1862⁵¹, en pleine guerre civile aux États-Unis. L'année précédente, un incident diplomatique a secoué les relations entre ce pays et la Grande-Bretagne. Le 8 novembre 1861, un steamer britannique, le *Trent*, est arraisonné en pleine mer par un navire nordiste pour arrêter deux diplomates sudistes en voyage vers Londres. La tension entre les deux pays monte de manière perceptible et la situation reste tendue⁵². Un contingent militaire débarque à Rimouski en décembre 1861. L'acte passé en juin 1862 vise à permettre au gouvernement d'établir ou de prendre possession

⁴⁸ « Acte concernant les compagnies de télégraphe électrique », *Statuts Refondus du Canada*, c.67, 1859.

⁴⁹ « Acte pour accorder une subvention additionnelle à la Ligne Canadienne de Steamers, et pour prolonger la Ligne Télégraphique jusqu'à Belle-Isle », *Statuts de la province du Canada*, 23 Victoria, c.5 (23 avril 1860).

⁵⁰ Voir chapitre 5.

⁵¹ « Acte pour étendre les dispositions de l'acte concernant les terres et propriétés foncières tenues par le gouvernement impérial pour la défense militaire de cette province, et la construction de lignes télégraphiques en rapport avec telle défense », *Statuts de la province du Canada*, 25 Victoria, c.2 (9 juin 1862).

⁵² Pour plus de renseignements sur sujet de cet incident et une étude de l'implication du télégraphe à son sujet, voir David Paull Nickles, *Under the Wire. How the Telegraph Changed Diplomacy*, Cambridge (MA)/London, Harvard University Press, 2003, pages 65-78.

des lignes télégraphiques où bon lui semble, en accord avec les nécessités de la défense de la colonie. L'article XII de l'*Acte concernant les compagnies de télégraphe électrique* de 1852 permettait déjà au gouvernement de prendre possession temporairement d'une ligne de télégraphe. L'acte de 1862 confirme donc cette disposition, en l'élargissant à l'autorité militaire. Il s'agit néanmoins d'une mesure visant à donner à l'État les outils nécessaires à son rôle de gendarme en situation de crise plus que d'une réelle intervention dans la vie économique de la colonie.

II. Les colonies des Maritimes

La situation de l'industrie télégraphique dans les colonies britanniques des Maritimes est plus complexe que celle du Canada-Uni. De fait, sur un espace géographique plus réduit que le Canada-Uni, trois gouvernements différents vont légiférer et réguler une industrie en plein essor. De plus, la région devient rapidement un champ de bataille économique pour les différentes compagnies de télégraphe, dont l'enjeu est le contrôle des nouvelles en provenance d'Europe, que ce soit par navire à vapeur ou par câble transatlantique. D'un côté, les promoteurs canadiens vont agir en faveur du développement d'un axe « politique » est-ouest, pour relier les colonies britanniques sur une ligne Halifax-Saint Jean-Québec. Nous retrouvons ici la pensée d'une *All-Red-Line*, permettant d'accroître l'influence britannique en Amérique du Nord et l'influence de Montréal au sein de cet ensemble. D'un autre côté, les industriels états-uniens agissent en faveur d'un axe « économique » nord-sud pour intégrer les réseaux télégraphiques dans un ensemble plus vaste, notamment en reliant Halifax à Boston et New York. Nous retrouvons ici la pensée continentale, en faveur d'un ensemble économique dominant, centré sur les États-Unis, et parmi lequel les colonies britanniques de l'Atlantique ne sont qu'une périphérie.

Nous allons donc résumer brièvement les actions des trois gouvernements en rapport avec cette situation économique et politique relativement confuse. Dans cette bataille que se livrent les tendances britanniques et continentales, chacune a son champion. Frederick N. Gisborne, puis la *British North American Electric Telegraph*, sont ceux du projet britannique. Ce rôle sera joué dans un premier temps par

l'Associated Press, puis dans un second temps par l'American Telegraph Company, pour la défense du projet continental.

A. *Le Nouveau-Brunswick*

Le Nouveau-Brunswick s'intéresse au télégraphe sous la force des événements et devient rapidement une région cruciale pour les deux tendances, continentale et britannique. C'est en effet cette colonie qui sert de pivot pour savoir si la ligne télégraphique partant de Halifax rejoindra Québec ou New York.

1. *L'action du gouvernement en faveur de la tendance continentale*

Le projet britannique semble emporter la première manche au début de l'année 1847, lorsqu'un rapport présenté au secrétaire provincial propose de construire une ligne pour relier Saint Jean à Québec⁵³. Il signale à ce propos la fondation à Québec d'une compagnie dans ce but, très probablement la British North American Electric Telegraph. Cette dernière agit avec promptitude, puisqu'elle demande et obtient une charte d'incorporation dès avril 1847⁵⁴. L'acte lui accorde un capital de 15 000£ (article II), un droit de passage entre Campbellton et Saint Jean, en passant par Bathurst et Fredericton (articles III et IV) ainsi qu'une protection contre les dommages malicieux (article XVI). Il s'agit ici encore des seuls droits de promotion du télégraphe. Il est néanmoins à noter que le droit de passage est limité à un trajet en particulier et n'est pas totalement libre sur le territoire de la colonie.

La compagnie va se heurter à deux obstacles dans l'accomplissement de son projet. Tout d'abord, elle a de grandes difficultés à lever des capitaux suffisants pour la construction de la ligne projetée. La compagnie est avisée que « no capital would be obtained in New Brunswick to complete this portion of the enterprize »⁵⁵. Ensuite, le gouvernement marque son opposition au projet de la compagnie. Deux rapports adressés au Lieutenant-gouverneur se montrent enthousiastes à l'égard de la construction d'une

⁵³ *Journal of the House of Assembly of the Province of New-Brunswick*, session 1847, pages 133-134.

⁵⁴ « An Act to incorporate the British North American Electro-Magnetic Telegraph Association », *Acts of the General Assembly of Her Majesty's province of New Brunswick*, 10 Victoria, c.74 (14 avril 1847).

⁵⁵ *Journal and votes of the House of Assembly for the province of Nova Scotia*, session 1849, annexe 28, page 212.

ligne de télégraphe de Saint Jean à Fredericton, puis une extension de cette ligne jusqu'à Halifax, pour un total de 25 000£⁵⁶. Les auteurs de ces rapports ne se privent pas pour dénigrer le projet de la British North American Electric Telegraph, déclarant qu'ils « decide against the faisability (sic) of any Line in the direction [of Quebec] »⁵⁷. De plus, l'avis du gouvernement provincial sur la question est lui aussi sans appel, il défend avec vigueur la tendance continentale.

We found [the line to Quebec] by no means favourable. It is regarded there as a line in which the people of Canada, not those of New Brunswick, are mainly interested, and ranks secondary to the line completing the communication through St. John to the Atlantic Cities in the United States⁵⁸.

En conséquence, en 1848, l'Assemblée législative accepte d'incorporer la New Brunswick Electric Telegraph Company⁵⁹. Cette compagnie, au capital de 25 000£, a pour but de relier Sackville, en Nouvelle-Écosse à Calais, aux États-Unis, en passant par Saint Jean, au Nouveau-Brunswick. L'acte accorde un droit de passage le long des voies publiques (articles III et IV) ainsi que la protection contre les actes malveillants (article XI et XII). La construction de la ligne débute en octobre 1848 et, en janvier 1849, permet de relier Saint Jean à Calais, au Maine, à 80 km de distance. La British North American Electric Telegraph n'abandonne pas encore la lutte et obtient; en 1849, un acte pour changer le tracé de sa future ligne de télégraphe en la décalant vers l'est, le long de la côte, avant de rejoindre la Nouvelle-Écosse⁶⁰.

De son côté, la New Brunswick Electric Telegraph fait face à des difficultés financières. Pour y remédier, elle décide de profiter de la lutte que livre la toute récente

⁵⁶ James Robb *et al.*, *Report and estimate concerning an electro-magnetic telegraph between Fredericton and Saint John addressed to Sir William M.G. Colebrooke, K.H., &c. &c. lieutenant governor of the province of New Brunswick, 25th January, 1847*, Fredericton (NB), J. Simpson, 1847 (ICMH 22086) et J. Wilkinson, *Reports relating to the project of constructing a railway, and a line of electro-magnetic telegraph, through the province of New Brunswick, from Halifax to Quebec presented to the Legislative Council and Assembly on the third day of February 1847*, Fredericton (NB), J. Simpson, 1847 (ICMH 64434).

⁵⁷ *Journal of the House of Assembly of the Province of New-Brunswick*, session 1847, page 165.

⁵⁸ *Journal and votes of the House of Assembly for the province of Nova Scotia*, session 1849, annexe 28, page 212.

⁵⁹ « An Act to incorporate the New Brunswick Electric Telegraph Company », *Acts of the General Assembly of Her Majesty's province of New Brunswick*, 11 Victoria, c.55 (30 mars 1848).

⁶⁰ « An Act in addition to an Act, intituled An Act to incorporate the British North American Electro-Magnetic Telegraph Association », *Acts of the General Assembly of Her Majesty's province of New Brunswick*, 12 Victoria, c.58 (14 avril 1849).

New York Associated Press aux journaux de Boston pour l'exclusivité des nouvelles en provenance d'Europe. Dans le but de couper la route à ses concurrents, l'Associated Press accepte de conclure avec L. R. Darrow, surintendant de la New Brunswick Electric Telegraph, un accord lui garantissant l'exclusivité des nouvelles en provenance de Halifax. Signé le 9 février 1849 avec l'autorisation du gouvernement, cet accord permet à la compagnie de compter sur une source majeure de revenus. La victoire de l'Associated Press installe la compagnie dans une situation financière plus avantageuse⁶¹.

Cet accord est un rude coup porté au projet de la British North American Electric Telegraph, qui le reconnaît dans son rapport annuel aux actionnaires, en déclarant que « this [...] put a stop to our proceedings »⁶². De toute façon, la compagnie n'avait débuté aucun travaux entre 1847 et 1850⁶³, la ligne construite depuis Québec n'ayant pas dépassé Rivière-du-Loup. Elle négocie alors avec la New Brunswick Electric Telegraph pour faciliter son passage dans la province. Les ambitions sont revues à la baisse : il n'est plus question de rallier Halifax, mais juste de se relier au réseau du Nouveau-Brunswick. Un nouvel acte est obtenu en 1851 pour changer encore une fois le tracé de la ligne, qui doit alors descendre depuis Rivière-du-Loup jusqu'à Woodstock en longeant la frontière avec les États-Unis⁶⁴. De plus, une aide financière de la part du gouvernement du Nouveau-Brunswick est espérée⁶⁵.

Ces espoirs sont vains, car aucun soutien financier n'est accordé. L'échec du projet britannique est consommé en 1856. Tout d'abord, la British North American Electric Telegraph s'effondre, rachetée par la Montreal Telegraph. Ensuite, la situation de la New Brunswick Electric Telegraph est renforcée. À la suite du projet de câble transatlantique de Gisborne, l'American Telegraph Company, fondée à New York en

⁶¹ Pour plus de renseignements sur l'Associated Press et cet accord, voir Thompson, *Wiring A Continent...*, pages 226-239.

⁶² *Journal of the House of Assembly of the Province of New-Brunswick*, session 1850, page CCLXI.

⁶³ Babe, *Telecommunications in Canada...*, page 39.

⁶⁴ « An Act to incorporate within this Province the British North American Electric Telegraph Association », *Acts of the General Assembly of Her Majesty's province of New Brunswick*, 14 Victoria, c.8 (30 avril 1851).

⁶⁵ *Journal of the House of Assembly of the Province of New-Brunswick*, session 1850, page CCLX.

1855, s'intéresse aux colonies britanniques des Maritimes. Souhaitant assurer la sécurité d'une liaison terrestre entre New York et Terre-Neuve, elle négocie avec la New Brunswick Telegraph. L'Associated Press ne s'oppose pas au projet, tant que l'accord signé en 1849 est respecté. Les négociations progressent rapidement et, le 1^{er} février 1856, la compagnie accepte de louer ses lignes à l'American Telegraph, pour une durée de dix ans et un coût annuel de 3 000\$⁶⁶. A partir de cette date, la principale compagnie de télégraphe de la colonie est sous contrôle des intérêts économiques états-uniens, assurant la victoire finale du projet continental.

2. *Les autres actions du gouvernement*

L'Assemblée législative n'a passé qu'un seul acte public concernant le télégraphe, en 1850⁶⁷. Cet acte tient en un seul article et punit les auteurs d'actes malveillants envers les lignes établies dans la province. Contrairement au Canada-Uni, aucune loi générale n'est passée pour l'incorporation des compagnies de télégraphe. De plus, aucun acte de loi ne comporte de règlements de régulation, que ce soit l'acceptation des messages, leur ordre de transmission ou la confidentialité des messages. Cette situation est inédite en rapport aux deux modèles d'intervention de l'État proposé pour notre étude.

Apparemment, l'action législative du gouvernement vise seulement à protéger les intérêts économiques de la colonie, via la New Brunswick Electric Telegraph. Toutes les autres compagnies incorporées se voient imposer des restrictions concernant les droits de passage de leurs lignes télégraphiques dans la colonie. Ainsi, la Fredericton and Saint John Electric Telegraph Company est limitée à une simple liaison entre les deux villes citées. Un an après, un amendement l'autorise seulement à aller jusqu'à Woodstock, pour rejoindre la ligne prévue par la British North American Electric Telegraph⁶⁸. Même situation pour la Mirimachi and Richibucto Electric Telegraph Company, qui est limitée

⁶⁶ Reid, *Telegraph in America...*, page 343.

⁶⁷ « An Act for the punishment of persons guilty of injuring Electric Telegraph », *Acts of the General Assembly of Her Majesty's province of New Brunswick*, 13 Victoria, c.34 (26 avril 1850).

⁶⁸ « An Act to incorporate the Fredericton and Saint John Electric Telegraph Company », *Acts of the General Assembly of Her Majesty's province of New Brunswick*, 13 Victoria, c.11 (26 avril 1850) ; « An Act to amend and extend the operation of the Act to incorporate the Fredericton and Saint John Electric Telegraph Company », *Acts of the General Assembly of Her Majesty's province of New Brunswick*, 14 Victoria, c.7 (15 mars 1851).

à une seule ligne entre Richibucto et Chatham, prolongée en 1852 pour pouvoir rejoindre Restigouche, en Gaspésie⁶⁹. Une troisième compagnie est incorporée en 1860, pour construire une ligne entre Richibucto et Moncton seulement⁷⁰. De plus, entre 1850 et 1866, l'Assemblée législative refuse l'incorporation de six compagnies à vocation régionale ou internationale⁷¹. Même si les actes de lois semblent équitables pour toutes les compagnies, il est clair que les actions du gouvernement visent seulement à favoriser une seule compagnie. En bref, tout est fait, entre 1847 et 1866, pour décourager les concurrents qui pourraient nuire aux intérêts de la New Brunswick Electric Telegraph.

Pourtant, en 1867, l'Assemblée législative autorise, d'un seul coup, l'incorporation de trois compagnies régionales, ce sans aucune restriction⁷². Néanmoins, ce soudain changement de politique, à la veille de la Confédération, ne modifie en rien la situation dans la colonie. En effet, l'année précédente, l'American Telegraph a fusionné avec la Western Union Telegraph Company⁷³. Les droits acquis par l'accord de location de 1856 ont été renouvelés et sont désormais entre les mains de la puissante compagnie états-unienne. La lutte est inégale et il est peu probable que ces trois compagnies aient survécu longtemps⁷⁴. L'objectif du gouvernement était de relier la colonie à l'économie des États-Unis et de faire profiter une partie de la population des bénéfices de ce lien. À la veille de la Confédération, cet objectif est en partie atteint.

⁶⁹ « An Act to incorporate the Mirimachi and Richibucto Electric Telegraph Company », *Acts of the General Assembly of Her Majesty's province of New Brunswick*, 14 Victoria, c.3 (15 mars 1851) ; « An Act in addition to and amendment of An Act intituled An Act to incorporate the Mirimachi and Richibucto Electric Telegraph Company », *Acts of the General Assembly of Her Majesty's province of New Brunswick*, 15 Victoria, c.72 (7 avril 1852).

⁷⁰ « An Act to incorporate the Richibucto and Shediac Telegraph Company », *Acts of the General Assembly of Her Majesty's province of New Brunswick*, 23 Victoria, c.93 (9 avril 1860).

⁷¹ *Journal of the House of Assembly of the Province of New-Brunswick*, session 1851, pages 247-248 et 383 ; *Ibid.*, session 1855, pages 350 et 352 ; *Ibid.*, session 1856, page 286 ; *Ibid.*, session 1866, page 187.

⁷² « An Act to incorporate the British and American Telegraph Company in New Brunswick », *Acts of the General Assembly of Her Majesty's province of New Brunswick*, 30 Victoria, c.44 (17 juin 1867) ; « An Act to incorporate the Western Telegraph Company of New Brunswick », *Acts of the General Assembly of Her Majesty's province of New Brunswick*, 30 Victoria, c.71 (17 juin 1867) ; « An Act to incorporate the International Telegraph Company », *Acts of the General Assembly of Her Majesty's province of New Brunswick*, 30 Victoria, c.77 (17 juin 1867).

⁷³ Reid, *Telegraph in America...*, pages 422-427.

⁷⁴ En 1876, toutes les lignes télégraphiques des Provinces Maritimes sont aux mains de la Western Union, à l'exception de la ligne le long du chemin de fer de l'Intercolonial (Montreal Telegraph) et des lignes sur l'Île-du-Prince-Édouard (Anglo-American Telegraph).

B. La Nouvelle-Écosse

La situation de la Nouvelle-Écosse est légèrement différente de celle du Nouveau-Brunswick. Ces différences découlent principalement de la position géographique de la colonie. En effet, Halifax est le premier port nord-américain où relâchent les navires en provenance d'Europe. Il est aussi le dernier lorsqu'un navire part pour le Vieux continent. Cette position est cruciale dans le contrôle de l'information vers les autres cités, du Canada et des États-Unis. La lutte entre tendance continentale et britannique est ici moins marquée, la rivalité sur le tracé de la ligne télégraphique s'estompant en faveur des questions portant sur le contrôle de la dite ligne.

1. La prise en main par le gouvernement (1847-1851)

Contrairement aux colonies du Canada-Uni et du Nouveau-Brunswick, le gouvernement de Nouvelle-Écosse va jouer un rôle majeur dans l'installation des lignes télégraphiques dans la colonie. Deux lettres, reçues en novembre 1846 et février 1847 par la législature, mettent la question du télégraphe en lumière pour la première fois⁷⁵. Un rapport parlementaire recommande de laisser une entreprise privée investir, car le retour financier semble incertain⁷⁶. Au premier abord, rien ne semble distinguer la colonie de ses deux voisines, puisqu'un acte est passé en mars 1847 pour incorporer la Nova-Scotia Electric Telegraph Company⁷⁷. La compagnie, au capital de 5 000£ (article II) doit construire une ligne de Halifax à la frontière avec le Nouveau-Brunswick, dans le but de rejoindre Québec et se voit accorder les droits devenus coutumiers, à savoir, droit de passage (articles IV et XII) et protection contre les dommages malicieux (articles XXIV et XXV). Par contre, le gouvernement peut, s'il le désire, prendre le contrôle des lignes de la compagnie à tout moment (article XXXIII). Cette situation se distingue des autres colonies et des modèles théoriques car elle présente le passage immédiat d'un règlement de régulation en plus des règlements de promotion classiques.

⁷⁵ *Journal and votes of the House of Assembly for the province of Nova Scotia*, session 1847, annexes 8 et 33.

⁷⁶ *Ibid.*, annexe 85.

⁷⁷ « An Act to incorporate the Nova-Scotia Electric Telegraph Company », *Acts of the General Assembly of the province of Nova Scotia*, 10 Victoria, c.58 (30 mars 1847).

L'année suivante, un nouveau comité parlementaire est formé pour étudier la question du télégraphe dans la province. Après consultation auprès de la British North American Electric Telegraph et de la législature du Nouveau-Brunswick, il apporte un nouvel éclairage sur la situation. Les auteurs sont clairement conscients que la position de Halifax « is making the Canadas (sic) and States dependent on us for [informations] »⁷⁸. Ils sont favorables au télégraphe, mais recommandent fortement que celui-ci reste entre les mains de la législature provinciale. Pour la première fois en Amérique du Nord, un rapport parlementaire recommande la prise de contrôle intégrale d'un projet télégraphique par l'État.

Les conclusions du comité sont très rapidement mises en œuvre. Le 1^{er} avril 1848, la législature de la province révoque l'acte incorporant la Nova-Scotia Electric Telegraph et la remplace par une commission gouvernementale en charge de diriger tous les travaux télégraphiques dans la province. Les commissaires reçoivent les mêmes droits et devoirs que la défunte compagnie⁷⁹. La commission a le monopole plein et entier sur l'industrie télégraphique dans la province. Aucune autre compagnie n'a le droit d'ériger une ligne de télégraphe, pas même la British North American Electric Telegraph de Gisborne, qui a l'insigne honneur de voir un acte d'incorporation passé en 1849 pour lui confirmer cette interdiction⁸⁰. Gisborne se voit proposer le poste de surintendant des lignes gouvernementales dans la province, ce qu'il accepte au printemps 1849⁸¹.

Pendant trois ans, le télégraphe de Nouvelle-Écosse est administré directement par le gouvernement. Chaque année, un rapport financier annuel est fait à l'Assemblée

⁷⁸ *Journal and votes of the House of Assembly for the province of Nova Scotia*, session 1848, annexe 66.

⁷⁹ « An Act concerning the Electric Telegraph ». *Acts of the General Assembly of the province of Nova Scotia*, 11 Victoria, c.25 (1^{er} mai 1848).

⁸⁰ « An Act to Incorporate the British North American Electric Telegraph Association in the Province of Nova-Scotia ». *Acts of the General Assembly of the province of Nova Scotia*, 12 Victoria, c.39 (31 mars 1849). Cet acte sera abrogé lors de la révision des statuts de la colonie en 1851. *The Revised Statutes of Nova Scotia*, Halifax, R. Nugent, 1851, pages 523 et 541.

⁸¹ Gwynneth C. D. Jones, « Gisborne, Frederic Newton », *Dictionnaire biographique du Canada*, Québec/Toronto, Presses de l'Université Laval/University of Toronto Press, volume XII (1891-1900), pages 405-408.

législative, indiquant des bénéfices minimes, environ 610£ en trois ans⁸². Ce faible retour sur investissement incite le gouvernement à sous-traiter la construction de l'embranchement entre Truro et Pictou à une compagnie privée, incorporée en 1850⁸³. Comme au Nouveau-Brunswick, un accord est signé en 1850 avec l'Associated Press concernant l'exclusivité des nouvelles en provenance d'Europe⁸⁴. Finalement, les résultats financiers décevants et l'opportunité offerte par Samuel Cunard, un riche armateur d'Halifax, incitent le gouvernement à privatiser ses lignes⁸⁵. Une nouvelle Nova Scotia Electric Telegraph Company est incorporée en 1851 et prend possession des actifs du gouvernement⁸⁶. L'expérience néo-écossaise d'un télégraphe d'État, unique en Amérique du Nord au XIX^e siècle, prend fin. La nouvelle compagnie se voit néanmoins imposer plusieurs limitations inédites jusqu'alors, notamment sur ses tarifs (articles VIII et XX), les lignes à construire (articles X, XIX et XXI) et l'obligation de maintenir un service continu (article XXIV). De plus, les règlements concernant l'ordre de transmission des messages et leurs confidentialités sont passés pour la première fois. Enfin, le gouvernement se réserve le droit de reprendre possession des lignes le cas échéant.

2. L'action de l'État après 1851

À partir de ce moment, l'État va s'attacher à défendre les intérêts et le monopole de la Nova-Scotia Electric Telegraph. Comme au Nouveau-Brunswick, aucune loi générale n'est passée pour l'incorporation des compagnies de télégraphe. Le seul acte public passé l'est en 1862, durant la guerre civile aux États-Unis, et probablement en

⁸² *Journal and votes of the House of Assembly for the province of Nova Scotia*, session 1850, annexe 83 ; *Ibid.*, session 1851, annexes 22 et 95 ; *Ibid.*, session 1852, annexe 56.

⁸³ « An Act for the Incorporation of a Company to build a Line of Electric Telegraph from Truro to Pictou », *Acts of the General Assembly of the province of Nova Scotia*, 13 Victoria, c.50 (28 mars 1850).

⁸⁴ Daniel H. Craig et Francis O. J. Smith, *A review of "An exposition of the differences existing between different presses and different lines of telegraph, respecting the transmission of foreign news" being a letter and accompanying documents, addressed to the government commissioners of the Nova Scotia Telegraph*, Halifax (NS), s.n., 1850, (ICMH 33361).

⁸⁵ Reid, *The Telegraph in America...*, pages 346 et 348.

⁸⁶ « An Act to incorporate the Nova-Scotia Electric Telegraph Company », *Acts of the General Assembly of the province of Nova Scotia*, 14 Victoria, c.17 (31 mars 1851).

réaction à l'affaire du *Trent*. Il autorise, dans la colonie, la construction par le gouvernement britannique d'une ligne télégraphique à des fins strictement militaires.

Dans le domaine privé, l'insupportable Gisborne, tout à son projet de câble transatlantique, demande en 1853 un acte d'incorporation pour la Nova-Scotia and Newfoundland Junction Company. L'acte lui est refusé par l'Assemblée législative, après réception d'une pétition de la Nova-Scotia Electric Telegraph contre une telle incorporation⁸⁷. Deux ans plus tard, la Transatlantic Submarine Telegraph Company est incorporée dans la province, à certaines conditions toutefois. La compagnie se voit reconnaître le droit de rejoindre les côtes de la province avec un câble télégraphique sous-marin, mais ne peut s'en servir qu'après avoir conclu un accord avec la Nova-Scotia Electric Telegraph⁸⁸. En 1857, peu de temps avant la première tentative de pose d'un câble transatlantique par la New York, Newfoundland and London Telegraph Company, l'Assemblée législative accorde à cette dernière un monopole sur les liaisons transcontinentales pendant vingt-cinq ans, à condition qu'un accord soit aussi signé avec la Nova-Scotia Electric Telegraph⁸⁹. La British and American Telegraph Company est limitée de la même manière en 1867⁹⁰.

Mais la principale faiblesse de la compagnie est avant tout financière. Comme la New Brunswick Electric Telegraph, les capitaux locaux sont vite insuffisants pour le financement des activités et extensions du réseau télégraphique en Nouvelle-Écosse. Même les revenus issus de la transmission des nouvelles pour l'Associated Press sont insuffisants, d'autant plus que l'accord financier ne semble pas vraiment respecté par les deux partenaires⁹¹. Ainsi, malgré sa position avantageuse, la compagnie voit ses bénéfices se réduire et enregistre même des déficits à partir des années 1854-1855. En

⁸⁷ *Journal and votes of the House of Assembly for the province of Nova Scotia*, session 1853, pages 226, 248, 267, 292 et 315-316.

⁸⁸ « An Act to Incorporate the Transatlantic Submarine Telegraph Company », *The statutes of Nova Scotia*, 18 Victoria, c.66 (2 avril 1855).

⁸⁹ « An Act to encourage the establishment of Telegraphic Communication between this Province and the United Kingdom of Great Britain and Ireland », *The statutes of Nova Scotia*, 20 Victoria, c.11 (1er mai 1857).

⁹⁰ « An Act to incorporate the British and American Telegraph Company », *The statutes of Nova Scotia*, 30 Victoria, c.37 (7 mai 1867).

⁹¹ *To the public as a good deal of matter has appeared in the United States press ... injurious to the character of the Nova Scotia Electric Telegraph Company*, S.l., s.n., 1859, (ICMH 16002).

1860, la situation financière de la compagnie est suffisamment compromise pour permettre à l'American Telegraph d'en prendre le contrôle, tout comme elle l'avait fait au Nouveau-Brunswick trois ans auparavant. L'État ne peut s'y opposer et la compagnie accepte de louer ses lignes pour un coût annuel de 6 500\$, pendant une durée prévue de dix ans⁹². Ici aussi, la principale compagnie de télégraphe de la colonie passe sous le contrôle des intérêts économiques états-uniens. Six ans plus tard, la Western Union Telegraph récupère le contrat lors de sa fusion avec l'American Telegraph. Au final, le gouvernement a échoué dans son objectif de conserver les bénéfices du télégraphe aux mains des habitants de la colonie.

C. L'Île-du-Prince-Édouard

Du côté de l'Île-du-Prince-Édouard, la situation est beaucoup plus simple. La situation géographique de l'île l'éloigne de la lutte entre les tendances britanniques et continentales. De plus, son économie réduite l'empêche de réunir une masse suffisante de capitaux locaux pour d'éventuels projets télégraphiques. La tâche du gouvernement colonial s'en trouve grandement simplifiée. À l'opposé des colonies du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard n'a pas à défendre les intérêts des marchands et financiers locaux.

Dans un premier temps, la colonie s'intéresse très peu au télégraphe. Les dimensions réduites de l'île (5 660 km²) rendent les communications locales relativement rapides. La nécessité du télégraphe n'est donc pas d'emblée évidente. C'est seulement à partir de la pose des premiers câbles télégraphiques sous-marins à travers la Manche en 1850-1851⁹³ que la colonie commence à se pencher sur la question. Le gouvernement se fixe alors comme objectif de relier l'île au continent par un câble télégraphique.

C'est seulement en 1852 qu'une ligne commerciale est érigée sur l'île. Cette ligne relie Charlottetown au Nouveau-Brunswick, via un câble de 24 km posé dans le détroit de Northumberland, entre le Cap Traverse (IPE) et le Cap Tormentine (NB). Ce câble, posé les 22 et 23 novembre 1852 par les soins d'une équipe dirigée et équipée par

⁹² Reid, *Telegraph in America...*, page 346 à 349.

⁹³ Pascal Griset, *Les télécommunications transatlantiques de la France (XIX^e-XX^e siècles)*, Paris, Rive Droite, 1996, page 44.

l'inévitable Gisborne, est une réussite complète⁹⁴. L'exploit n'est pas mince, il s'agit du premier câble télégraphique sous-marin posé en Amérique du Nord. Dès l'ouverture de la session 1853, Gisborne demande et obtient l'incorporation de la Newfoundland and Prince-Edward Island Electric Telegraph Company⁹⁵. Le câble posé entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent est un préalable à la future liaison transatlantique. Puisque Gisborne ne peut passer par la Nouvelle-Écosse, il essaye de passer par l'Île-du-Prince-Édouard. Malheureusement pour lui, les éléments et la géographie mettent à mal son projet, puisque le câble cède moins d'un an après sa pose. À la fin de l'année 1853, la compagnie est au bord de la faillite.

Les actifs de la compagnie ayant été repris par la New York, Newfoundland and London Telegraph Company, incorporée à Terre-Neuve en avril 1854, l'Assemblée législative révoque l'acte précédent et passe un nouvel acte en faveur de cette compagnie⁹⁶. Cet acte est d'une importance capitale puisqu'il accorde à la compagnie les actifs de la précédente, mais aussi le droit exclusif de construire des lignes télégraphiques sur l'île.

[...] during the existence of the said corporation, no other person or persons, body or bodies, politic or corporate, shall be permitted to extend, to enter upon or touch any part of the Island [...] with any telegraphic cable, wire or other means of telegraphic communication from any other province, state, country [...] ⁹⁷.

Le gouvernement fait ici d'une pierre deux coups. Non seulement il sécurise la liaison avec le continent, mais il se débarrasse aussi de la question de la concurrence dans le domaine de la télégraphie. En raison de la puissance économique réduite de l'île, il semble prudent d'éviter une lutte coûteuse entre d'éventuelles compagnies concurrentes en accordant un tel monopole. Que ce monopole ait été accordé à une compagnie aux mains d'actionnaires états-uniens ne semble pas déranger outre mesure le gouvernement. Un nouveau câble est posé en 1856. Ayant ainsi résolu la question à sa manière, le gouvernement se montre ensuite peu actif dans le domaine du télégraphe. En 1855 et

⁹⁴ *Journal of the House of Assembly of Prince Edward Island*, 1853, page 9.

⁹⁵ « An Act to incorporate the Newfoundland and Prince Edward Island Electric Telegraph », *The Acts of the General Assembly of Prince Edward Island*, 16 Victoria, c.16 (16 avril 1853).

⁹⁶ *Journal of the Legislative Council of Prince Edward Island*, session 1854, pages 80 à 83.

⁹⁷ « An Act granting certain privileges to the New York, Newfoundland and London Telegraph Company », *The acts of the General Assembly of Prince Edward Island*, 17 Victoria, c.4 (10 mai 1854).

1856, deux subventions de 300£ chacune sont votées pour venir en aide à la compagnie terre-neuvienne et s'assurer qu'elle remplit bien ses fonctions. L'année suivante, désireux de sécuriser une fois pour toute la liaison continentale, l'Assemblée législative passe un acte confirmant cette subvention annuelle de 300£ à la condition que la compagnie maintienne en permanence la liaison sous-marine avec le continent⁹⁸.

L'arrangement ne semble toutefois pas vraiment profitable. Entre 1856 et 1861, trois pétitions réclamant l'installation de lignes télégraphiques provenant de localités de l'île sont ignorées par la compagnie. Le gouvernement accepte donc d'incorporer une autre compagnie pour établir une liaison entre Charlottetown et Summerside, la Gulf Express and Telegraph Company⁹⁹. C'est une première brèche dans le monopole de la New York, Newfoundland and London Telegraph. De plus, la liaison avec le continent est parfois coupée et réparée avec retard. Le gouvernement est donc contraint de passer un acte pour menacer la compagnie de lui retirer son monopole et sa subvention si elle ne remédie pas rapidement à cette situation¹⁰⁰.

Après ces deux avertissements, la situation semble s'améliorer. La Gulf Express and Telegraph disparaît de l'histoire et la subvention de 300£ est versée en continu jusqu'en 1870 au moins. En 1876, l'Anglo-American Telegraph Company, successeur de la New York, Newfoundland and London Telegraph possède toujours le monopole complet sur les liaisons télégraphiques de l'Île-du-Prince-Édouard¹⁰¹.

III. Promotion et régulation du télégraphe par l'État

L'étude des actes législatifs dans les colonies britanniques d'Amérique du Nord nous permet d'étudier plus en détail l'intervention gouvernementale dans le domaine des télécommunications. Notre but va être ici d'examiner les droits accordés, de manière à synthétiser l'activité législative des différents gouvernements coloniaux entre 1847 et

⁹⁸ « An Act granting a yearly sum to the New York, Newfoundland and London Telegraph Company », *The acts of the General Assembly of Prince Edward Island*, 20 Victoria, c.13 (15 avril 1857).

⁹⁹ « An Act to incorporate the gulf express and telegraph company ». *The acts of the General Assembly of Prince Edward Island*, 24 Victoria, c.4 (9 avril 1861).

¹⁰⁰ « An Act relating to Electric Telegraph communication with the Island », *The acts of the General Assembly of Prince Edward Island*, 25 Victoria, c.9 (17 avril 1862).

¹⁰¹ Murray, *A Story of the Telegraph...*, page 124

1867, puis finalement, de mettre en évidence l'existence de deux schémas législatifs distincts en Amérique du Nord britannique.

A. *Les règlements étudiés*

Comme nous l'avons vu en introduction, nous avons distingué six règlements importants dans la législation¹⁰². Les cinq premiers règlements sont issus de ceux distingués par Tomas Nonnenmacher dans son analyse sur les États-Unis¹⁰³. Les deux premiers règlements servent à la promotion de l'industrie télégraphique, puisqu'il s'agit des droits de passage des lignes télégraphiques (Right) et la protection de ces dernières contre le vandalisme (Protect). Les trois règlements suivants ont pour fonction de réguler l'activité télégraphique, en établissant des règles sur l'acceptation des messages télégraphiques (Accept), l'ordre de transmission de ces messages (Order) et la protection de leur confidentialité (Disclose). Nous avons ajouté un dernier règlement à cette liste. Il s'agit de l'autorisation pour le gouvernement de prendre le contrôle des lignes privées sous certaines circonstances (Control).

1. *Les droits de passage (Right)*

Le droit de passage pour les lignes télégraphiques est la loi la plus importante pour assurer la promotion de cette industrie. En effet, en sécurisant les droits des compagnies à ce sujet, l'état réduit les risques financiers et les coûts pour les entrepreneurs. N'ayant plus à s'occuper de négocier des droits de passage ou, pire, d'acheter les terrains pour le passage de leurs lignes, les entreprises de télégraphe peuvent économiser du temps et de l'argent. La loi concernant les droits de passage est donc la première passée dans la plupart des législatures.

La principale difficulté concernant les droits de passage provient du fait que ceux-ci entrent fréquemment en contradiction avec le droit de propriété, notamment lorsque la ligne télégraphique doit traverser des terrains privés. Dans la plupart des cas, la loi résoudra le problème en accordant un droit de passage le long des chemins et voies publics. Mais dans les cas plus problématiques, des procédures complexes d'arbitrage

¹⁰² Voir l'annexe 1 pour des exemples concrets des règlements étudiés.

¹⁰³ Tomas Nonnenmacher, « State Promotion and Regulation of the Telegraph Industry, 1845-1860 », *The Journal of Economic History*, 61, 1 (2001), pages 19-36.

sont prévues de manière à assurer le plein exercice des droits de passage en accord avec le droit de propriété pour les terrains traversés.

Ainsi, au Canada-Uni, parmi les premiers actes passés en 1847, deux d'entre eux (Montreal Telegraph et Toronto, Hamilton, Niagara & Saint Catherines Telegraph) voient ce droit de passage accordé plutôt largement, sans restriction. La situation est identique en Nouvelle-Écosse, où ces droits sont laissés plutôt librement aux commissaires gouvernementaux. Dans un certain sens, cela est logique : l'État ne va pas pénaliser le travail de ses propres agents. Pour la British North American Electric Telegraph, que ce soit au Canada-Uni ou au Nouveau-Brunswick, ce droit est plus restreint et les conditions de mise en œuvre plus ardues, notamment sur la question du passage sur les terrains privés et les arbitrages nécessaires pour cela. Connaissant le destin de la compagnie, les restrictions dans le droit de passage ont clairement été un handicap pour elle par rapport à la Montreal Telegraph. Une autre restriction dans les droits de passage existe aussi lorsque la législature spécifie un trajet obligé à la compagnie incorporée. C'est le cas au Nouveau-Brunswick, qui est la seule colonie à restreindre ce droit pour la majorité des compagnies incorporées. Le droit de passage pour assurer la promotion du télégraphe se transforme ici en un outil pour assurer la régulation de l'industrie télégraphique.

2. *La protection des lignes télégraphiques (Protect)*

Après la liberté de passage, le droit de propriété est le second à être protégé par la législation. Les compagnies de télégraphe, soucieuses de protéger leurs investissements, obtiennent rapidement des lois pour punir les personnes coupables de malveillance sur leurs lignes de télégraphe et leurs matériels. Ces lois sont aussi passées très rapidement, de manière à garantir la pérennité des investissements de ces compagnies.

Contrairement au droit de passage, la protection des lignes télégraphiques est passée de manière à peu près similaire dans tous les actes et dans toutes les colonies. Cette protection est complète, punissant plus ou moins sévèrement les personnes ayant endommagé ou détruit des lignes télégraphiques, des bureaux, du matériel, que la ligne soit en service ou en construction. À travers les différentes provinces, seul le montant des pénalités et d'éventuelles peines d'emprisonnement différencient ces lois.

3. *L'acceptation des messages (Accept)*

Curieusement, ce droit est pratiquement inexistant dans la législation de l'Amérique du Nord britannique. Aucune restriction, aucun règlement n'oblige les compagnies de télégraphe à accepter les messages télégraphiques. Contrairement aux États-Unis, il semble donc parfaitement possible à une compagnie de refuser de transmettre un message. Le seul cas particulier est celui du Canada-Uni où une phrase dans l'acte général de 1852 peut laisser penser, par son ambiguïté, que la compagnie doit accepter et transmettre tous les messages qu'elle reçoit¹⁰⁴. Il nous est pour le moment difficile d'expliquer sérieusement les raisons d'une telle différence entre les États-Unis et l'Amérique du Nord britannique.

4. *L'ordre de transmission des messages (Order)*

Ce règlement est lui aussi pratiquement inexistant dans la législation étudiée. En fait, la situation dépend de la position du gouvernement vis-à-vis de l'industrie télégraphique. Au Canada-Uni, où le gouvernement n'intervient pas dans le développement de l'industrie télégraphique, ce droit est absent jusqu'en 1852. Aucun acte privé ne le mentionne, il n'existe que dans la loi générale, inscrit pour sa part de manière claire dans la même phrase que pour l'acceptation des messages. Pour les autres colonies, où le gouvernement intervient de manière plus active dans l'industrie télégraphique, ce droit est présent de manière incomplète. En effet, les lois précisent simplement que les messages du gouvernement sont prioritaires sur les messages privés. Ces derniers peuvent donc être transmis comme bon lui semble par la compagnie les recevant.

5. *La protection de la confidentialité des messages (Disclose)*

Ce règlement provient du « legislature's desire to reduce telegraph operators' temptation to sell information »¹⁰⁵. De plus, ces lois garantissent la sécurité des communications et rassurent ainsi les investisseurs. Il s'agit donc d'une loi qui, tout à la fois, sert à réguler l'industrie, mais aussi à permettre sa promotion et son développement. Malgré tout, les gouvernements coloniaux ne semblent pas accorder une

¹⁰⁴ « Acte pour pourvoir par une loi générale à l'incorporation des compagnies de télégraphe électrique », *Statuts de la province du Canada*, 16 Victoria, c.10 (10 novembre 1852), page 16.

¹⁰⁵ Nonnenmacher, « State Promotion and Regulation... », page 24.

grande importance à la confidentialité des messages. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick n'a d'ailleurs jamais passé aucun article de loi à ce sujet. La Nouvelle-Écosse et le Canada-Uni, quant à eux, n'ont permis le passage de ce droit qu'assez tardivement, en 1851-1852. Seule l'Île-du-Prince-Édouard va passer un règlement à ce sujet dès son premier acte, en 1853 toutefois.

6. *Le contrôle des lignes par le gouvernement (Control)*

Ce règlement n'est pas étudié par Nonnenmacher, mais il nous semble important de le signaler. Il s'agit en effet d'un règlement inédit, prévoyant les conditions dans lesquelles le gouvernement peut réquisitionner les lignes télégraphiques privées. Trois des quatre gouvernements vont passer des lois visant à autoriser, le cas échéant, l'État à prendre le contrôle des lignes télégraphiques dans la colonie. Nous pouvons noter néanmoins des variations dans l'application de ce droit. Le Canada-Uni ne passe ce droit dans sa législation qu'après 1848 pour les actes privés et c'est seulement après 1852 qu'il sera étendu à l'ensemble des lignes de la province par la loi générale. Néanmoins, ce droit reste limité dans le temps et l'espace, la loi précisant que la prise de possession ne peut être que temporaire et seulement sur le territoire de la colonie. Par contre, lors des tensions avec les États-Unis durant la guerre civile, ce règlement sera réaffirmé explicitement et étendu à l'autorité militaire. À l'opposé, l'Île-du-Prince-Édouard ne passera aucun article en ce sens dans sa législation. Entre ces deux extrêmes, nous trouvons les colonies du Nouveau-Brunswick et de Nouvelle-Écosse, qui passent ce droit de manière ambiguë. Le gouvernement est autorisé à prendre le contrôle d'usage des lignes, mais la propriété et l'exploitation restent entre les mains des compagnies privées.

B. Les schémas législatifs

Notre étude ne portant que sur quatre colonies britanniques, il nous est difficile d'effectuer un traitement statistique aussi complet que celui de Nonnenmacher, qui a travaillé sur les législations de 34 États aux États-Unis. En vérifiant les dates moyennes d'adoption pour les premières législations, nous pouvons nous apercevoir que les droits assurant la promotion sont toujours passés dès la première loi. La régulation par l'État commence bien plus tardivement, entre deux à trois ans en moyenne pour les quatre

colonies, à l'exception du contrôle par l'État qui arrive bien plus rapidement. De manière générale, le processus législatif semble similaire à celui en vigueur aux États-Unis, sans pour autant être identique.

	Right	Protect	Order	Disclose	Control
<i>Amérique du Nord britannique</i> Année médiane d'adoption	1847	1847	1851	1852	1848
<i>États-Unis</i> Année médiane d'adoption	1848	1847	1851	1851	-
<i>Amérique du Nord britannique</i> Délai moyen d'adoption après la première loi (en années)	0	0	2,25	3	0,33
<i>États-Unis</i> Délai moyen d'adoption après la première loi (en années)	0,63	0,14	3,28	3,06	-

Tableau II : Date médiane d'adoption des règlements

Tout comme aux États-Unis, les colonies légiférant à partir de 1847 (Canada-Uni, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Écosse) passent dans un premier temps les règlements promouvant le télégraphe puis, dans un second temps, les règlements le régulant. Par contre, la seule colonie légiférant pour la première fois après 1850 (l'Île-du-Prince-Édouard) passe tous les statuts en même temps, promotion et régulation. Seule la question du contrôle des lignes par le gouvernement sort de ce schéma législatif. Il nous est malheureusement impossible d'effectuer une comparaison avec les États-Unis à ce sujet. Comme expliqué précédemment, les deux théories, celle de l'État libéral et celle de l'État opportuniste, concordent avec le schéma législatif observé dans les colonies britanniques. Nous pensons que les deux modèles sont pertinents pour expliquer l'action de l'État en Amérique du Nord britannique.

En ce qui concerne le Canada-Uni, il semble clair que le schéma de l'État libéral de Hurst est celui qui correspond le mieux pour expliquer l'intervention de l'État dans l'industrie télégraphique. En effet, les premiers actes privés passés au Canada-Uni ne comportent que les deux premiers règlements, les droits de passage et la protection des

lignes, et ce jusqu'en 1852. Après 1852, ces deux règlements sont incorporés dans une loi générale, qui inclut aussi les règlements concernant l'acceptation des messages, leur ordre et leur confidentialité. Les actes privés passés après 1852 comportent aussi les règlements de promotion et ceux de régulation. Ainsi, une fois pris conscience de la manière dont fonctionnait l'industrie télégraphique, l'État s'arrange pour rendre aussi sécuritaire que possible l'environnement économique et social pour les compagnies de télégraphe. Les règlements sur la promotion du télégraphe sont ainsi toujours accompagnés des règlements de régulation, qui les rendent donc théoriquement plus acceptables pour le public. Le Canada-Uni correspond donc, à notre opinion, avec le modèle de l'État libéral de Hurst.

La situation est différente dans les trois autres colonies. L'analyse de Nonnenmacher se base seulement sur la présence ou l'absence des cinq règlements cités en introduction. Il ne s'intéresse aucunement à la forme que prennent ces règlements. Par exemple, le Nouveau-Brunswick accorde des droits de passage limités pour les lignes de télégraphe dès l'incorporation de la compagnie pendant toute la période étudiée. Il s'agit ici d'une méthode servant à contrôler la localisation des investissements et à limiter la puissance de la compagnie, puissance souvent proportionnelle à la taille du réseau exploité. D'une autre manière, la Nouvelle-Écosse va refuser dans un premier temps d'attirer les investisseurs étrangers pour essayer de conserver les gains d'exploitation des lignes télégraphiques dans la province. Malgré l'échec initial, cette volonté se manifeste encore dans le monopole accordé à la Nova-Scotia Electric Telegraph et aux mesures de contrôle imposées à la compagnie (rapport financier, obligation de résultats...). Ces mesures ne sont levées qu'en 1859, peu de temps avant sa prise de contrôle par l'American Telegraph. Quant à l'Île-du-Prince-Édouard, elle s'inscrit dans le même schéma puisque le gouvernement accorde le monopole à la New York, Newfoundland and London Telegraph en échange de l'exercice de certaines obligations contractuelles, notamment le maintien de la liaison avec le continent. Le paiement d'une subvention annuelle de 300£ est un autre incitatif important pour conserver les activités de la compagnie dans la colonie.

Il est clair que nous avons affaire ici à un ensemble de mesures législatives visant à assurer un gain pour l'État concerné. Le Nouveau-Brunswick veut s'arrimer à

l'ensemble économique états-unien et sa législation reflète cette volonté, favorisant la New Brunswick Electric Telegraph aux dépens de tous les autres investisseurs. La Nouvelle-Écosse, consciente de sa position stratégique, va chercher à s'accaparer les gains économiques issus de la nouvelle technologie et légifère en conséquence, tentant même l'expérience unique d'une ligne d'État. Enfin, l'Île-du-Prince-Édouard réduit sa législation au minimum et règle rapidement la question de la concurrence pour favoriser son seul et unique objectif : se relier au continent par le télégraphe.

C. Un État libéral et opportuniste

En conclusion, l'analyse des législations des quatre colonies permet donc de discerner deux schémas législatifs distincts. Le premier schéma, conforme à la théorie de l'État libéral, ne se retrouve qu'au Canada-Uni. Il s'agit du schéma typique d'un État jouant du mieux possible son rôle de gendarme et d'arbitre, employant l'outil législatif pour assurer un environnement économique stable. Cette stabilité vise, dans un premier temps, à favoriser l'essor de la nouvelle technologie (règlements de promotion), puis, dans un second temps, à la rendre acceptable pour l'ensemble des groupes sociaux, en veillant à l'équilibre des droits de chacun (règlements de régulation). Le second schéma, l'État opportuniste, se retrouve par contre dans les colonies des Maritimes. L'État emploie tous les outils législatifs en son pouvoir pour atteindre le but qu'il s'est fixé. Il joue le rôle d'arbitre, certes, mais un arbitre partial, qui poursuit ses propres objectifs. L'État adapte sa législation au fil du temps pour maximiser les gains pour lui. L'équilibre des droits n'est pas une priorité, seul comptent ses objectifs.

Ainsi, l'Amérique du Nord britannique voit se développer deux schémas législatifs différents dans un même espace culturel partageant une même tradition politique et économique. Nous croyons que la différence d'attitude entre les deux ensembles politiques, le Canada-Uni d'un côté et les colonies maritimes de l'autre, provient d'une différence de puissance économique. Le Canada-Uni est le cœur économique de la puissance britannique en Amérique du Nord. Totalisant près de 1,8 millions d'habitants en 1851, la colonie ne va cesser d'accroître sa puissance économique tout au long des deux décennies suivantes. À l'opposé, les colonies des Maritimes forment un ensemble économique qui, bien que dynamique durant cette période, ne peut se comparer à celui du Canada-Uni et, a fortiori, à celui des États-Unis.

Si le niveau de puissance économique peut expliquer en partie le développement de deux schémas différents, la nature de cette puissance peut aussi aider à une meilleure compréhension de ce phénomène.

L'économie du Canada-Uni est en grande partie tournée vers la terre. Le moteur de la croissance dans la colonie, entre 1847 et 1867, est le chemin de fer avec près de 2 900 km mis en service durant cette période. Cette croissance va entraîner une forte concentration de capitaux et de main d'œuvre, profitant ainsi au développement d'une industrie lourde dans les principaux centres urbains de la colonie, tels que Montréal, Toronto, Hamilton ou London. À l'opposé, l'économie des colonies maritimes est tournée en majorité vers la mer. Avec seulement 600 km de voies ferrées en service en 1867, la force des colonies provient des activités des constructions navales et des pêcheries. D'après Eric W. Sager et Lewis R. Fischer, le secteur maritime n'a pas été un moteur aussi performant que le chemin de fer pour la croissance économique en Amérique du Nord britannique¹⁰⁶. Le télégraphe, outil avant tout terrestre, était donc plus susceptible de recevoir de l'attention et du financement au Canada-Uni que dans les colonies maritimes. Cette différence peut expliquer pourquoi les gouvernements des Maritimes ont dû intervenir de manière plus importante et plus opportuniste dans ce secteur économique. Lorsque le télégraphe devient un outil maritime, avec la mise en service des câbles transatlantiques, la Nouvelle-Écosse devient le centre de la gigantesque toile d'araignée qui va se tisser sur l'Atlantique à partir de 1867. À ce moment là, l'économie des Provinces Maritimes commence déjà à décliner, le télégraphe est passé sous l'autorité du gouvernement fédéral d'Ottawa et les lignes télégraphiques de la région sont, depuis quelques années, entre les mains de financiers états-uniens, via le contrôle de la Western Union Telegraph. Cette malheureuse coïncidence interdit alors toute tentative d'origine locale, publique ou privée, pour se réappropriier les importants gains économiques issus des câbles télégraphiques transatlantiques.

¹⁰⁶ Eric W. Sager et Lewis R. Fischer, *Maritime Capital. The Shipping Industry in Atlantic Canada, 1820-1914*, Montréal/Kingston, McGill-Queen's University Press, 1990.

Chapitre 2 : Législation et régulation du télégraphe par le gouvernement fédéral (1867-1896)

La confédération de 1867 organise le Canada selon un modèle fédéral, impliquant un gouvernement central et des gouvernements provinciaux. Ainsi, deux niveaux de législation apparaissent dans l'espace canadien. Les attributions législatives respectives de chaque ordre de gouvernement sont précisées par deux articles dans la constitution canadienne. L'Acte de l'Amérique du Nord britannique place notamment les travaux publics sous l'autorité des provinces, sauf « les lignes [...] de télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province »¹. De fait, le télégraphe est soumis à la législation du gouvernement fédéral. Ce chapitre a donc pour objet l'étude de cette dernière.

Nous avons décidé d'étudier séparément la législation concernant l'industrie télégraphique terrestre et celle concernant les câbles télégraphiques sous-marins. En effet, conformément aux conclusions du chapitre précédent, nous soutenons l'hypothèse que le gouvernement fédéral va continuer à agir simultanément en accord avec les deux modèles théoriques exposés précédemment. Ainsi, nous pensons que le gouvernement fédéral, entre 1867 et 1896, a adopté l'attitude propre à un État libéral dans le domaine de la télégraphie terrestre et l'attitude propre à un État opportuniste dans le domaine de la télégraphie sous-marine. Dans un premier temps, nous allons donc faire porter notre étude sur l'intervention de l'État dans la télégraphie terrestre. Dans un second temps, nous étudierons cette même intervention, mais dans le domaine de la télégraphie sous-marine. Nous terminerons ce chapitre par une analyse détaillée des différences et ressemblances entre les deux législations et par un essai de synthèse sur le rôle ambivalent de l'État fédéral dans le domaine de l'industrie télégraphique. Cette analyse, jointe à celle du chapitre précédent, nous permettra alors d'envisager l'hypothèse d'un modèle législatif spécifique au Canada.

¹ *Acte de l'Amérique du Nord britannique* (1867), article 92, alinéa 10.

I. La télégraphie terrestre

En ce qui concerne la question de la télégraphie terrestre, la situation au 1^{er} juillet 1867 est relativement simple. La nouvelle confédération est composée de quatre provinces (Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Écosse) qui formaient jusque là l'espace de l'Amérique du Nord britannique. Seules les colonies de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve restent à part. Dans cet espace géographique, nous trouvons deux réseaux télégraphiques distincts, totalisant un peu moins de 16 000 kilomètres de lignes.

Le premier réseau terrestre, et le plus important, est celui de la Montreal Telegraph Company, fondée en 1847². Durant vingt ans d'une réussite exemplaire, la compagnie a progressivement absorbé toutes ses concurrentes. Depuis 1861, elle possède un monopole sur toutes les lignes télégraphiques au Québec et en Ontario. Son réseau couvre 12 970 kilomètres pour 424 stations, la compagnie transmet près d'un demi-million de messages par an et fait un bénéfice annuel d'environ 115 000\$³. La compagnie possède aussi quelques lignes secondaires au Nouveau-Brunswick, puisqu'elles ne totalisent que 380 kilomètres et 9 stations⁴.

Le second réseau est celui recouvrant les Provinces Maritimes, soit le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Trois compagnies opèrent dans cette région, à savoir la Fredericton and Saint John Telegraph Company, la New-Brunswick Electric Telegraph Company, et la Western Union Telegraph Company. La première compagnie n'a qu'une importance locale puisqu'elle possède seulement 3 stations le long de sa seule ligne (209 kilomètres) entre Fredericton et Saint Jean. La seconde compagnie, plus importante, possède 20 stations et un réseau de 593 kilomètres dans la province du Nouveau-Brunswick. Mais cette compagnie n'a qu'une existence nominale, puisque son réseau est sous le contrôle direct de la Western Union Telegraph depuis 1866⁵. Reste

² Pour un historique de la Montreal Telegraph Company, voir le chapitre 1.

³ BAC, RG30, volume 10485, *Montreal Telegraph Company, Minute Book n°2 (1857-1887)*, page 90.

⁴ « Diverses statistiques du Canada pour l'année 1868, Partie III », *Documents de la session*, volume II (Session 1869), page 38.

⁵ Pour les détails concernant les compagnies de télégraphes dans les Maritimes avant 1867, voir le chapitre 1.

donc cette dernière compagnie, qui contrôle, plus ou moins directement, pratiquement toutes les lignes de télégraphe des Provinces Maritimes, avec un réseau de 1 687 kilomètres et 52 stations⁶. En résumé, le réseau télégraphique de la nouvelle confédération est organisé en deux blocs séparés, ne communiquant pas entre eux directement, chacun dominé ou monopolisé par une compagnie.

A. *Construire un réseau télégraphique national (1867-1875)*

Les premiers dirigeants du pays, notamment le premier ministre John A. Macdonald, s'attellent très rapidement à accroître les relations entre les provinces, notamment en matière de transport et de communications. En 1867, les seules liaisons télégraphiques et ferroviaires entre Montréal et Halifax passent par les États-Unis. Le gouvernement fédéral reprend donc à son compte l'idéal britannique dont Frederick N. Gisborne s'était fait l'un des défenseurs. Il s'agit du projet du chemin de fer de l'Intercolonial.

1. *Le projet de l'Intercolonial*

Dans un rapport au gouvernement fédéral en septembre 1868, Sandford Fleming, ingénieur en chef de l'Intercolonial, recommande la mise en place d'une ligne de télégraphe entre Ottawa et les Maritimes aussitôt que le tracé du chemin de fer sera connu. Selon lui, le télégraphe doit précéder la construction du chemin de fer. Il propose un tracé de 1 684 kilomètres, allant d'Ottawa à Truro en Nouvelle-Écosse, en passant par Montréal et Rivière-du-Loup. Il estime le coût d'un tel projet à environ 88 220\$ en tout⁷. Ce projet permet aussi de relier les deux principaux réseaux télégraphiques au Canada. La Montreal Telegraph et la Western Union Telegraph semblent prêtes à entrer en concurrence pour le contrôle de ce lien.

En réalité, il n'y aura quasiment pas de lutte entre ces deux compagnies. La Montreal Telegraph signale au gouvernement fédéral son intérêt pour le projet, s'engageant à construire la ligne de télégraphe le long de l'Intercolonial en échange de

⁶ « Diverses statistiques du Canada pour l'année 1868, Partie III »..., page 38.

⁷ BAC, RG12, volume 2023, dossier 3920-5 et Sandford Fleming, *Suggestion on the Intercolonial Railway, and the construction of a highway and telegraph line between the Atlantic and Pacific oceans, within British territory, respectfully submitted to the government of Canada*, London, W.C. Chewett, 1862 (ICMH 23019).

son usage exclusif⁸. La compagnie tente ici de reproduire le modèle qui lui a si bien réussi entre 1852 et 1861, à la suite de son accord exclusif avec la Grand Trunk Railway Company. En s'appropriant l'exclusivité, elle espère probablement évincer la Western Union du marché canadien. La compagnie est aussi prête à construire une ligne de télégraphe entre Campbelltown (NB) et Cap-des-Rosiers (QC), le long de la Baie des Chaleurs⁹. Le gouvernement entre alors en contact avec la compagnie pour négocier un contrat¹⁰, ce qui est finalement fait en 1870 lorsque deux décrets du Conseil Privé entérinent le contrat exclusif accordé à la compagnie¹¹.

La Montreal Telegraph agit immédiatement et avec agressivité. L'encre du contrat est à peine sèche que la compagnie signale à Sandford Fleming des travaux illégaux de la part de la Western Union Telegraph entre Moncton (NB) et Amherst (NE)¹². Le litige s'étend sur presque un an et c'est seulement fin 1871 que la situation se réglera à l'amiable entre les deux compagnies¹³. La Western Union Telegraph essaie de revenir sur le contrat, notamment via la Nova-Scotia Electric Telegraph Company, qui dépose trois pétitions au parlement contre la Montreal Telegraph entre 1871 et 1873, sans succès¹⁴. En fait, la Western Union ne semble pas vraiment concernée par la situation, puisque son objectif est le lien transatlantique entre l'Europe et les États-Unis. Le contrôle des lignes télégraphiques dans les Provinces Maritimes du Canada n'est qu'un moyen et non pas une fin en soi. Ceci explique probablement le faible intérêt de la compagnie pour le projet de l'Intercolonial. Finalement, en 1876, les travaux sont achevés et la ligne télégraphique entre Montréal et Halifax fonctionne parfaitement. La Montreal Telegraph a mis un pied dans les Provinces Maritimes, sur le territoire de la Western Union Telegraph.

⁸ BAC, RG12, volume 2023, dossier 3920-5.

⁹ BAC, RG6, série A-1, volume 6, dossier 328, *Submit proposal of Montreal Telegraph Company to construct a telegraph line from Campbelltown, NB to Cap-des-Rosiers, Gaspé.*

¹⁰ BAC RG13, série A-2, volume 1858, dossier 1441.

¹¹ BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1870-0045 (9 août 1870) et n°1870-1387 (13 mai 1870).

¹² BAC, RG13, série A-2, volume 25, dossier 1521 et BAC, RG13, volume 27, dossier 13.

¹³ BAC, RG12, volume 2023, dossier 3920-5.

¹⁴ *Journaux du Sénat du Canada*, Volume IV (session 1871), page 142, *Journaux du Sénat du Canada*, Volume V (session 1872), page 47 et *Journaux du Sénat du Canada*, Volume VI (session 1873), pages 132-133.

2. Organiser les législations existantes

Alors que le gouvernement fédéral s'essaie ainsi à l'intervention publique indirecte, il fait face à la nécessité de rationaliser la législation existante. Comme nous l'avons vu dans le chapitre 1, les quatre colonies faisant désormais partie de la confédération ont chacune légiféré indépendamment dans le domaine de la télégraphie. De plus, trois nouvelles provinces rejoignent bientôt la confédération. Il s'agit du Manitoba en 1870, de la Colombie-Britannique en 1871 et de l'Île-du-Prince-Édouard en 1873. Le gouvernement essaie donc de mettre de l'ordre dans les différentes législations. En premier lieu, il se prononce à trois reprises contre l'idée d'une nationalisation des lignes de télégraphe, malgré l'exemple de la Grande-Bretagne où le télégraphe a été nationalisé en 1868¹⁵. En effet, dans un contexte de concurrence mondiale, nationaliser un secteur économique récent et performant serait un mauvais message à l'attention des futurs investisseurs dans le pays. Ensuite, sept actes de lois sont passés entre 1867 et 1876, sans pour autant parvenir à rationaliser la situation. Le premier acte est passé en 1869, un acte public visant à modifier et renforcer l'acte général d'incorporation des Statuts Refondus du Canada de 1859¹⁶. Mais le gouvernement ne va pas plus loin pour le moment. Les autres actes concernent uniquement des compagnies privées.

Le gouvernement fédéral doit intégrer les réseaux télégraphiques des nouvelles provinces dans la confédération, au cas par cas. Ainsi, le Manitoba, n'ayant aucun réseau au moment de sa création, est d'abord laissé au bon vouloir des compagnies privées. Deux d'entre elles sont incorporées en 1872 et 1874. La première est la Thunder Bay Silver Mines Telegraph Company, une compagnie à portée locale uniquement, visant à favoriser les liaisons télégraphiques dans la région des Grands-Lacs¹⁷. La seconde est la Central Canada Telegraph Company, elle aussi à portée locale, visant à développer le

¹⁵ *Débats de la Chambre des Communes*, Volume I (session 1868), pages 86 et 109 ; *Débats de la Chambre des Communes*, Volume II (session 1869), pages 226-227 et *Débats de la Chambre des Communes*, Volume III (session 1870), pages 997-998.

¹⁶ « Acte pour amender le soixante-et-septième chapitre des Statuts Refondus du Canada, intitulé "Acte concernant les compagnies de télégraphe électrique" », *Statuts du Canada*, 32-33 Victoria, c.14 (22 juin 1869).

¹⁷ « Acte pour incorporer la compagnie de télégraphe des Mines d'Argent de la Baie du Tonnerre », *Statuts du Canada*, 35 Victoria, c.97 (14 juin 1872).

réseau télégraphique au Manitoba¹⁸. Les deux chartes accordent les droits classiques aux deux compagnies, mais en restreignant les droits de passage à des secteurs géographiques précis. Devant l'inefficacité de ces deux compagnies, le gouvernement se décide à intervenir directement à partir de 1874¹⁹. Dans le cas de la Colombie-Britannique, cette province dispose déjà d'un réseau important. Le gouvernement en prend le contrôle et l'administre désormais directement²⁰. À l'opposé, le réseau télégraphique de l'Île-du-Prince-Édouard, sous le monopole de l'Anglo-American Telegraph Company, est laissé en l'état. Le gouvernement entre en négociation avec la compagnie pour faire installer un télégraphe le long du chemin de fer de l'île, dont il vient d'hériter²¹. Un contrat sur le modèle de celui de l'Intercolonial est signé en 1874²². Le gouvernement continue d'ailleurs à verser à la compagnie un subside annuel de 1 942,66\$, probablement à la suite de celui déjà versé depuis 1855.

3. *La remise en cause du monopole de la Montreal Telegraph*

Mais la principale compagnie incorporée par le gouvernement est sans doute la Dominion Telegraph Company. Fondée en 1868, à l'initiative d'un homme d'affaires nommé Selah Reeves, elle essaie d'organiser un réseau télégraphique indépendant dans la péninsule ontarienne, sans grand succès. Son réseau n'est même pas mentionné dans les statistiques du gouvernement fédéral en 1868-1869. La compagnie est reprise par un groupe d'investisseurs plus ambitieux et réorganisée en janvier 1871. Elle demande et obtient une charte fédérale en mars-avril 1871²³. La charte obtenue lui accorde les mêmes droits que ceux possédés par la Montreal Telegraph. À partir de ce moment, les deux compagnies concurrentes évoluent en parallèle, cherchant à s'adapter à la nouvelle situation.

¹⁸ « Acte pour incorporer la Compagnie de Télégraphe du Canada Central », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 37 Victoria, c.84 (26 mai 1874).

¹⁹ Voir le chapitre 4 pour les détails sur le réseau télégraphique dans l'ouest canadien.

²⁰ Voir le chapitre 3 pour les détails sur le réseau télégraphique de la Colombie-Britannique.

²¹ BAC, RG12, volume 2024, dossier 3920-9A.

²² BAC RG2, série A-1-d, décrets n°1874-0902 (18 juillet 1874) et 1874-1188 (30 septembre 1874).

²³ « Acte pour incorporer la compagnie de télégraphe de la Puissance », *Statuts du Canada*, 34 Victoria, c.52 (14 avril 1871).

Ainsi, la Montreal Telegraph demande une extension de ses pouvoirs aux autres provinces (Manitoba, Nouveau-Brunswick, Colombie-Britannique et Territoires du Nord-Ouest), ce qui lui est accordé en 1872²⁴. L'année suivante, elle demande et obtient une extension de ses pouvoirs à la Nouvelle-Écosse²⁵, malgré l'opposition de la Western Union Telegraph, via la Nova-Scotia Electric Telegraph Company²⁶. Cette opposition se manifeste sous la forme d'un litige entre les législations fédérale et provinciale. La Nova-Scotia Electric Telegraph soutient que la législation provinciale lui a accordé des droits exclusifs sur les télégraphes en Nouvelle-Écosse et que les actes posés par le gouvernement fédéral en faveur de la Montreal Telegraph (Intercolonial, législation...) lui sont nuisibles. Le gouvernement fédéral résout le problème à sa manière, en interprétant la législation provinciale au pied de la lettre, rejetant les droits supposément acquis par l'usage durant les années précédentes²⁷. La Dominion Telegraph demande et obtient alors à son tour une extension de ses pouvoirs au Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et Île-du-Prince-Édouard en 1874²⁸. En 1875, sans pour autant avoir rejoint le niveau de la Montreal Telegraph, la Dominion Telegraph est devenue une concurrente sérieuse, disposant d'un réseau de 4 876 kilomètres. Néanmoins, la Montreal Telegraph domine toujours le pays, avec son réseau de 19 175 kilomètres, 1 426 stations et près de deux millions de messages transmis²⁹.

B. La réorganisation des compagnies privées (1876-1885)

À partir du milieu des années 1870, la présence de la Dominion Telegraph bouscule le monopole établi par la Montreal Telegraph. Il s'agit d'une première étape vers une réorganisation majeure dans la structure des compagnies privées canadiennes.

²⁴ « Acte pour étendre les pouvoirs de la Compagnie de Télégraphe de Montréal, et pour d'autres fins », *Statuts du Canada*, 35 Victoria, c.95 (14 juin 1872).

²⁵ « Acte pour étendre les pouvoirs de la Compagnie de Télégraphe de Montréal, et pour d'autres fins », *Actes du Parlement de la Puissance du Canada*, 36 Victoria, c.95 (23 mai 1873).

²⁶ *Journaux de la Chambre des Communes de la Puissance du Canada*, volume V (session 1872), page 44 et BAC, RG13, volume 27, dossier 532.

²⁷ BAC, RG13, série A-2, volume 2138, dossier 1753.

²⁸ « Acte pour étendre les pouvoirs de la Compagnie de Télégraphe de la Puissance », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 37 Victoria, c.82 (26 mai 1874).

²⁹ BAC, RG30, volume 10485, *Montreal Telegraph Company...*, pages 154-155.

1. *La concurrence de la Dominion Telegraph*

La Dominion Telegraph commence, à partir de 1875, à étendre son réseau vers les Provinces Maritimes. La Montreal Telegraph informe immédiatement le gouvernement que son accord exclusif le long de l'Intercolonial est menacé par sa concurrente. Le ministère de la Justice agit en médiateur entre les deux compagnies pour apaiser les tensions³⁰. En 1876, suite à une intense activité de lobbying en faveur d'un réseau télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent, le gouvernement fédéral décide de terminer la ligne télégraphique faisant le tour de la péninsule gaspésienne. Un appel d'offres est lancé pour la partie comprise entre Matane et Rivière-au-Renard. Une subvention de 15 000\$ est votée à la session de 1877 pour ce projet. La Montreal Telegraph, déjà propriétaire de la ligne sud entre Campbelltown (NB) et Cap-des-Rosiers (QC) emporte le marché, probablement parce que la Dominion Telegraph n'est pas encore bien implantée dans les Provinces Maritimes³¹. Cela est réparé en 1878, lorsque la Dominion Telegraph signale au gouvernement qu'elle dispose désormais d'un réseau couvrant l'ensemble du Canada³². Cet investissement porte rapidement ces fruits, puisque c'est elle qui emporte l'appel d'offres suivant, pour la ligne de télégraphe de Halifax au Cap Canso, pour une subvention de 16 000\$ cette fois³³.

Au début de l'année 1878, la Montreal Telegraph semble fragilisée. La compagnie envisage alors d'acquérir ou, du moins, de fusionner avec sa concurrente pour rétablir sa situation. Cette possibilité est rapidement écartée par Thomas Swinyard, le directeur général de la Dominion Telegraph à Toronto, déclarant que « the Dominion Telegraph Co. was established to destroy the Montreal Telegraph Co.'s monopoly. Amalgamation, therefore, [is] difficult to accomplish, and [would be] universally unpopular and, therefore, impolitic »³⁴. À la suite de ce refus, la Montreal Telegraph s'engage alors vers la solution du cartel. Elle propose à sa concurrente un partage du marché canadien, 11/15^e à la Montreal Telegraph et 4/15^e à la Dominion Telegraph. La

³⁰ BAC, RG13, série A-2, volume 34, dossier 1114.

³¹ Voir le chapitre 5 pour les détails sur le réseau télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent.

³² BAC, RG13, série A-2, volume 42, dossier 1456.

³³ BAC, RG11, série B6, volume 2992, page 17.

³⁴ Cité dans Robert G. Burnett, *Canadian Railway Telegraph History*, Etobicoke (ON), Telegraph Key & Sounder, 1996, p.16.

compagnie essuie un nouveau refus³⁵. Pendant toute la durée de cette lutte économique, l'État semble rester passif, simple spectateur des négociations entre les deux compagnies. Les deux compagnies s'engagent alors dans une ruineuse guerre de tarifs. Cette guerre déborde sur le domaine de la téléphonie, où les deux compagnies essayent de prendre pied, créant deux réseaux concurrents à Montréal³⁶.

2. *La Great North Western Telegraph Company of Canada*

Le moment ne pouvait être plus mal choisi pour engager une telle guerre. En effet, depuis 1873, le Canada traverse une période de crise économique. Les deux compagnies voient donc leurs profits diminuer, les plaçant dans une situation financière difficile. La Montreal Telegraph perd ainsi 15% de ses revenus entre 1875 et 1879, alors que son trafic reste globalement légèrement inférieur à deux millions de messages annuels³⁷. Mais c'est la Dominion Telegraph qui est la plus touchée par cette guerre de tarifs. Elle demande une nouvelle extension de ses pouvoirs, à l'échelle du Canada, en 1879³⁸. Malheureusement, c'est insuffisant et elle jette finalement l'éponge après un an de conflit, se plaçant sous le contrôle d'une compagnie américaine en juin 1879. La compagnie loue ses lignes à l'American Union Telegraph Company pour 99 ans, en échange d'une rente annuelle de 52 500\$³⁹. La compagnie continue à exister nominalement, mais disparaît en réalité du paysage industriel canadien. Peu de temps après, l'American Union Telegraph disparaît à son tour, ayant fusionné avec la Western Union Telegraph.

Mais la victoire de la Montreal Telegraph est en réalité son chant du cygne. En effet, alors qu'elle livrait bataille à la Dominion Telegraph, une autre compagnie était incorporée à Winnipeg, en 1880, la Great North Western Telegraph Company of Canada. La compagnie demande et obtient une charte du gouvernement fédéral et

³⁵ BAC, RG30, volume 10485, *Montreal Telegraph Company...*, pages 188 et 191.

³⁶ Jean-Guy Rens, *L'empire invisible. Histoire des télécommunications au Canada. Tome 1 : de 1846 à 1956*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, 1993, page 110-111.

³⁷ *Ibid.* page 237.

³⁸ « Acte pour étendre les pouvoirs de la Compagnie de Télégraphe de la Puissance et pour amender de nouveau l'acte qui incorpore la dite Compagnie », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 42 Victoria, c.68 (15 mai 1879).

³⁹ BAC, RG30, volume 10292, pages 1-2.

entame immédiatement des travaux pour relier Winnipeg à Montréal et Toronto⁴⁰. En juin 1881, les actionnaires de la compagnie élisent Erastus Wiman comme président. Ce dernier a pour objectif de réunir en une seule compagnie tous les intérêts télégraphiques canadiens, tel qu'il l'explique aux actionnaires de la Montreal Telegraph dans un courrier adressé à la compagnie en 1881⁴¹. Après quelques semaines d'intenses négociations, Wiman réussit à convaincre, par un savant mélange de pression et de menaces, les dirigeants et actionnaires de la Montreal Telegraph. En août 1881, deux accords sont signés par la Great North Western Telegraph, le premier avec la Montreal Telegraph, le second avec la Dominion Telegraph, le tout avec la bénédiction de la Western Union Telegraph⁴². À partir de ce moment-là, la Great North Western Telegraph, soutenue financièrement par la Western Union Telegraph, contrôle et opère les réseaux télégraphiques de la Montreal Telegraph et de la Dominion Telegraph, pour une durée de 99 ans. Un nouveau monopole s'installe alors sur les lignes télégraphiques canadiennes, aux mains de la Western Union cette fois, directement dans les Provinces Maritimes, indirectement via la Great North Western Telegraph dans le reste du pays. La télégraphie canadienne est désormais dominée par les intérêts financiers états-uniens. En ce qui concerne le téléphone, les réseaux des deux compagnies sont rachetés à bas prix par la toute récente Bell Telephone Company of Canada⁴³.

3. *La réaction de l'État*

La réaction du gouvernement est en réalité une absence de réaction. Le passage des compagnies canadiennes entre les mains de la Western Union ne soulève pratiquement aucun débat. Quelques voix s'élèvent pour dénoncer la situation, principalement au Sénat, mais sans aucun résultat. Ainsi, lors du passage de l'acte d'incorporation de la Great North Western Telegraph, le sénateur libéral Robert P. Haythorne s'inquiète de la clause autorisant la compagnie à louer ou fusionner ses

⁴⁰ « Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie du Grand Télégraphe du Nord-Ouest du Canada », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 43 Victoria, c.66 (7 mai 1880).

⁴¹ Erastus Wiman, *The union of telegraph interests in Canada*, s.l., s.e., 1881 (ICMH 25968).

⁴² BAC, RG30, volume 10292, pages 3 à 6.

⁴³ Rens, *L'empire invisible...*, page 117-118.

lignes, sans que cela ne suscite de débat⁴⁴. La principale réaction a lieu en 1882, lorsque la Montreal Telegraph demande une refonte de sa charte pour valider la location de ses lignes à la Great North Western⁴⁵. L'acte passe sans problème à la Chambre des communes, mais se heurte à une vive opposition au Sénat. Le sénateur libéral John C. Scott s'oppose au passage de l'acte, s'insurgeant contre le contrôle étranger sur les lignes canadiennes. Il reçoit le soutien inattendu de Henry A. Kaulback, sénateur conservateur, qui propose comme solution la nationalisation des lignes de télégraphe. Le sénateur libéral Lawrence G. Power présente la refonte de la charte comme étant une mesure équitable puisque les nouveaux droits accordés à la Montreal Telegraph ont déjà été accordés à la Great North Western et la Dominion Telegraph. Le débat est clos par un vote autorisant le projet de loi⁴⁶. À partir de ce moment-là, la position dominante de la Great North Western Telegraph n'est plus discutée par les parlementaires.

De fait, la plupart des actes législatifs et administratifs posés par le gouvernement fédéral entre 1876 et 1886 témoignent de son intention de paraître aussi impartial que possible, en accord avec le modèle de l'État libéral. Dans le domaine de la télégraphie terrestre, l'État conserve un rôle relativement effacé. Ainsi, nous ne trouvons que quatorze actes de lois passés par le Parlement en une dizaine d'années. Nous avons déjà cité les actes concernant la Dominion Telegraph, la Great North Western Telegraph et la Montreal Telegraph. Souhaitant probablement profiter de cette période de changements dans le domaine des compagnies privées, quatre autres compagnies sont incorporées par acte du parlement entre 1882 et 1886. La première est la Mutual Telegraph Company, incorporée en septembre 1881 par un ordre en conseil⁴⁷ et recevant une charte fédérale en mai 1882⁴⁸. L'année suivante, la Rapid Telegraph Company est

⁴⁴ *Debates and proceedings of the Senate of Canada*, volume XIV (session 1880), page 365.

⁴⁵ « Acte à l'effet de refondre et amender les actes concernant la Compagnie de Télégraphe de Montréal », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 45 Victoria, c.93 (17 mai 1882).

⁴⁶ *Debates and proceedings of the Senate of Canada*, volume XVI (session 1882), pages 387-390, 402-405, 464 et 597-604.

⁴⁷ BAC, RG2, décret n°1881-1278 (9 septembre 1881).

⁴⁸ « Acte à l'effet d'incorporer la "Compagnie Mutuelle de Télégraphe du Canada" », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 45 Victoria, c.94 (17 mai 1882).

incorporée à son tour⁴⁹. En 1885, la Fort McLeod Ranche Telegraph Company reçoit une charte fédérale elle aussi⁵⁰. Enfin, en 1886, la North American Telegraph Company est incorporée⁵¹. Ces quatre compagnies ne semblent pas avoir connu beaucoup de réussite, puisqu'elles disparaissent bien rapidement du paysage industriel canadien.

En parallèle à ces actes privés, le parlement vote le passage de quatre actes publics. Les deux premiers actes sont secondaires pour notre étude actuelle, puisqu'ils portent sur l'attribution, puis l'annulation d'une subvention pour un réseau télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent⁵². Le troisième nous intéresse déjà plus, puisqu'il s'agit d'un acte concernant la confidentialité des messages. Passé en 1881, durant la grande réorganisation des compagnies privées, cet acte renforce les dispositions de la loi générale sur les télégraphes sur les punitions envers les employés coupables de divulgation du contenu d'un message télégraphique. Les employés du gouvernement sont même tenus de prêter serment à ce sujet⁵³. Le quatrième et dernier acte public est passé en 1882 et vise à définir de manière distincte le télégraphe et le téléphone⁵⁴. Les deux technologies évoluent désormais séparément. Peu après, en 1886, les actes publics concernant le télégraphe sont révisés en deux lois générales, sans grand changement par rapport aux versions initiales de 1852 et 1859⁵⁵.

⁴⁹ « Acte pour constituer en corporation la “Compagnie canadienne de télégraphes rapides (à responsabilité limitée)” », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 46 Victoria, c.79 (25 mai 1883).

⁵⁰ « Acte pour constituer en corporation la Compagnie de Télégraphe rapides du Rancho de Fort-McLeod », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 48-49 Victoria, c.92 (20 juillet 1885).

⁵¹ « Acte pour constituer en corporation la Compagnie de Télégraphe de l'Amérique du Nord », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 49 Victoria, c.94 (2 juin 1886).

⁵² Voir le chapitre 5 pour les détails sur le réseau télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent.

⁵³ « Acte à l'effet de prescrire la déclaration que feront les employés des lignes de télégraphe sous le contrôle du gouvernement, et de pourvoir à la punition des opérateurs et employés de télégraphe qui dévoileront le contenu de certaines dépêches », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 44 Victoria, c.26 (21 mars 1881).

⁵⁴ « Acte portant déclaration du sens du mot télégraphe en certains cas », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 45 Victoria, c.40 (17 mai 1882).

⁵⁵ « Acte concernant les compagnies de télégraphe électrique », *Statuts Révisés du Canada*, c.132, 1886 et « Acte concernant le secret que doivent garder les officiers et employés des lignes de télégraphe », *Statuts Révisés du Canada*, c.134, 1886. Voir aussi les exemples en Annexe 1.

C. Une situation stabilisée (1886-1896)

À partir de 1886, la situation dans le domaine des compagnies privées n'évolue pratiquement plus, exception faite de l'émergence de la division télégraphique du chemin de fer du Canadien Pacifique. Cette division acquiert progressivement la puissance d'une compagnie privée. Dans un premier temps, elle se développe seulement le long du chemin de fer transcontinental. À l'achèvement de ce dernier, la division télégraphique fait l'acquisition de divers petits réseaux locaux, dont celui de la Mutual Telegraph Company. En 1886, le réseau canadien se compose de quatre réseaux, totalisant environ 45 000 kilomètres de lignes terrestres. En 1896, il comporte toujours quatre réseaux, pour un total cette fois-ci légèrement supérieur à 51 000 km, le plus gros de la croissance provenant du réseau du Canadian Pacific Telegraph.

Réseau	1867	1886	1896
Montreal Telegraph	13 350 km	-	-
Fredericton and St John Telegraph	209 km	-	-
Great North Western Telegraph	-	28 362 km	29 285 km
Canadian Pacific Telegraph	-	7 345 km	12 550 km
Western Union Telegraph	2 280 km	4 705 km	4 743 km
Government Telegraph	-	5 059 km	4 484 km
Total	15 839 km	45 471 km	51 062 km

Tableau III : Réseaux télégraphiques canadiens (1867-1896)⁵⁶

Preuve encore plus marquante de la stabilité des compagnies télégraphiques, le Parlement ne passe aucun acte de loi entre 1886 et 1896 concernant la télégraphie terrestre. En quelques occasions, la question apparaît à l'ordre du jour à la Chambre des communes et au Sénat. Ainsi, en mars 1888, une motion sur la nationalisation des lignes

⁵⁶ BAC, RG30, volume 10485, *Montreal Telegraph Company, Minute Book n°2 (1857-1887)*, page 90 ; « Diverses statistiques du Canada pour l'année 1868, Partie III », *Documents de la session*, volume II (Session 1869), page 38 ; *Résumé statistiques pour l'année 1886*, Ottawa, Ministère de l'agriculture, 1887, pages 252-256 ; *Annuaire statistique du Canada 1896*, Ottawa, Imprimerie de l'État, 1897, pages 381-382.

télégraphiques terrestres est déposée par Frederick C. Denison, député conservateur. La proposition est faite en réaction au monopole de la Great North Western Telegraph. Hector Langevin lui rappelle l'intérêt du gouvernement sur la question et demande le retrait de la motion, ce qui est fait⁵⁷. Le même député revient à la charge en février 1889, présentant la même motion avec les mêmes arguments. Langevin répond de nouveau, signalant que le gouvernement n'a absolument pas l'intention de donner suite à la motion et demande de nouveau le retrait de cette dernière, ce qui est aussitôt fait⁵⁸. La question ne sera plus abordée à la Chambre des communes sous le gouvernement de Macdonald. En mai 1891, George Taylor, député conservateur, interroge le gouvernement sur la possibilité de modifier l'acte public des compagnies de télégraphe pour obliger les directeurs des compagnies opérant au Canada à résider dans le pays. La Great North Western Telegraph est évidemment la première concernée. Langevin ayant répondu que le gouvernement ne s'occupait pas de cette question, cette dernière est enterrée⁵⁹. Au Sénat, nous trouvons encore moins d'interventions, en fait une seule en mars 1886, lorsque le sénateur conservateur Marc-Amable Girard interroge le gouvernement sur la possibilité de vendre le réseau du gouvernement à la Canadian Pacific Telegraph. Alexander Campbell ayant répondu par la négative, les sénateurs ne parleront plus non plus de télégraphie terrestre⁶⁰.

Par contre, du point de vue administratif, le gouvernement devient un peu plus actif, notamment en ce qui concerne les lignes longeant ses voies de chemin de fer. Ainsi, en 1887, le gouvernement veut faire doubler la ligne existante le long de l'Intercolonial. Il entre alors en contact avec la Montreal Telegraph pour les travaux, puisque cette compagnie possède déjà la ligne initiale⁶¹. Un contrat est rapidement

⁵⁷ *Compte-rendu officiel des débats de la Chambre des communes du Canada*, volume XXII (session 1888), pages 101-103.

⁵⁸ *Compte-rendu officiel des débats de la Chambre des communes du Canada*, volume XXIII (session 1889), pages 82-83.

⁵⁹ *Compte-rendu officiel des débats de la Chambre des communes du Canada*, volume XXV (session 1891), page 147.

⁶⁰ *Debates and proceedings of the Senate of Canada*, volume XX (session 1886), pages 116-118.

⁶¹ Malgré la location et l'exploitation de ses lignes par la Great North Western Telegraph, la Montreal Telegraph conserve une existence nominale et une possession théorique des ces dernières.

conclu et validé par le Conseil Privé⁶². La même année, le gouvernement envisage de bâtir une ligne de télégraphe le long du chemin de fer entre Oxford, New Glasgow et Sydney (NE). La Canadian Pacific Telegraph écrit au gouvernement, proposant de bâtir la ligne aussitôt que possible. La compagnie n'oublie pas de préciser que Sydney est le débouché des câbles transatlantiques et qu'il serait souhaitable que la ligne reste entre des mains canadiennes. L'année suivante, en 1888, la Western Union Telegraph écrit à son tour au gouvernement pour lui proposer un contrat avantageux. Peu après, la Montreal Telegraph signale que le tronçon entre Oxford et New Glasgow fait partie de son monopole sur l'Intercolonial⁶³. Le gouvernement décide de remettre les choses à plat en demandant l'avis du ministère de la Justice. Celui-ci lui répond en 1889, que le gouvernement est libre de contracter avec qui il veut, puisque la ligne est indépendante de celle de l'Intercolonial⁶⁴. Le gouvernement suit donc la suggestion du ministère et accepte la proposition de la Western Union Telegraph. Les négociations s'étendent sur presque un an, avec plusieurs accords envisagés, pour finalement aboutir à un compromis à la fin de l'année 1890⁶⁵.

En guise de lot de consolation, le Canadian Pacific Telegraph est autorisé à installer une ligne de télégraphe le long de l'Intercolonial entre Saint Jean (NB) et Halifax (NE), malgré le contrat de la Montreal Telegraph. L'autorisation est donnée par le gouvernement en juin 1888⁶⁶. De plus, le Canadian Pacific Telegraph reçoit un accord exclusif de la part du gouvernement pour la transmission des messages météorologiques. Le contrat est accordé en août 1891⁶⁷. Le gouvernement entre donc en négociation avec les deux principales compagnies dans les Provinces Maritimes, leur garantissant alternativement les contrats importants qu'il souhaite voir achevés. Même s'il est plus actif qu'avant, il adopte néanmoins une approche équilibrée entre les différentes

⁶² BAC, RG2, décret n°1887-1091 (9 septembre 1887).

⁶³ BAC, RG43, série A-I-2, volume 340, dossier 5295-1.

⁶⁴ BAC, RG13, série A-2, volume 72, dossier 101.

⁶⁵ BAC, RG43, série A-I-2, volume 340, dossier 5295-1 et BAC, RG2, décrets n°1890-0051 (10 janvier 1890), n° 1890-1395 (7 juin 1890) et n°1890-2336 (28 novembre 1890).

⁶⁶ BAC, RG43, série D-I-8, volume 2544, dossier 26.

⁶⁷ BAC, RG13, série A-2, volume 81, dossier 672.

compagnies concurrentes, probablement pour ne pas déséquilibrer les rapports de force entre elles par des actions administratives.

II. La télégraphie sous-marine

Concernant la question de la télégraphie sous-marine, la situation au 1^{er} juillet 1867 est là aussi plutôt simple. La technologie employée est relativement récente et il s'agit des premiers câbles transcontinentaux à relier l'Europe et l'Amérique. La législation concernant ces derniers est donc très partielle. En fait, si la première tentative de pose d'un câble transatlantique a eu lieu en 1857-1858, c'est seulement une dizaine d'années plus tard qu'est ouverte la première liaison fiable, en juillet 1866. Ainsi, lorsque se forme la confédération, les deux continents sont reliés depuis moins d'un an.

A. Les premières législations (1867-1873)

Pour être exact, la liaison transatlantique ne touche pas encore directement le Canada. En effet, les deux câbles en service en 1867 relient Valentia, en Irlande, à Heart's Content, à Terre-Neuve. Ils appartiennent à une compagnie britannique, l'Anglo-American Telegraph Company. Cette dernière, par un savant montage financier, a repris les actifs de la défunte New York, Newfoundland and London Telegraph Company. Cette compagnie possédait deux liaisons en Amérique du Nord britannique. La première, posée en 1855, relie Terre-Neuve à la Nouvelle-Écosse tandis que la seconde, posée en 1856, relie l'Île-du-Prince-Édouard au Nouveau-Brunswick. Ces câbles tombent donc désormais sous le contrôle de l'Anglo-American Telegraph.

1. État des législations provinciales

Dans un premier temps, il nous faut aborder le sujet des législations provinciales concernant les câbles sous-marins. En effet, si ces législations sont partielles, elles forment une première base pour l'élaboration de la législation fédérale. Dans les quatre colonies qui forment le Canada en 1867, trois d'entre elles ont incorporé des compagnies dans le but de poser des câbles sous-marins⁶⁸.

⁶⁸ Pour les détails concernant les compagnies de câbles sous-marins avant la Confédération, voir le chapitre I.

La première a avoir agi dans ce domaine est bien évidemment l'Île-du-Prince-Édouard, qui ne peut communiquer avec le continent autrement que par câble sous-marin. Comme nous l'avons souligné dans le chapitre précédent, l'objectif de la colonie était de se relier à tout prix au continent. Toute sa législation ayant été passée dans ce but, c'est sans surprise que nous retrouvons le premier acte de loi sur la télégraphie sous-marine. Il s'agit de l'incorporation de la New York, Newfoundland and London Telegraph Company, en 1854, peu après la pose du premier câble par Frederick Gisborne. La compagnie a reçu le monopole sur les communications de l'île, ainsi qu'une subvention annuelle de 300£, subvention reprise par le gouvernement fédéral.

La seconde colonie intéressée par les câbles sous-marins est la Nouvelle-Écosse. À la suite du monopole accordé par la colonie à la Nova-Scotia Electric Telegraph Company, les câbles sous-marins nécessitent toujours l'accord de cette dernière. En une dizaine d'années, deux compagnies seulement sont autorisées à faire atterrir leurs câbles en Nouvelle-Écosse. La première est l'inévitable New York, Newfoundland and London Telegraph Company, autorisée en 1857. La compagnie se voit même accorder un monopole sur les relations sous-marines de la colonie. Ce droit est néanmoins remis en question dix ans après, alors que la British and American Telegraph Company est incorporée en 1867, avec le droit de poser un câble sur les côtes de la colonie. Rappelons qu'à ce moment-là, l'Anglo-American Telegraph administre une liaison transatlantique fiable depuis un an déjà.

Enfin, la troisième colonie est celle du Canada-Uni. Cette dernière a passé quatre actes de lois en faveur de câbles sous-marins. Contrairement à ses deux voisines, ces législations sont restées sans suite, puisqu'aucun câble n'a été posé à partir des rivages de la colonie. Le premier acte de loi concernait encore la New York, Newfoundland and London Telegraph Company, qui se voit accorder certains privilèges dès 1856. La Montreal Telegraph reçoit les mêmes privilèges l'année suivante, mais sans les mettre en pratique ici aussi. Deux ans après, en 1859, deux compagnies sont incorporées, à savoir la Transmundane Telegraph Company et la Canadian and British Telegraph Company. Aucune d'entre elles ne passe à l'acte et leurs incorporations restent lettre morte.

2. Les premières lois fédérales

Face à ces législations dispersées, nous pouvons constater que le gouvernement fédéral se retrouve rapidement en position de pionnier. Il doit composer avec la réalité d'une liaison transatlantique fiable et créer un environnement législatif inédit. Dans un premier temps, le gouvernement fédéral maintient la politique engagée par les colonies avant lui, incorporant les compagnies privées une à une. Il s'engage ainsi dans une attitude passive, répondant ainsi au modèle de l'État libéral déjà affirmé dans le domaine de la télégraphie terrestre.

Cette politique initiale ne pose pas de problème tant qu'il s'agit d'autoriser des compagnies canadiennes. Ainsi, en 1869, la Canadian and European Telegraph Company est incorporée⁶⁹. Déposé initialement sous le nom de Transatlantic Telegraph Company, l'acte d'incorporation ne pose aucun problème lors de son passage au Parlement. Néanmoins, les législations provinciales sont respectées, puisque la compagnie ne reçoit le droit de poser ses câbles qu'au Québec ou au Nouveau-Brunswick. Les monopoles locaux accordés à l'Anglo-American Telegraph par les législations de l'Île-du-Prince-Édouard et de la Nouvelle-Écosse sont indirectement confirmés par le gouvernement fédéral. La compagnie reçoit par contre un soutien important du gouvernement fédéral auprès du gouvernement impérial, lorsque ce dernier soutient sa suggestion de faire explorer la route maritime entre Gaspé et le Groenland par des navires de l'amirauté⁷⁰. Pour autant, la compagnie semble éprouver des difficultés pour financer ses activités. Le délai initial de trois ans pour le début des travaux ne semble pas avoir été respecté puisque la compagnie demande un amendement à sa charte en 1872⁷¹. Elle obtient une prolongation du délai de deux ans et en profite pour changer son nom en Canadian and Great Northern Telegraph Company⁷². Mais sa situation ne s'améliore pas vraiment alors que le délai expire de nouveau sans que rien n'ait été fait. La compagnie demande et obtient finalement une nouvelle prolongation de

⁶⁹ « Acte pour incorporer la Compagnie Canadienne et Européenne de Télégraphe », *Statuts du Canada*, 32-33 Victoria, c.63 (22 juin 1869).

⁷⁰ BAC, RG6, série A-1, volume 7, dossier 1065 et BAC, RG2, décret n°1869-0998 (11 janvier 1870).

⁷¹ BAC, RG6, série A-1, volume 11, dossier 670.

⁷² « Acte pour amender l'Acte pour incorporer la Compagnie Canadienne et Européenne de Télégraphe », *Statuts du Canada*, 35 Victoria, c.96 (14 juin 1872).

délai de trois ans⁷³. Le gouvernement se tient notamment au courant des avancées de la compagnie, notamment pour les dispositions concernant la future transmission des messages et la route maritime envisagée par la compagnie, via le Groenland⁷⁴. Entre temps, une deuxième compagnie est incorporée par le parlement, sous le nom de Canada Atlantic Cable Company⁷⁵. Cette dernière demande le soutien de l'État dans son projet, assurant qu'un câble transatlantique canadien serait plus sûr pour les communications⁷⁶. Mais la compagnie ne semble pas plus efficace que sa consœur, puisqu'elle ne réussit pas non plus à démarrer ses travaux lorsque le délai initial de trois années s'achève⁷⁷.

La situation devient plus délicate lorsqu'il s'agit d'autoriser une compagnie étrangère. La liaison mise en place par l'Anglo-American Telegraph n'est certes pas menacée, puisqu'elle a été posée en vertu des législations coloniales avant la Confédération. Mais d'autres compagnies tentent d'ouvrir de nouvelles liaisons transatlantiques. La première d'entre elles est une compagnie française. Souhaitant poser un câble direct entre la France et les États-Unis, la Société du Câble Transatlantique Français ouvre une première liaison en 1869. Lors de cette ouverture, en raison du vide juridique dans le domaine des câbles sous-marins aux États-Unis, le président Grant pose alors les bases de la politique états-unienne en matière de câbles sous-marins, à savoir une autorisation d'atterrissage pour toute compagnie, tant que celle-ci ne possède aucun monopole d'aucune sorte et que toute autre compagnie soit aussi autorisée à atterrir un câble dans son pays d'origine. Cette politique officieuse devient la norme pour pouvoir poser un câble aux États-Unis⁷⁸. La compagnie est rapidement intégrée dans le système financier de la puissante Anglo-American Telegraph. En 1872, la compagnie demande l'autorisation d'atterrir son deuxième câble en Nouvelle-Écosse. Le

⁷³ « Acte pour amender l'Acte pour incorporer la Compagnie de Télégraphe du Canada et du Grand Nord », *Statuts du Canada*, 37 Victoria, c.83 (26 mai 1874).

⁷⁴ BAC, RG2, décret n°1872-0040B (8 mars 1872), n°1872-0607 (8 juin 1872) et n°1873-0947B (10 juillet 1873).

⁷⁵ « Acte pour incorporer la Compagnie Canadienne du Télégraphe de l'Atlantique », *Actes du Parlement de la puissance du Canada*, 36 Victoria, c.96 (23 mai 1873).

⁷⁶ BAC, RG6, série A-1, volume 13, dossier 787.

⁷⁷ Il est aussi probable que les conditions géographiques pour la route maritime choisie, notamment la glace, aient joué un rôle dans les difficultés des compagnies canadiennes.

⁷⁸ Pour l'histoire de ce premier câble français, voir Pascal Griset, *Les télécommunications transatlantiques de la France (XIX^e-XX^e siècles)*, Paris, Rive Droite, 1996, pages 50-54

gouvernement signale que seul le parlement aurait autorité sur ce sujet et recommande à la compagnie de déposer un projet de loi privé⁷⁹. La réponse est ici fondamentalement différente de celle obtenue aux États-Unis, où le pouvoir exécutif reste passif face aux demandes de la compagnie. Le gouvernement canadien tente de conserver une approche passive, laissant l'initiative des actions législatives aux compagnies privées. La compagnie française n'aura pas le temps de se rendre à cette étape, puisqu'elle est absorbée en 1873 par l'Anglo-American⁸⁰. Le deuxième câble, devenu alors propriété de la compagnie britannique, est posé entre l'Irlande et Terre-Neuve. Mais ce n'est que partie remise, tant il apparaît clairement que la question fera irruption dans les débats parlementaires tôt ou tard.

B. Les premières lois générales (1874-1879)

C'est le gouvernement libéral de Mackenzie, tout récemment porté au pouvoir, qui développe les premières lois générales sur la télégraphie sous-marine. Au début de l'année 1873, une compagnie répondant au nom de Direct United States Cable Company est financée par des investisseurs britanniques, notamment les Siemens Brothers, fabricant réputé de câbles sous-marins. La compagnie envisage de poser un câble transatlantique pour concurrencer l'Anglo-American Telegraph. Elle se heurte néanmoins au monopole que cette dernière possède à Terre-Neuve. La compagnie décide alors de relier directement l'Irlande au Canada. Il lui faut pour cela obtenir un droit d'atterrissage sur les côtes de la Nouvelle-Écosse.

1. Une première tentative en 1874

Tout comme aux États-Unis, il existe un vide juridique au Canada en ce qui concerne la pose des câbles sous-marins. Depuis la réussite du premier câble presque dix ans plus tôt, les télécommunications transatlantiques sont devenues monnaie courante, et le trafic ne cesse de croître. Pour une raison inconnue, la Direct United States Cable ne

⁷⁹ BAC, RG6, série A-1, volume 11, dossier 947.

⁸⁰ Anglo-American Telegraph Company, *et al.*, *Articles of agreement made this 25th day of June, 1873, between the Anglo-American Telegraph Company Limited ... of the first part, the Société du Câble transatlantique français ... of the second part ... Articles of agreement made this 26th day of June, 1873, between the New York, Newfoundland and London Telegraph Company ... of the first part, The Anglo-American Telegraph Company Limited ... of the second part, and The Newfoundland Land Company Limited ... of the third part, S.l., s.n., 1873 (ICMH 23837).*

dépose pas de demande pour obtenir un acte privé la concernant. À la place, un projet de loi privé pour « régler la construction et l'entretien des télégraphes électriques » est présenté par le député libéral Edward Blake à la Chambre des communes⁸¹. Ce projet propose de légiférer sur les câbles transatlantiques, soi-disant pour protéger les droits du pays sans porter atteinte aux droits privés déjà existants. De l'avis de plusieurs membres du parlement, ce projet est inspiré par la Direct United States Cable qui souhaite se voir autoriser à atterrir son câble, tout en remettant en question la position de l'Anglo-American Telegraph. Le projet de loi passe sans encombre à la Chambre des communes, à majorité libérale. Par contre, le Sénat, disposant d'une majorité de sénateurs conservateurs, amorce un important débat sur le projet. Quatorze sénateurs prennent la parole durant ce débat⁸². La plupart des sénateurs libéraux se prononcent en faveur du projet arguant que ce dernier serait un rempart contre les monopoles et permettrait la baisse des tarifs transatlantiques. Ce sont particulièrement le Secrétaire d'État Richard W. Scott et le leader du gouvernement au Sénat, Luc Letellier de St-Just, qui prennent la parole. Les opposants au projet sont les sénateurs conservateurs, soucieux de défendre les droits acquis de l'Anglo-American Telegraph, soulignant qu'un projet de loi privé ne saurait légiférer sur des droits aussi larges. Nous trouvons notamment les noms de Robert Read, Robert D. Wilmot, Amos E. Botford, Alexander Vidal ou encore le leader de l'opposition au Sénat, Alexander Campbell⁸³. Un amendement, défendant les droits de l'Anglo-American Telegraph est proposé par le sénateur conservateur Henry Kaulback, mais est repoussé sur division. Le projet de loi est finalement voté en troisième lecture, le Sénat ne souhaitant apparemment pas s'opposer à un projet déjà voté par la Chambre des communes. Durant le débat, l'Anglo-American Telegraph écrit au gouvernement pour exprimer son opinion en défaveur du projet, qui léserait ses intérêts⁸⁴. Néanmoins, à la suite de ce courrier et vu l'opposition rencontrée par le projet au Sénat, le gouverneur général, Lord Dufferin, décide de réserver l'acte pour demander

⁸¹ *Journaux de la Chambre des Communes de la Puissance du Canada*, volume VIII (session 1874), page 31.

⁸² *Debates and proceedings of the Senate of Canada*, volume VIII (session 1874), pages 296-310.

⁸³ Deux sénateurs se distinguent durant le débat, en prenant des positions opposées à celle de leurs partis. Il s'agit d'Edward G. Penny, sénateur libéral, qui s'oppose au bill, tandis que David L. Macpherson, sénateur conservateur, pour sa part, soutient le bill.

⁸⁴ BAC, RG3, série A-1, volume 19, dossiers 1258 et 1361.

l'avis du gouvernement britannique à ce sujet⁸⁵. S'ensuit un échange de dépêches entre Dufferin et Lord Carnarvon, le Secrétaire d'État britannique aux colonies⁸⁶, avec notamment la transmission de deux décrets du Conseil Privé, en juin et en octobre, récusant les droits supposés de l'Anglo-American Telegraph⁸⁷. Finalement, après analyse des éléments à sa disposition, Lord Carnarvon se pose en défenseur de l'autonomie du Canada :

La matière de ce bill est du ressort de la législature fédérale. [...] Il est évident que si l'intervention du gouvernement de Sa Majesté était susceptible d'être invoquée chaque fois que la législation canadienne, sur des questions locales, affecte ou est supposée affecter la propriété de personnes absentes, que le système de gouvernement responsable concédé au Canada pourrait être réduit à une très étroite limite⁸⁸.

Le projet se retrouve alors dans une impasse législative. Lord Carnarvon ayant décidé de maintenir la suspension de ce dernier, le gouvernement canadien doit désormais prendre ses responsabilités sur la question. Entre temps, à l'été 1874, la Direct United States Cable a posé son câble télégraphique à Tor Bay (NE).

2. *La loi générale de 1875*

Après la décision de Lord Carnarvon, le projet réservé est présenté de nouveau à la Chambre des communes, mais en tant que projet de loi public cette fois et soutenu directement par le gouvernement. Ce dernier est présenté comme un acte permettant d'offrir « the widest possible privileges to all companies formed or to be formed with a view to working cables through [...] the Atlantic Ocean [...] »⁸⁹. Le projet passe relativement aisément à la Chambre des communes, malgré l'opposition de John A. Macdonald, le leader de l'opposition conservatrice. Le projet se heurte par contre à une vive opposition au Sénat, ici aussi en provenance du parti conservateur. Le débat dure pendant près de deux semaines et de nombreux sénateurs expriment leurs opinions au sujet du projet de loi. Le débat tourne principalement autour de deux aspects.

⁸⁵ BAC, RG13, série A-2, volume 1861, dossier 1131.

⁸⁶ « Bill concernant les télégraphe sous-marins », *Documents de la Session*, volume IX (1875), document n°20.

⁸⁷ BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1874-0720 (4 juin 1874) et 1847-1213 (2 octobre 1874).

⁸⁸ BAC, RG13, série A-2, volume 1861, dossier 1131, page 13.

⁸⁹ *Debates and proceedings of the Senate of Canada*, volume IX (session 1875), page 302.

Le premier est la position légale de l'Anglo-American Telegraph. Les opposants au projet, majoritairement conservateurs, soutiennent que ce dernier empiète sur les droits légaux de la compagnie. Le sénateur Robert B. Dickey est le plus farouche défenseur de cette position, n'hésitant pas à longuement élaborer et justifier ses arguments, citant les lois de la Nouvelle-Écosse et soutenant la dette morale que le pays doit aux pionniers du télégraphe transatlantique⁹⁰. Pour sa part, le gouvernement soutient que l'Anglo-American ne possède aucun droit au Canada pour l'atterrissage de ses câbles. William Miller contredit Dickey point par point, notamment sur le fait que la législation de Nouvelle-Ecosse concerne la New York, Newfoundland and London Telegraph Company, pas l'Anglo-American Telegraph, ou encore sur le fait que les actionnaires actuels de cette dernière ne sont plus les valeureux pionniers de 1865-1866, mais des spéculateurs américains attirés par l'appât du gain⁹¹. Sur ce point, la question s'achève sur un statu-quo, les deux parties s'accordant sur le fait que la compagnie n'a pas de droits acquis légalement mais des droits acquis par l'usage et que ceux-ci ne doivent pas être menacés.

Le second aspect est celui concernant le monopole de la compagnie. La position du gouvernement est très bien résumée par George Brown déclarant : « [...] let us break up this monopoly. It would be far better in the interests of the public that the matter should be left open to competition upon the free trade principle »⁹². La plupart des arguments des défenseurs du projet tournent autour de ce concept de libre concurrence. L'objectif affiché du gouvernement est donc de briser le monopole de l'Anglo-American Telegraph et d'obtenir des tarifs télégraphiques plus bas via la concurrence prévue entre les compagnies, notamment la Direct United States Cable. Les opposants au projet de loi soutiennent avec justesse que personne ne s'est plaint jusqu'à présent de ce monopole. Ils affirment ensuite que le projet favorise surtout la nouvelle compagnie au détriment de l'Anglo-American Telegraph. Enfin, ils n'hésitent pas à combattre le gouvernement sur le plan des tarifs, notamment en proposant un amendement pour imposer un tarif maximal pour les dépêches télégraphiques. Ce dernier est repoussé sur division, les

⁹⁰ *Ibid.*, pages 306-323.

⁹¹ *Ibid.*, pages 340-359.

⁹² *Ibid.*, page 421.

sénateurs libéraux restants fidèles au principe du libre-marché⁹³. Dans un dernier effort, les opposants au projet de loi essayent bien de le faire repousser à la session suivante, soutenant que le gouvernement de Terre-Neuve doit être consulté sur cette question de monopole.

Durant le débat, l'Anglo-American Telegraph essaie de faire valoir son point de vue, en déposant notamment deux pétitions au Sénat⁹⁴. Tout comme l'année précédente, le débat s'achève sur la même conclusion, c'est-à-dire le passage du projet de loi en troisième lecture, cette fois après un vote sur division. Fait inusité, les opposants au projet demandent à ce que leur dissidence soit notée dans le journal du Sénat. Le projet devient donc loi après sanction royale⁹⁵.

3. *Les conséquences immédiates (1876-1878)*

Dans le mois suivant le passage de la loi, la Direct United States Cable est incorporée au Canada conformément à la loi générale. Ses droits sont précisés via un ordre en conseil⁹⁶. Pour éviter tout problème, l'Anglo-American Telegraph, pour sa part, décide de contourner les dispositions de la loi générale en louant une partie de sa liaison entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve à la Western Union Telegraph. Les onze miles de câbles recouvrant les eaux territoriales du Canada ne sont donc plus officiellement sous le contrôle de l'Anglo-American Telegraph, permettant ainsi à la compagnie de fonctionner sans tomber dans l'illégalité⁹⁷.

De son côté, le Sénat continue de contester la loi générale. En février 1876, les sénateurs conservateurs demandent une copie de la correspondance entre le gouvernement, la Direct United States Cable et l'Anglo-American pour l'année écoulée. Ces derniers pensent en effet que la loi générale est un échec et souhaitent le démontrer⁹⁸. Ainsi, Henry Kaulback souligne la hausse récente des tarifs sur les messages transatlantiques, incriminant le gouvernement pour avoir refusé son

⁹³ *Ibid.*, pages 420-431.

⁹⁴ *Journaux du Sénat du Canada*, volume IX (session 1875), pages 128-131.

⁹⁵ « Acte concernant la construction et l'entretien des lignes de télégraphes électriques sous-marin », *Actes du Parlement de la puissance du Canada*, 38 Victoria, c.26 (8 avril 1875).

⁹⁶ BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1875-0503 (17 mai 1875).

⁹⁷ *Debates and proceedings of the Senate of Canada*, volume XIV (session 1880), pages 213-214.

⁹⁸ *Debates and proceedings of the Senate of Canada*, volume X (session 1876), pages 45-50.

amendement l'année précédente. Robert B. Dickey revient aussi sur la prévisibilité de cet échec et souligne la mauvaise législation due aux libéraux au pouvoir. Il souligne qu'une éventuelle fusion entre la Direct United States Cable et l'Anglo-American engendrerait un monopole pire que le précédent. Les sénateurs libéraux, notamment le Secrétaire d'État Richard, W. Scott, et le leader du gouvernement au Sénat, Luc Letellier de St-Just, répondent aux attaques des conservateurs en précisant que la récente hausse de tarifs est due à la rupture du câble de la Direct United States Cable et qu'une enquête criminelle est en cours. Ce cours débat n'entraîne aucune action concrète, si ce n'est une critique de l'action du gouvernement libéral par les sénateurs conservateurs. Les documents demandés sont fournis et la discussion tourne court⁹⁹.

L'année suivante, la controverse s'éteint d'elle-même, avec le rachat de la Direct United States Cable par l'Anglo-American. En février 1877, une nouvelle demande est faite par les sénateurs conservateurs pour obtenir copie de la correspondance entre le gouvernement, la Direct United States Cable et l'Anglo-American pour l'année écoulée. Robert Read égratigne au passage le gouvernement en lui demandant s'il compte faire quelque chose pour réparer son oubli en ce qui concerne l'amendement proposant un tarif maximal pour les communications transatlantiques¹⁰⁰. Le gouvernement se défend d'avoir mal agi, précisant que l'amendement proposé n'aurait probablement rien changé à la situation. Au final, le débat s'enlise sur la question des droits de l'Anglo-American et ne débouche, ici aussi, sur aucune solution concrète. L'étude de cette controverse au sujet des droits de la compagnie britannique est particulièrement instructive sur les débats au parlement sur le rôle de l'État. Les arguments avancés par les sénateurs libéraux sont très clairement en faveur d'une position passive de l'État fédéral dans la télégraphie sous-marine. Leur objectif est d'imposer une loi générale pour sécuriser l'environnement économique et laisser le champ libre pour la concurrence entre entreprises privées. Ils agissent ainsi en conformité avec le modèle de l'État libéral. Pour leur part, les sénateurs conservateurs refusent cette loi générale. La situation présente les satisfaits particulièrement, l'État trouvant son compte dans la position de la compagnie

⁹⁹ *Documents de la session*, volume X (Session 1876), document n°79.

¹⁰⁰ *Debates and proceedings of the Senate of Canada*, volume XI (session 1877), pages 83-84.

britannique. Il s'agit ici d'une vision proche de celle d'un État opportuniste. Le débat entre deux visions de l'État n'est pas encore tranché.

Entre temps, deux compagnies canadiennes ont demandé et obtenu une charte d'incorporation selon la loi générale de 1875. Il s'agit de l'Union Cable Company et de la Canada Atlantic Cable Company, deux compagnies très secondaires, puisqu'elles ne poseront jamais aucun câble à travers l'océan atlantique¹⁰¹. Au final, à la chute du gouvernement libéral de Mackenzie, en 1878, la situation des câbles transatlantiques est la même qu'au moment de son arrivée au pouvoir en 1874, à savoir un monopole de l'Anglo-American. Néanmoins, il existe désormais une loi générale sur le sujet.

Durant les années 1876-1879, nous trouvons aussi des traces de l'action de groupes de pression en faveur d'un système télégraphique gouvernemental dans le golfe du Saint-Laurent. Malgré les rapports favorables publiés sous le gouvernement Mackenzie, c'est seulement avec le retour au pouvoir des conservateurs de Macdonald et les débuts de la Politique nationale que la construction d'un tel réseau débute¹⁰².

C. Les câbles sous-marins après la loi générale (1879-1896)

Revenu au pouvoir en 1879, le gouvernement conservateur se voit offrir l'occasion de revenir sur la loi générale de 1875, puisque la Direct United States Cable, désormais sous le contrôle de l'Anglo-American, dépose une demande pour abroger cette dernière¹⁰³. La pétition déposée souligne que l'acte handicape la compagnie, ce qui ne manque pas d'ironie puisqu'il fut, à l'origine, une initiative de cette même compagnie pour faciliter ses activités. À la suite de cette pétition, un projet de loi « abrogeant l'acte concernant les lignes de télégraphe électrique sous-marin » est donc déposé à la Chambre des communes¹⁰⁴. Cela soulève un important débat entre les députés libéraux

¹⁰¹ « Acte pour incorporer la compagnie du Câble Atlantique Union », *Actes du Parlement de la puissance du Canada*, 40 Victoria, c.68 (28 avril 1877) et « Acte pour remettre en vigueur et amender l'acte incorporant la Compagnie Canadienne du Télégraphe de l'Atlantique », *Actes du Parlement de la puissance du Canada*, 40 Victoria, c.69 (28 avril 1877). Cette dernière était déjà incorporée en 1873 mais, son acte d'incorporation initiale étant tombé en désuétude, la compagnie a dû obtenir un acte pour le remettre en vigueur.

¹⁰² Voir le chapitre 5 pour les détails sur le réseau télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent.

¹⁰³ BAC, RG6, série A-1, volume 36, dossier 368.

¹⁰⁴ *Journaux de la Chambre des communes de la puissance du Canada*, volume XIII (session 1879), pages 57 et 81.

et les députés conservateurs. Les premiers soulignent l'apport de la loi générale, notamment en sécurisant l'environnement législatif pour les compagnies incorporées depuis 1875, ainsi que les restrictions apportées aux activités monopolistiques de l'Anglo-American. Les seconds rappellent le préjudice subi justement par cette dernière compagnie et soulignent l'inefficacité de la loi contre les monopoles. L'argument avancé le plus pertinent reste l'incapacité des compagnies terrestres canadiennes à profiter des câbles transatlantiques, car la loi générale leur interdit de faire affaire avec une compagnie possédant un monopole, soit l'Anglo-American¹⁰⁵. Le projet est finalement passé sur division, mais se voit stoppé par le Sénat, à majorité libérale depuis peu.

1. *La fin du monopole sur l'Atlantique*

Le gouvernement conservateur n'aura pas à insister davantage sur le sujet puisque le monopole de l'Anglo-American finit par céder quelques années après. La première compagnie à faire une brèche dans ce monopole est la Compagnie Française du Télégraphe de Paris à New-York. Posant ses premiers câbles en 1879, la compagnie exploite une liaison directe entre l'Europe et l'Amérique, via Saint-Pierre et Miquelon. Elle demande et obtient le droit d'atterrir au Canada, à condition de s'y faire incorporer¹⁰⁶. La compagnie demande donc un acte d'incorporation la session suivante et l'obtient sans encombre¹⁰⁷, lui permettant de commencer son service dans de bonnes conditions. La situation se complique par la suite, puisque la compagnie française est soumise à une impitoyable guerre de tarifs par l'Anglo-American Telegraph, ce qui la contraint à négocier pour entrer dans un cartel avec cette dernière¹⁰⁸. Le monopole a été menacé, mais n'a pas encore rompu. L'année suivante, c'est au tour de l'American Telegraph and Cable Company de tenter sa chance. La compagnie pose son premier câble en 1881, entre le Cap Canso (NE) et l'Irlande. Elle demande aussi une autorisation

¹⁰⁵ *Débats de la Chambre des communes du Canada*, volume XIII (session 1879), pages 1298-1304 et 1591-1594.

¹⁰⁶ BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1879-0169E (22 novembre 1879).

¹⁰⁷ « Acte à l'effet de conférer certains pouvoirs à la Compagnie Française du Télégraphe de Paris à New-York », *Actes du Parlement de la puissance du Canada*, 43 Victoria, c.65 (29 avril 1880).

¹⁰⁸ Pour l'histoire détaillée de la compagnie, voir Griset, *Les télécommunications transatlantiques de la France...*, pages 55-72.

au gouvernement fédéral, obtenue sans difficulté non plus¹⁰⁹. Par contre, la compagnie ne sera jamais incorporée au Canada puisque, rachetée par la Western Union Telegraph entre temps, elle est contrainte de rejoindre le cartel de l'Anglo-American Telegraph après la pose de son second câble en 1882. Un projet de charte avait été soumis à la Chambre des communes durant la session 1882 mais avait été reporté à la session suivante, puis abandonné¹¹⁰.

C'est finalement en 1884 que le monopole est définitivement rompu, par la mise en service des câbles de la Commercial Cable Company. Deux câbles sont posés cette année-là, entre Dover Bay (NE) et l'Irlande. L'atterrissage a été autorisé par le gouvernement fédéral¹¹¹, puis confirmé par un acte d'incorporation peu après¹¹². Malgré les pressions économiques de l'Anglo-American, la Commercial Cable réussit à rester indépendante du cartel britannique, en particulier grâce à ses liens étroits avec la Postal Telegraph Company, dernière compagnie à œuvrer aux États-Unis autre que la Western Union Telegraph. À partir du milieu des années 1880, le monopole britannique sur l'Atlantique se transforme donc en un duopole britannique et américain. La situation restera en l'état jusqu'à la fin du siècle, puisque seulement trois nouveaux câbles télégraphiques transatlantiques sont posés dans la dernière décennie du XIX^e siècle. Le premier est posé par la Commercial Cable en 1894, entre Dover Bay (NE) et l'Irlande. Le deuxième est posé par l'Anglo-American en 1894 aussi entre Terre-Neuve et l'Irlande. Le dernier est posé en 1897, entre Cap Cop (NE) et la France, par la Compagnie Française des Câbles Télégraphiques, compagnie issue de la fusion de la Compagnie Française du Télégraphe de Paris à New York et de la Société Française des Télégraphes Sous-Marins¹¹³.

Au final, en 1897, treize câbles parcourent le trajet entre l'Amérique et l'Europe, appartenant à deux alliances distinctes. Le cartel de l'Anglo-American contrôle huit

¹⁰⁹ BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1881-573 (14 avril 1881).

¹¹⁰ *Journaux de la Chambre des communes de la puissance du Canada*, volume XVI (session 1882), pages 39 et 511.

¹¹¹ BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1884-0087 (24 janvier 1884).

¹¹² « Acte conférant certains pouvoir à la Compagnie de Câble La Commerciale », *Actes du Parlement de la puissance du Canada*, 47 Victoria, c.87 (18 avril 1884).

¹¹³ Pour l'histoire détaillée sur cette fusion, voir Griset, *Les télécommunications transatlantiques de la France...*, pages 99-123.

câbles, cinq directement, deux via la Western Union Telegraph et le dernier via la Direct United States Cable. La Commercial Cable contrôle les cinq autres câbles, trois directement et deux indirectement, ceux de la Compagnie Française des Câbles Télégraphiques, entrée en alliance avec elle après avoir quitté le cartel de l'Anglo-American en 1886. Onze de ces treize câbles passent par la Nouvelle-Écosse, devenue la plaque tournante du trafic transatlantique. Le tableau suivant récapitule les systèmes télégraphiques transatlantiques en service en 1897 et leur point de passage au Canada (deux câbles étant posés directement entre l'Europe et les États-Unis).

Compagnie	Année	Origine en Europe	Point de passage
Anglo-American	1869	Brest (Fra.)	-
Anglo-American	1873	Valentia (Irl.)	Cap Breton (NE)
Anglo-American	1874	Valentia (Irl.)	Cap Breton (NE)
Anglo-American	1880	Valentia (Irl.)	Cap Breton (NE)
Anglo-American	1894	Valentia (Irl.)	Cap Breton (NE)
Direct United States Cable	1874	Ballinskelligs (Irl.)	Tor Bay (NE)
Western Union Telegraph	1881	Porthcurno (GB)	Cap Canso (NE)
Western Union Telegraph	1882	Porthcurno (GB)	Cap Canso (NE)
Commercial Cable	1884	Waterville (Irl.)	Dover Bay (NE)
Commercial Cable	1884	Waterville (Irl.)	Dover Bay (NE)
Commercial Cable	1894	Waterville (Irl.)	Dover Bay (NE)
C.F.C.T	1879	Brest (Fra.)	Cap Breton (NE)
C.F.C.T	1897	Brest (Fra.)	-

Tableau IV : Systèmes télégraphiques transatlantiques en service en 1897¹¹⁴

¹¹⁴ Les deux premiers systèmes transatlantiques de 1865-1866, appartenant à l'Anglo-American entre Valentia (Irl.) et Cap Breton (NE), ont été abandonnés respectivement en 1872 et 1877. Celui de 1869 appartenait à l'origine à la Société du Câble Transatlantique Français, absorbée par l'Anglo-American en 1872. De manière générale, tous les autres câbles de l'Anglo-American passent par Terre-Neuve avant de rejoindre la Nouvelle-Écosse.

2. Les autres liaisons sous-marines

Une première tentative pour relier l'Amérique à l'Europe via le détroit de Béring avait été abandonnée en 1866, peu après l'annonce de la réussite du câble transatlantique¹¹⁵. Après l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération en 1871, le Canada acquiert une deuxième façade maritime, sur l'Océan Pacifique cette fois. Dès le début des années 1880, l'idée d'un câble transpacifique commence à germer.

En fait, cette idée est en ligne directe issue de la liaison télégraphique transcontinentale. Sandford Fleming, ingénieur en chef du chemin de fer de l'Intercolonial, puis du chemin de fer du Pacifique était un ardent défenseur de l'impérialisme britannique. Dès juin 1879, il transmet à Frederick Gisborne, le pionnier oublié du télégraphe transatlantique récemment nommé Surintendant des télégraphes du gouvernement fédéral, une lettre « au sujet d'un télégraphe sous-marin entre la côte occidentale du Canada, sur l'Océan Pacifique, et le système télégraphique de l'Asie »¹¹⁶. Il y développe plusieurs arguments en faveur d'une telle entreprise, trouvant en Gisborne un récepteur attentif. Peu après, Fleming, devenu apparemment trop encombrant, est congédié par le gouvernement fédéral. Il reçoit néanmoins la promesse d'une exclusivité sur un futur projet de câble transpacifique¹¹⁷. Cette promesse se concrétise l'année suivante avec le passage d'un acte en sa faveur¹¹⁸.

Son idée attire la convoitise, puisqu'un projet de loi en cours d'étude pour une compagnie canadienne est modifié quelques jours avant la fin de la session. Initialement débattu à la Chambre des communes et au Sénat comme un projet de loi en faveur d'un câble transatlantique, ce dernier, déjà contesté, se voit modifié pour inclure l'autorisation de poser un câble dans le Pacifique. Malgré l'opposition du sénateur conservateur Robert B. Dickey, soulignant avec justesse le préjudice fait à Fleming, le projet de loi est

¹¹⁵ Voir le chapitre 3 pour les détails sur l'expédition Perry Collins et le réseau télégraphique de la Colombie-Britannique.

¹¹⁶ *Documents de la session*, volume XII (Session 1880), document n°123, annexe 24.

¹¹⁷ Mario Creet, « Fleming, sir Sandford », *Dictionnaire biographique du Canada*, Québec/Toronto, Presses de l'Université Laval/University of Toronto Press, volume XIV (1911-1920).

¹¹⁸ « Acte à l'effet de pourvoir à l'incorporation d'une compagnie pour établir un télégraphe sous-marin entre la côte canadienne du Pacifique et l'Asie », *Actes du Parlement de la puissance du Canada*, 44 Victoria, c.33 (21 mars 1881).

passé et l'European, American, Canadian and Asiatic Cable Company est incorporée¹¹⁹. Sur le plan de l'efficacité, les deux compagnies ainsi formées sont à égalité, puisqu'elles reviennent toutes les deux devant le parlement en 1883, la première pour demander une prolongation des délais pour le début des travaux, la seconde pour changer son nom et abandonner l'idée du câble¹²⁰. Les débats concernant la deuxième compagnie sont d'ailleurs de nouveau très agités au Sénat, Dickey en profitant pour souligner la véracité de ses allégations avancées deux ans auparavant. Il en ressort clairement que l'image de la compagnie est passablement écornée devant une partie des sénateurs, qui la blâment publiquement pour sa malhonnêteté et son incompétence¹²¹.

Sandford Fleming n'est guère plus efficace puisque après plusieurs années, sa compagnie n'a toujours pas été organisée et financée. Il change alors son fusil d'épaule et décide de devenir l'ardent défenseur d'un projet de câble pacifique d'État, projet qu'il soutient par de nombreux mémoires auprès des gouvernements canadiens, australiens et britanniques et par des représentations lors des Conférences Coloniales. Son projet devient réalité en 1902 seulement¹²².

Un autre projet de câble sous-marin est porté à l'attention du gouvernement à la fin des années 1880. Le gouvernement impérial soutient l'idée d'un câble entre Hamilton (Bermudes) et Halifax (NE). Le projet, bien que touchant le Canada, semble avoir été piloté directement par le Colonial Office à Londres¹²³. Le câble est finalement posé par la Halifax and Bermudas Telegraph Company en 1890, sans que cette dernière ne soit incorporée au Canada.

¹¹⁹ « Acte ayant pour objet de constituer en corporation la Compagnie du câble européen, américain, canadien et asiatique (à responsabilité limitée) », *Actes du Parlement de la puissance du Canada*, 44 Victoria, c.50 (21 mars 1881).

¹²⁰ « Acte à l'effet de modifier de nouveau l'Acte relatif à l'incorporation d'une compagnie pour établir un télégraphe sous-marin entre la côte canadienne du Pacifique et l'Asie », *Actes du Parlement de la puissance du Canada*, 46 Victoria, c.45 (25 mai 1883) et « Acte à l'effet de modifier l'Acte constitutif de la Compagnie du câble européen, américain, canadien et asiatique (à responsabilité limitée) et de changer son nom en celui de "Compagnie du Câble Américain, Britannique et Continental (à responsabilité limitée)" », *Actes du Parlement de la puissance du Canada*, 46 Victoria, c.78 (25 mai 1883).

¹²¹ *Debates and proceedings of the Senate of Canada*, volume XVII (session 1883), pages 513-523 et 541-555.

¹²² Voir le chapitre 7 pour les détails sur le câble du Pacifique.

¹²³ BAC, RG 6, série A-1, dossier 2439.

III. Bilan de l'action de l'État

Comme nous avons pu le constater, il semblerait que l'État fédéral se soit montré beaucoup plus actif dans le domaine de la télégraphie que les États coloniaux. Notre recension des actions gouvernementales entre 1867 et 1896 montre néanmoins une différence importante entre la télégraphie terrestre et la télégraphie sous-marine. Nous avons supposé qu'il s'agissait ici d'une action ambivalente de l'État face à deux approches théoriques différentes. Nous reprendrons ici la terminologie des règlements déjà utilisée précédemment et inspirée de l'analyse de Tomas Nonnenmacher.

A. Analyse de son action dans la télégraphie terrestre

Nous allons donc commencer par analyser l'action du gouvernement fédéral dans le domaine de la télégraphie terrestre. Dans un premier temps, la législation héritée des colonies est modifiée et actualisée selon les désirs de l'État fédéral. En parallèle, ce dernier coopère avec les compagnies privées. Dans un second temps, nous verrons si ces interventions correspondent bien à celle d'un État libéral.

1. La législation

Entre 1867 et 1896, le gouvernement fédéral passe vingt-et-un actes de lois concernant la télégraphie terrestre. En réalité, ces actes sont tous passés entre 1869 et 1886, soit durant un intervalle de dix-sept ans seulement. Quatorze actes concernent des compagnies privées, sept sont des actes publics.

Les actes privés concernent en tout seulement neuf compagnies privées, deux d'entre elles se taillant la part du lion dans leurs passages devant le parlement. En effet, les actes concernant la Montreal Telegraph sont au nombre de quatre, tandis que la Dominion Telegraph en compte trois. Les autres compagnies ne comptent qu'un seul et unique acte d'incorporation chacune¹²⁴. À première vue, la lutte entre la Montreal Telegraph et la Dominion Telegraph semble donc avoir eu des répercussions devant le parlement fédéral, puisque ces deux compagnies regroupent la moitié des actes passés

¹²⁴ Pour mémoire, il s'agit de la Thunder Bay Silver Mines Telegraph (1872), la Central Canada Telegraph (1874), la Great North Western Telegraph (1880), la Mutual Telegraph (1882), la Rapid Telegraph (1883), la Fort McLeod Rancho Telegraph (1885) et la North American Telegraph (1886). À l'exception de la Great North Western Telegraph, toutes auront soit disparues, soit seront restées purement locales en 1896.

par ce dernier, soit un total de sept en dix ans (1871 à 1882). Tous ces actes sont passés à l'initiative des compagnies qui en ont fait la demande. La Dominion Telegraph demande donc son incorporation initiale en 1871, recevant la majorité des règlements déjà accordés par le passé, à savoir les droits de passage, la protection des lignes et les règlements sur l'ordre des messages et leur confidentialité. Comme précédemment, le règlement sur l'acceptation des messages n'est pas cité. Les actes suivants étendent les pouvoirs de la compagnie au Nouveau-Brunswick, à la Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard (1874), puis au Canada au complet (1879). La Montreal Telegraph, dont les pouvoirs sont similaires (obtenus par sa charte en 1847 et par la loi générale de 1852, révisée en 1859), demande et obtient successivement l'extension de ses pouvoirs au Manitoba, Nouveau-Brunswick, Colombie-Britannique et Territoire du Nord-Ouest (1872), puis à la Nouvelle-Écosse (1873). Elle obtient aussi le droit d'investir dans la téléphonie (1880), ce qu'elle fera très brièvement. Enfin, sa charte est entièrement refondue en 1883 pour l'autoriser à louer ses lignes à la Great North Western Telegraph. Les sept autres compagnies privées reçoivent chacune un acte d'incorporation, avec les règlements désormais traditionnels, à l'exception du droit de passage des lignes parfois limité, apparemment à la demande de la compagnie le plus souvent¹²⁵.

Les actes publics sont aussi peu nombreux, comme nous l'avons déjà mentionné. Le premier, en 1869, élargit le droit de passage des compagnies privées dans la Confédération. Les deux suivants sont des actes de 1879-1880 pour attribuer, avant de l'annuler, une subvention en faveur d'un projet télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent. Le quatrième est passé en 1881 et renforce le règlement sur la confidentialité des messages. Le cinquième, passé en 1882, définit de manière distincte le téléphone et le télégraphe. Enfin les derniers sont des refontes de tous les actes publics concernant le télégraphe terrestre en deux actes distincts dans les Statuts Révisés du Canada de 1886.

Dans le domaine de la législation, l'État fédéral semble donc réduire son action au strict minimum, répondant seulement aux demandes des compagnies. Même si les actes publics sont passés à l'initiative du gouvernement, leur portée reste limitée. En bref, l'État semble rester passif et arbitrer des luttes économiques sans intervenir.

¹²⁵ Ainsi la Thunder Bay Silver Mines Telegraph est limitée à la région des Grands Lacs tandis que la Central Canada Telegraph et la Fort McLeod Ranche Telegraph sont limitées aux Prairies.

2. *La coopération public-privé*

Pourtant, il intervient parfois plus directement, comme en témoignent les contrats passés pour la construction de diverses lignes. De manière générale, il apparaît néanmoins que le gouvernement n'a jamais cherché à favoriser une compagnie, étant bien aise de profiter de la concurrence. Ainsi, pratiquement chaque compagnie d'importance a reçu sa part de contrats de la part de l'État fédéral. Sans surprise, la Montreal Telegraph reçoit la plus grosse part, avec les contrats pour la ligne télégraphique le long de l'Intercolonial (1876 et 1887). Mais le gouvernement n'hésite pas à passer outre quand cela l'arrange, comme en témoignent les contrats avec la Western Union Telegraph pour un embranchement de ce même Intercolonial (1889-1890) ou avec le Canadian Pacific Telegraph sur l'Intercolonial entre Saint-Jean (NB) et Halifax (NE) (1888-1891). Pour le réseau télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent, la Montreal Telegraph et la Dominion Telegraph se partagent équitablement deux contrats de valeur similaire (environ 16 000\$), la première entre Matane et Rivière-au-Renard (QC), la seconde entre Halifax et le Cap Canso (NE). En résumé, il semble clair ici aussi que l'État a simplement profité de la diversité des compagnies présentes au Canada pour obtenir les meilleurs contrats possibles pour ses projets. Nous ne trouvons toutefois aucune action visant à favoriser sciemment une compagnie par rapport à une autre. Même dans son intervention, l'État reste aussi équitable, pour ne pas dire aussi passif, que possible.

3. *Un État libéral*

Nous concluons de cette analyse que le gouvernement, qu'il soit libéral ou conservateur, a continué à promouvoir un modèle d'État libéral dans le domaine de la télégraphie terrestre. Après une réorganisation de la législation face à l'entrée des différentes provinces dans la confédération (1869-1873), le gouvernement intervient seulement en réaction à la lutte que se livrent les compagnies privées, sans favoriser personne (1875-1883). Après la révision des lois générales en 1886, la situation est stabilisée et l'État ne passe plus aucun acte de loi concernant la télégraphie terrestre durant presque dix ans. Son rôle est un rôle d'arbitre, délimitant les règles de l'espace juridique et économique dans lequel s'affrontent les compagnies. Son action se limite à rendre plus sécuritaire l'environnement juridique et politique pour favoriser la

croissance des compagnies privées, qu'elles soient britanniques, canadiennes ou états-uniennes. Les lois et contrats passés servent à rendre les actions de ces compagnies plus acceptables et d'assurer un équilibre stable entre leurs droits et les droits du public en général. Quelques voix se sont parfois élevées au parlement pour remettre en cause cette politique, appelant le plus souvent à une nationalisation des lignes télégraphiques. À chaque fois, le gouvernement se prononce contre cette option, malgré l'exemple de la nationalisation des lignes britanniques intervenue en 1868¹²⁶. En 1896, le Canada reste donc le seul pays, avec les États-Unis, à maintenir des réseaux télégraphiques terrestres privés à une si grande échelle. Tous les autres réseaux des principaux pays industrialisés (Grande-Bretagne, Allemagne, France) sont des réseaux publics. Encore plus original, le Canada est le seul pays à maintenir un système télégraphique aussi éclectique, regroupant trois réseaux privés (Great North Western Telegraph, Canadian Pacific Telegraph et Western Union Telegraph) et un réseau public (Government Telegraph) sur un même espace politique¹²⁷. À notre avis, cette particularité, pour explicable qu'elle soit, n'est pas issue de la politique adoptée par le gouvernement fédéral. Ce dernier est resté en permanence fidèle à son modèle d'État libéral, simple arbitre et dont l'intervention ne vise qu'à promouvoir et délimiter l'intervention des acteurs privés.

B. Analyse de son action dans la télégraphie sous-marine

Dans le domaine de la télégraphie sous-marine, le gouvernement fédéral semble adopter une logique d'action bien différente. Ce champ d'action est très récent, puisque les premiers câbles sous-marins en Amérique du Nord datent de 1852 et 1856, avec la liaison entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent. Mais la législation s'intéresse bien plus aux câbles transatlantiques dont les premiers exemplaires sont opérationnels en 1866. L'exploit technique, salué à travers le monde, permet de relativiser les échecs successifs des compagnies incorporées entre 1856 et 1859. Comme le soutient avec

¹²⁶ L'idée est proposée à six reprises devant le parlement, en 1868, 1869, 1870, 1882, 1888, 1889. Une nationalisation déguisée via la Canadian Pacific Telegraph est proposée, puis rejetée en 1886.

¹²⁷ En effet, le réseau terrestre des États-Unis est entièrement privé, suite au monopole de la Western Union Telegraph.

justesse Pascal Griset, nous pouvons distinguer une « pédagogie de l'échec »¹²⁸ expliquant la réussite plus tardive du projet à la quatrième tentative seulement.

1. *Les actes privés*

Lorsque le gouvernement fédéral commence à légiférer dans le domaine de la télégraphie sous-marine, il le fait avec la certitude qu'une liaison entre l'Europe et l'Amérique du Nord est techniquement possible. Les gouvernements coloniaux avaient pour leur part toujours légiféré sur des projets plus ou moins fiables. Ainsi, la Nouvelle-Écosse, souhaitant attirer les investisseurs, n'a pas hésité à accorder un monopole à la New-York, Newfoundland and London Telegraph en 1857. Les deux échecs de 1857-1858 ne prètent pas à conséquence, le monopole reste virtuel. Par contre, la réussite de 1865-1866, pose le problème de la légitimité d'un tel monopole, devenu désormais bien réel. Les actes de lois privés passés par le parlement fédéral, soit onze au total entre 1869 et 1890, ont tous dû composer avec ce monopole.

La première réponse possible à ce problème est l'acceptation implicite du monopole en autorisant les compagnies concurrentes à s'installer au Québec et au Nouveau-Brunswick seulement, respectant ainsi la position de l'Anglo-American Telegraph sur l'Île-du-Prince-Édouard et en Nouvelle-Écosse. C'est la solution choisie par le gouvernement fédéral pour deux compagnies incorporées, la Canadian and European Telegraph (1869) et la Canada Atlantic Cable (1873). Chaque compagnie reçoit donc un droit de passage limité à deux provinces, la protection des lignes contre les dommages ainsi que l'obligation de transmettre les dépêches confidentiellement et dans l'ordre de réception. La législation est ici directement copiée de la législation terrestre. Mais les conditions géographiques et météorologiques de la route nord choisie, passant par le Groenland et l'Islande, sont trop rigoureuses pour la technologie en service à l'époque, expliquant l'échec des deux compagnies. Malgré les prolongations de délais accordées (1872, 1874 et 1877), cette solution n'est pas viable à long terme.

La seconde réponse possible est l'annulation du monopole et l'autorisation de la concurrence. Cette solution est à l'origine des nombreux débats au Sénat entre majorité et opposition; des débats qui concernent principalement le vote des lois générales. En ce

¹²⁸ Griset, *Les télécommunications transatlantiques de la France...*, pages 48-49.

qui concerne les actes privés, une fois la loi générale passée, nous trouvons cinq compagnies incorporées, dont seulement deux poseront réellement des câbles¹²⁹. Nous pouvons noter aussi que deux compagnies ont été incorporées par décret du Conseil Privé, sans passer devant le parlement. Il s'agit de la Direct United States Cable (1875) et l'American Telegraph and Cable (1881) qui poseront leurs câbles peu après la publication des décrets. Toutes ces incorporations, qu'elles soient par acte du parlement ou décret du Conseil Privé, sont similaires sur le plan des droits et règlements. Nous y trouvons donc les droits de passage, la protection des lignes ainsi que les règlements sur l'ordre des messages et leur confidentialité. Comme pour la télégraphie terrestre, il n'existe aucun règlement sur l'acceptation des messages.

L'étude des actes privés nous indique donc que la législation semble suivre le même modèle que pour la télégraphie terrestre. Selon la typologie de Nonnenmacher, en tenant compte seulement des facteurs quantitatifs et de la chronologie de passage des règlements, nous pouvons supposer une position théorique proche de celle d'un État libéral.

2. *Les actes publics*

Les débats entourant le passage de la loi générale entre 1874 et 1877 nous éclairent un peu plus sur l'action de l'État fédéral dans le domaine de la télégraphie sous-marine. Les facteurs qualitatifs et les arguments avancés sont plus éclairants que la simple analyse statistique. Le cœur du débat porte sur le monopole de l'Anglo-American Telegraph dans les relations transatlantiques entre le Canada et l'Europe. Ce monopole s'appuie sur la décision législative prise par la Nouvelle-Écosse en 1857¹³⁰. Le débat oppose rapidement les sénateurs conservateurs, soutenant la position légale de l'Anglo-American Telegraph, aux sénateurs libéraux, réfutant la légalité de cette position. Derrière la rhétorique utilisée et les arguments légaux et/ou moraux avancés, une opposition fondamentale dans les objectifs souhaités est clairement perceptible. Les

¹²⁹ Pour mémoire, il s'agit de la Compagnie Française du Câble Télégraphique (1880) et de la Commercial Cable (1884). Les trois autres compagnies sont l'Union Cable (1875), l'European, American, Canadian and Asiatic Cable (1881) et la Canadian Cable (1890).

¹³⁰ « An Act to encourage the establishment of Telegraphic Communication between this Province and the United Kingdom of Great Britain and Ireland », *The statutes of Nova Scotia*, 20 Victoria, c.11 (1er mai 1857).

sénateurs conservateurs vivent très bien avec le monopole de l'Anglo-American Telegraph (une compagnie britannique) et, à la rigueur, souhaitent seulement encadrer les tarifs de la compagnie. Les sénateurs libéraux, au contraire, décrivent ce monopole comme une entrave à la libre concurrence, gage selon eux de tarifs plus bas et d'un service de meilleure qualité. Ce débat fait rage pendant pratiquement toute la durée du gouvernement libéral de Mackenzie, puisqu'il perdure de 1874 à 1877. Plus que des objectifs différents, ce sont en réalité deux conceptions différentes du rôle de l'État dans la vie économique qui s'opposent ici.

Les sénateurs libéraux défendent bien évidemment une vision théorique de ce rôle comme celui d'un État libéral, simple arbitre pour les compagnies privées. Plusieurs arguments avancés durant les différents débats en témoignent. L'objectif visé est d'offrir « the widest possible privileges to all companies formed or to be formed with a view to working cables through [...] the Atlantic Ocean [...] »¹³¹ et de « break up this monopoly [...] far better in the interests of the public that the matter should be left open to competition upon the free trade principle »¹³². L'argument récurrent est l'égalité des droits entre les différentes compagnies, soulignant à plusieurs reprises que « all the bill asked from them was reciprocity »¹³³ et « simply giving to any cable landing in Newfoundland the same rights and privileges they would have in landing in the Dominion »¹³⁴. Les sénateurs libéraux, à la suite du gouvernement Mackenzie, veulent seulement établir des règles claires et équitables pour toutes les compagnies, les plaçant sur un pied d'égalité pour leur activité économique. L'intervention de l'État se limite à écrire les règles du jeu et à arbitrer. Cette impression est confirmée par le refus des sénateurs libéraux concernant la clause limitant le tarif maximal pour les dépêches transatlantiques. La position du gouvernement est clairement résumée par le sénateur Edward G. Penny :

[...] the Government could not favour any company. Every company that complied with the conditions could get a charter. No one imagined that Government restricted this to one company or two companies. [...] [the]

¹³¹ *Debates and proceedings of the Senate of Canada*, volume IX (session 1875), page 302.

¹³² *Ibid.*, page 421.

¹³³ *Ibid.*, page 352.

¹³⁴ *Ibid.*, page 364.

Government had nothing to do with fixing the tariff. [...] any company starting and complying with these conditions could get a charter¹³⁵.

À l'opposé, les sénateurs conservateurs défendent une autre vision de l'État, plus interventionniste et plus active. L'intérêt supérieur n'est plus forcément celui du public et des compagnies mais celui de l'État lui-même. Certains sénateurs craignent, par exemple, que « harm might be done by such legislation, in driving telegraph companies away from Nova Scotia to other routes »¹³⁶, ou encore que « this bill [...] would inflict a severe blow upon our commercial credit as well as upon our reputation for just and honourable legislation »¹³⁷. En règle générale, les sénateurs conservateurs estiment que la loi générale n'est pas profitable au Canada, sur le plan économique en premier lieu, mais aussi sur le plan politique. L'inquiétude des sénateurs concernant l'impact de cette loi sur les relations entre le Canada et Terre-Neuve, dans une perspective d'adhésion de cette dernière à la Confédération, est clairement exprimée¹³⁸. Pour résumer, les sénateurs conservateurs soutiennent l'idée d'une intervention de l'État dans la vie économique, à condition que cette dernière soit en accord avec les intérêts de l'État fédéral, à savoir garantir la position dominante de la Nouvelle-Écosse dans le trafic transatlantique, maintenir la position commerciale et financière du Dominion et inciter Terre-Neuve à rejoindre la Confédération. L'État doit donc agir de manière opportuniste en conservant ses objectifs en tête.

3. *Un État opportuniste ?*

L'opposition entre ces deux visions théoriques de l'État libéral et de l'État opportuniste rend plus difficile l'analyse de l'intervention gouvernementale dans le domaine de la télégraphie sous-marine. Les règlements issus de ceux étudiés par Nonnenmacher et la méthodologie employée jusqu'à présent ne nous permettent pas d'être affirmatifs sur le sujet. En effet, sur le plan statistique et chronologique, le schéma d'action législatif de l'État fédéral correspond à celui d'un État libéral. Les règlements et lois passés dans la télégraphie sous-marine sont calqués sur ceux de la télégraphie

¹³⁵ *Ibid.*, page 422.

¹³⁶ *Debates and proceedings of the Senate of Canada*, volume VIII (session 1874), page 301.

¹³⁷ *Debates and proceedings of the Senate of Canada*, volume IX (session 1875), page 450.

¹³⁸ *Ibid.*, pages 447-448.

terrestre, presque mot pour mot. Ensuite, dès les premières lois, le parlement passe tous les règlements dans le même temps, ce qui est, nous l'avons déjà dit, en contradiction avec la théorie de l'État opportuniste, telle que définie dans un premier temps. Par contre, la volonté de modifier en 1874-1875 la législation dans un sens plus restrictif, notamment vis-à-vis de l'Anglo-American Telegraph s'accorde très bien avec la théorie d'un État opportuniste. La législation de la Nouvelle-Écosse était très favorable à cette compagnie, favorisant un glissement des câbles de Terre-Neuve vers la péninsule néo-écossaise, devenue la plaque tournante des télécommunications transatlantiques. Le gouvernement fédéral, dans un premier temps, souscrit à cette législation, laissant les compagnies investir des fonds importants dans les câbles sous-marins. C'est seulement lorsque cette législation devient gênante pour le développement d'autres compagnies qu'elle est modifiée par le gouvernement fédéral. Sous des apparences libérales, ce dernier cherche clairement à s'appropriier une partie des gains économiques de ces câbles, mais de manière indirecte, au bénéfice du Dominion.

Ainsi, l'analyse des actes non législatifs du gouvernement fédéral, notamment les décrets du Conseil Privé, ainsi que les débats au parlement, nous montre un degré d'intervention dépassant apparemment le simple statut d'arbitre. Nous pensons donc que les actions du gouvernement fédéral étaient guidées par un opportunisme certain, tempéré par l'idéologie libérale en vigueur à la fin du XIX^e siècle.

C. Un État ambivalent

Dans le domaine de la télégraphie, l'État a donc adopté une attitude ambivalente, tout à la fois libérale et opportuniste. Cette ambivalence se caractérise, dans un premier aspect, par une législation libérale, fortement marquée par un souci d'équité entre les compagnies privées au Canada. En second lieu, les actions de l'État hors du domaine législatif sont parfois libérales et parfois opportunistes.

Il est plutôt clair que la législation concernant la télégraphie terrestre est en accord avec le modèle de l'État libéral. Il semble aussi évident que la législation sur les câbles sous-marins est plus ambivalente, se rapprochant quand même, le plus souvent, d'un modèle d'État opportuniste. Un même État, un même gouvernement, se retrouve donc à agir de manière ambivalente dans un secteur économique important. La

distinction se fait entre deux technologies ayant pourtant le même objectif, améliorer les capacités de communications.

De manière inattendue, les deux schémas législatifs, théoriquement distincts, se retrouvent en pratique mêlés dans un même espace politique. Le premier schéma, celui de l'État libéral, se retrouve donc dans la législation concernant la télégraphie terrestre, c'est-à-dire la télégraphie qui ne sort pas des limites de l'espace politique géré par l'État fédéral. Le mode de développement de l'industrie télégraphique terrestre est connu depuis plusieurs décennies et l'État perpétue un modèle législatif correspondant, traditionnel pourrait-on même dire. Le second schéma, celui de l'État opportuniste, se retrouve quasi-exclusivement dans les actions gouvernementales envers la télégraphie sous-marine, c'est-à-dire la télégraphie en dehors de l'espace politique canadien. Encore faut-il reconnaître que ce schéma se retrouve principalement sur les actions et décrets pris par le gouvernement et sur les intentions discernables derrière le discours. Les actions les plus visibles, celles en rapport avec la législation directement, gardent les apparences du libéralisme, même si cela masque souvent, comme nous l'avons montré, une approche plus opportuniste que celle prédite par le schéma de l'État libéral.

Nous pouvons discerner certains points communs avec la position des États coloniaux avant la Confédération. Tout d'abord, la relation avec un puissant voisin, les États-Unis, de même que les déséquilibres économiques flagrants entre les deux entités politiques, rappellent les relations entretenues par les Maritimes, le Canada-Uni et les États-Unis. Cela serait une explication possible à l'ambivalence de l'État fédéral, le Canada étant économiquement moins puissant que les États-Unis, mais faisant néanmoins partie d'un ensemble économique équivalent, l'Empire britannique. La nature de la puissance économique peut aussi expliquer cette ambivalence. Le gouvernement fédéral se retrouve rapidement pris entre une volonté de conserver une puissance économique à vocation maritime, notamment via les liens avec la métropole britannique, et une volonté d'établir une base économique territoriale en employant les Territoires du Nord-Ouest comme espace de croissance. En définitive, il nous apparaît important de noter que l'ambivalence de l'action de l'État dans le domaine de la télégraphie semble être une manifestation de l'ambivalence générale de l'État fédéral canadien par rapport à la position économique de la Confédération, appartenant

mutuellement à deux espaces économiques concurrents, nord-américain et britannique. En effet, l'économie canadienne se trouve au point de friction entre la Grande-Bretagne, sa métropole, et les États-Unis, son puissant voisin. L'industrie télégraphique est représentative de cette position géographique et la législation la concernant reflète donc cette ambivalence, d'un État tout à la fois nord-américain et membre de l'Empire britannique.

Conclusion

À partir des années 1886-1887, la législation canadienne concernant l'industrie télégraphique est bien en place et ne bougera pratiquement plus jusqu'au début du XX^e siècle. C'est en fait le point culminant d'un processus législatif entamé quarante ans plus tôt, lors de l'apparition du télégraphe. Comme nous l'avons vu, ce processus se déroule en deux étapes, distinctement séparé en deux périodes de vingt ans chacune. La ligne de partage entre les deux étapes se trouve dans les années 1866-1867, avec ces deux événements majeurs à la simultanéité fortuite que sont la pose du premier câble transatlantique fiable et la formation de la Confédération canadienne. La situation d'équilibre législatif dans laquelle chaque colonie britannique se trouvait à ce moment-là est remise en cause par ces bouleversements politiques.

Jusqu'à ce moment, l'activité législative des États coloniaux était parfaitement claire et identifiable. Le Canada-Uni, principale colonie de l'Amérique du Nord britannique, avait établi une législation clairement en accord avec le schéma théorique de l'État libéral. La taille de la colonie, sa puissance économique et la nature de cette puissance (terrestre) justifiaient ce choix. Le télégraphe est encore un outil essentiellement terrestre et le réseau mis en place dans la colonie renforce la position dominante de Montréal, vis-à-vis de Québec et Toronto. La taille de ce réseau est suffisamment importante pour traiter d'égal à égal avec n'importe quelle autre compagnie nord-américaine, comme le montre l'intégration de la Montreal Telegraph dans le bref cartel organisé à la fin des années 1850. Pour résumer, la colonie est sûre de sa puissance et de sa position, les relations avec l'extérieur sont donc envisagées avec sérénité. L'État peut donc se contenter de légiférer au minimum, restant tranquillement dans son rôle d'arbitre et assurant seulement la stabilité de l'environnement économique. Les Maritimes, ensemble disparate formé de trois colonies¹, avaient aussi établi une législation en accord avec un modèle théorique, celui de l'État opportuniste. La taille moyenne de chaque colonie est réduite, leurs économies sont de taille plus réduite,

¹ Comme expliqué précédemment, Terre-Neuve n'entre pas dans mon cadre d'analyse pour diverses raisons.

comparativement parlant, que celles de la Nouvelle-Angleterre ou du Canada-Uni et ces économies sont en outre tournées vers le maritime. Tous ces éléments indiquent une faiblesse prévisible des réseaux télégraphiques et les gouvernements des Maritimes semblaient en être conscients. La manière d'appréhender les relations télégraphiques avec les autres entités politiques en Amérique du Nord est donc différente et probablement moins assurée que celle du Canada-Uni. Les États coloniaux se sont donc tous fixé, de manière informelle et parfois inconsciente, des objectifs relativement précis à atteindre. Dans chaque cas, la liaison avec les États-Unis et la volonté de conserver une partie des bénéfices du télégraphe dans la province semblent dominer. Les techniques employées diffèrent grandement – télégraphe d'État en Nouvelle-Écosse, monopole privé sur l'Île-du-Prince-Édouard et favoritisme corporatiste au Nouveau-Brunswick – mais le résultat a toujours été le même ou presque, à savoir l'incorporation des réseaux télégraphiques dans un ensemble plus vaste (Western Union Telegraph ou Anglo-American Telegraph) et l'incapacité à conserver un gain pour les milieux économiques locaux.

Après la Confédération et la pose des premiers câbles transatlantiques, la situation se brouille. L'État fédéral se retrouve dans une situation différente de celle des États coloniaux. Ses objectifs sont beaucoup moins clairs et apparemment plus difficiles à atteindre. L'assurance dont faisait preuve le Canada-Uni semble s'être dissipée, ou du moins, être teintée par les inquiétudes économiques des Provinces Maritimes. Plusieurs défis se posent au nouvel État. D'abord, il doit achever son réseau terrestre, séparé en deux ensembles distincts, dont l'un est dominé par une compagnie états-unienne, la Western Union Telegraph. La situation est compliquée par le fait que la principale compagnie canadienne, la Montreal Telegraph, ne peut plus lutter d'égal à égal avec sa concurrente, puisque cette dernière est désormais bien plus importante qu'elle². Même si la législation reste d'inspiration libérale, l'État donne un petit coup de pouce à la Montreal Telegraph, via les contrats de l'Intercolonial, mais en vain. Ensuite, il doit unifier des législations très différentes. C'est finalement le modèle législatif du Canada-

² La Montreal Telegraph dispose à peu près du même réseau et de la même assise financière entre la fin des années 1850 et celle des années 1860. Par contre, la Western Union Telegraph, similaire à la fin des années 1850, a presque quintuplé sa taille à la fin des années 1860 et possède un monopole de fait sur l'ensemble des États-Unis.

Uni qui est choisi, puisque c'est la loi générale de 1852, refondue en 1859, qui est imposée comme loi fédérale dans la refonte des statuts en 1886. Sur le plan de la télégraphie intérieure, l'État semble donc avoir pris acte de la situation concurrentielle et a décidé de conserver son rôle d'arbitre. Les changements majeurs dans les rapports entre les différentes compagnies privées dans les années 1880-1883 ne semblent pas l'intéresser, tant que les réseaux télégraphiques continuent de fonctionner. Le duopole de fait entre le Canadian Pacific Telegraph et la Western Union (via la Great-North Western Telegraph) semble suffisamment équilibré pour satisfaire les besoins économiques locaux. Enfin, l'État fédéral doit compter avec les nouveaux câbles transatlantiques, innovation récente dans le domaine de la télégraphie. C'est probablement dans ce domaine que se manifeste le plus clairement l'ambivalence de l'État fédéral, oscillant en permanence entre le modèle libéral et le modèle opportuniste.

Cette ambivalence est assurément en lien avec l'opposition entre les deux partis dominant la scène politique canadienne à la fin du XIX^e siècle. Le parti libéral de Mackenzie, au pouvoir entre 1874 et 1878, cherche à maintenir le degré d'action de l'État aussi réduit et équitable que possible. L'État est vu comme un acteur passif, simple arbitre dans les luttes économiques que se livrent les compagnies nord-américaines. Cette vision transpire dans l'activité législative de l'État fédéral durant la période où le parti libéral est au pouvoir. Il passe seulement six actes en quatre ans, contre une moyenne de dix dans le même intervalle de temps pour le parti conservateur entre 1869 et 1886 (trente-et-un actes en treize ans). C'est d'ailleurs dans cet intervalle que se situe aussi le plus important débat législatif concernant le télégraphe, particulièrement les câbles sous-marins. À l'opposé, l'État, vu par les conservateurs, doit se fixer des objectifs interventionnistes et agir pour les respecter. Son rôle est plus actif, notamment dans le cadre des contrats accordés aux compagnies privées et aux décrets pris concernant la télégraphie sous-marine. Le parti conservateur de Macdonald est au pouvoir de 1867 à 1873 et de 1879 à 1896. Son action législative et réglementaire pendant ces années est surtout teintée de pragmatisme. Conscient de la position géographique du pays pour les câbles transatlantiques, le gouvernement fédéral fait de son mieux pour maintenir la Nouvelle-Écosse comme lieu de passage obligé pour les différentes compagnies, et ainsi, conserver une partie des gains économiques liés à ses

activités. Malgré les apparences, les objectifs des gouvernements libéraux et conservateurs sont similaires. Ce sont les méthodes qui diffèrent. Les libéraux de Mackenzie pensent conserver et améliorer la position économique du Canada en recourant au schéma de l'État libéral, sécurisant l'environnement économique et laissant les compagnies agir à leur guise. Cela dénote une importante confiance en soi de leur part, probablement héritière de la vision que le Canada-Uni avait de lui-même. Cette confiance est probablement renforcée par le fait d'appartenir à l'Empire britannique, à qui la politique libérale de libre-échange semble si bien réussir. À l'opposé, les conservateurs de Macdonald pensent que l'amélioration de l'économie canadienne passe par un recours au schéma de l'État opportuniste, dont la Politique nationale serait un exemple. Cette position témoigne d'une certaine appréhension vis-à-vis de la puissance économique des États-Unis et de la position du Canada, colonie nord-américaine de l'Empire britannique. Cette appréhension semble soutenue par une conscience aigüe, mais réaliste, des difficultés à maintenir une économie performante face aux États-Unis.

Tout au long des premières décennies de la Confédération, entre 1867 et 1896, l'action de l'État s'est donc développée progressivement, dépassant le simple cadre de la législation. Utilisant les contrats publics et les décrets du Conseil Privé comme des outils, l'État fédéral a progressivement endossé un rôle réglementaire non limité au seul aspect législatif. Dans le domaine de la télégraphie, les actes de lois ne sont plus le seul outil utilisable pour contrôler l'activité économique. L'État acquiert progressivement d'autres outils réglementaires. Il ne tarde pas à y greffer des outils plus directs, notamment en utilisant le budget, les finances, puis les travaux publics. À partir des années 1870, l'État fédéral se transforme. Il n'est plus seulement législateur, il devient aussi entrepreneur.

Annexe 1 : Les règlements étudiés

Les exemples suivants sont tirés de la loi générale sur les compagnies de télégraphe électrique passée au Canada-Uni en 1852¹. Les règlements de cette loi ont servi de base pour toute la législation canadienne suivante, via les Statuts Refondus du Canada² (c.67, 1859) et les Statuts Révisés du Canada³ (c.132 et 134, 1886).

Droit de passage (Right)

V. La dite association est autorisée à construire les lignes de télégraphe désignées dans ses certificats sur et dans tous chemins publics et grands chemins, ou à travers tout cours d'eau dans cette province, en érigeant les constructions nécessaires, y compris les poteaux, jetées ou culées pour supporter les cordes et fils des dites lignes, pourvu qu'elles ne soient point érigées de manière à incommoder le public dans l'usage des dits chemins ou grandes voies, ou à empêcher l'entrée libre à aucune maison ou autre bâtisse construite dans le voisinage d'iceux, ou à interrompre la navigation des dites eaux, et aussi sur tout les terrains achetés par l'association, ou le droit de porter leur ligne sur les terres qui leur auront été concédées par les parties ayant le droit de faire la dite concession; et rien de contenu dans le présent ne sera censé conférer à aucune association le droit de construire un pont sur aucun cours d'eau navigable.

Cet article sera repris à l'identique dans les articles 8 et 9 de l'acte concernant les compagnies de télégraphe électrique (c.67) des Statuts Refondus du Canada de 1859, puis dans les articles 3 et 4 de l'acte concernant les compagnies de télégraphe électrique (c.132) des Statuts Révisés du Canada de 1886.

Protection des lignes télégraphiques (Protect)

VI. Toute personne qui volontairement ou malicieusement endommagera, détériorera ou détruira aucune des dites lignes, poteaux, jetées ou culées, ou les matériaux et propriétés en dépendant, ou troublera en aucune manière le

¹ « Acte pour pourvoir par une loi générale à l'incorporation des compagnies de télégraphe électrique », *Statuts de la province du Canada*, 16 Victoria, c.10 (10 novembre 1852).

² « Acte concernant les compagnies de télégraphe électrique », *Statuts Refondus du Canada*, c.67, 1859.

³ « Acte concernant les compagnies de télégraphe électrique », *Statuts Révisés du Canada*, c.132, 1886 et « Acte concernant le secret que doivent garder les officiers et employés des lignes de télégraphe », *Statuts Révisés du Canada*, c.134, 1886.

fonctionnement des dites lignes de télégraphe, sera, sur conviction, censée coupable de délit, et sera punie d'une amende qui n'excédera pas dix louis, ou d'un emprisonnement qui n'excédera pas un mois, ou l'un et l'autre à la fois, à la discrétion de la cour devant laquelle la conviction aura été obtenue.

Cet article sera repris avec quelques compléments mineurs dans les articles 21, 22 et 23 de l'acte concernant les compagnies de télégraphe électrique (c.67) des Statuts Refondus du Canada de 1859. Ils seront ensuite intégrés dans l'acte concernant les dommages malicieux à la propriété en 1869⁴, puis dans l'acte concernant les dommages malicieux (c.136) dans les statuts révisés de 1886.

L'ordre de transmission des messages (Order)

X. Il sera du devoir du propriétaire ou de l'association ou compagnie en possession d'une ligne de télégraphe actuellement en opération, ou qui pourra par la suite devenir en opération, de transmettre toutes les dépêches dans l'ordre dans lequel elles sont reçues, sous une pénalité de pas moins de cinq louis ni de plus de vingt-cinq louis, qui sera recouvrée avec les frais de la poursuite par la personne ou les personnes dont la dépêche aura été sortie de son ordre ; excepté que tout message relatif à l'administration de la justice, à l'arrestation de criminels, à la découverte ou prévention de crimes, et les messages et dépêches du gouvernement seront toujours transmis de préférence à aucun autre message ou dépêche, si aucune personne attachée à l'administration de la justice, ou aucune personne à ce autorisée par le secrétaire provincial, l'exige.

Cet article sera repris à l'identique dans les articles 14 et 15 de l'acte concernant les compagnies de télégraphe électrique (c.67) des Statuts Refondus du Canada de 1859, puis dans les articles 5 et 6 de l'acte concernant les compagnies de télégraphe électrique (c.132) des Statuts Révisés du Canada de 1886.

La protection de la confidentialité des messages (Disclose)

XI. Tout opérateur d'aucune ligne de télégraphe, ou personne employée par aucune compagnie de télégraphe, divulguant le contenu d'une dépêche privée, sera censée coupable de délit, et sur conviction, sera passible d'une amende qui n'excédera pas vingt-cinq louis, ou d'emprisonnement pour un espace de temps n'excédant pas trois mois, ou l'un et l'autre à la fois, à la discrétion de la cour devant laquelle la conviction aura été obtenue.

⁴ « Acte concernant les dommages malicieux à la propriété », Statuts du Canada, 32-33 Victoria, c.22 (22 juin 1869), articles 41 et 42.

Cet article sera repris à l'identique dans l'article 16 de l'acte concernant les compagnies de télégraphe électrique (c.67) des Statuts Refondus du Canada de 1859, puis considérablement renforcé de manière indépendante dans l'acte concernant le secret que doivent garder les officiers et employés des lignes de télégraphe (c.134) des Statuts Révisés du Canada de 1886.

Le contrôle des lignes par le gouvernement (Control)

XII. Sa Majesté pourra en aucun temps, prendre possession d'aucune dite ligne de télégraphe et de toutes les choses nécessaires pour le fonctionnement pratique d'icelle, pour aucun temps, et pourra pendant le même temps exiger le service exclusif des dits opérateurs et autres personnes employées dans le fonctionnement de la dite ligne, et la compagnie en abandonnera la possession, et les opérateurs et autres personnes ainsi employées obéiront durant le temps que durera la dite possession avec diligence et fidélité aux dits ordres, et transmettront et recevront les dépêches qu'ils seront requis de recevoir et transmettre par un officier dûment autorisé du gouvernement provincial, sous une pénalité n'excédant pas vingt-cinq louis, pour chaque cas de refus ou négligence à se conformer aux exigences de cette section, laquelle sera recouvrée par la couronne pour les fins publiques de la province, avec les frais, en la même manière que les dettes pour un même montant sont recouvrables par la couronne.

XIII. Sa Majesté pourra, en aucun temps après le commencement d'aucune ligne de télégraphe en vertu de cet acte, et après deux mois d'avis donné à la compagnie, en prendre la possession et propriété, meubles et immeubles, essentielles au fonctionnement du dit télégraphe, et tous les droits et privilèges de la compagnie à l'égard de la dite ligne seront transportés à la couronne.

Ces articles seront repris à l'identique dans les articles 17 et 18 de l'acte concernant les compagnies de télégraphe électrique (c.63) des Statuts Refondus du Canada de 1859, puis dans les articles 7 et 8 de l'acte concernant les compagnies de télégraphe électrique (c.132) des Statuts Révisés du Canada de 1886.

DEUXIÈME PARTIE

**L'ÉTAT ENTREPRENEUR
(1864-1896)**

Introduction

Après l'action législative, une autre forme d'intervention de l'État dans la vie économique définie par Kevin G. Wilson est le pouvoir de dépenser¹. Il s'agit d'une forme d'intervention plus dispendieuse et plus contraignante que l'action législative, avec les limites traditionnelles touchant aux questions budgétaires. Notre précédente analyse de l'action législative de l'État à partir de la Confédération montre clairement une extension progressive de cette action du législatif vers le budgétaire. Les actes de lois sont ainsi progressivement complétés par des actes réglementaires, comme les décrets du Conseil Privé puis par des actions financières, comme les subventions. Peu à peu, l'État fédéral ajoute à sa panoplie le costume d'entrepreneur. Il ne se contente plus d'édicter les règles du jeu (législation et réglementation), ni d'influencer la partie en cours (subventions), il descend dans l'arène et devient un joueur parmi les autres. Il apprend ainsi à utiliser son pouvoir de dépenser pour intervenir plus directement dans le développement de l'industrie télégraphique.

Ce processus d'intervention directe démarre très clairement en Colombie-Britannique, dans les années 1870. À cette date, elle est la province la plus récente dans la jeune confédération canadienne, mais aussi la plus isolée puisque séparée du reste du pays par les Montagnes Rocheuses et les Prairies. Cet isolement relatif lui a permis de développer un schéma législatif autonome entre 1864 et 1871, distinct des schémas étudiés dans les chapitres précédents pour les colonies britanniques en Amérique du Nord. Elle a aussi été le théâtre d'un gros investissement financier dans le télégraphe, sans commune mesure avec sa puissance économique à ce moment-là. Ces deux facteurs semblent jouer un rôle important pour expliquer l'émergence d'un réseau télégraphique public, sous le contrôle de l'État. D'une dimension modeste à l'origine, ce réseau télégraphique s'accroît progressivement, à l'intérieur de la province d'abord, puis dans le reste du pays ensuite. Bientôt, l'État exploite des lignes télégraphiques dans toutes les provinces et territoires canadiens à l'exception de l'Île-du-Prince-Édouard. Néanmoins,

¹ Kevin G. Wilson, *Du monopole à la compétition : la déréglementation des télécommunications au Canada et aux États-Unis*, Sainte-Foy, Télé-Université, 1999, pages 61-63.

ces lignes n'étant pas toutes reliées entre elles, nous ne pouvons pas véritablement parler d'un réseau public national². En 1896, le réseau gouvernemental est certes loin derrière ceux de la Great North Western Telegraph et du Télégraphe du Canadien Pacifique, mais sa taille est sensiblement équivalente à celle du réseau de la Western Union Telegraph. L'État est donc devenu un acteur non négligeable dans l'industrie télégraphique canadienne.

Réseau	Dimension
Great North Western Telegraph	29 285 km
Télégraphe du Canadien Pacifique	12 550 km
Western Union Telegraph	4 743 km
Télégraphe du gouvernement	4 484 km
Total	51 062 km

Tableau V : Réseaux télégraphiques canadiens en 1896³

En fait, le réseau télégraphique de l'État est morcelé en trois grands ensembles, couvrant respectivement la Colombie-Britannique, les Territoires du Nord-Ouest et le golfe du Saint-Laurent. Les autres lignes (Ontario, Baie de Fundy) sont plus anecdotiques et marginales par rapport à ces trois grands réseaux. Notre étude dans cette partie sera donc décomposée en trois chapitres, chacun concernant un ensemble particulier. La raison de ce découpage tient principalement en notre volonté d'étudier de manière autonome l'action de l'État dans chacune de ces trois grandes régions. La pertinence d'utiliser l'étude régionale est, à notre avis, valide pour deux raisons. Premièrement, sur le plan administratif, les trois réseaux sont traités de manière distincte par le ministère des Travaux publics tout au long de notre période d'étude (1871-1896). Il nous semble donc adéquat d'employer ce concept de région pour notre analyse,

² À l'opposé, les réseaux des compagnies privées forment toujours un ensemble uni et cohérent, même s'ils ne couvrent qu'une partie du Canada. Le réseau de la Western Union ne couvre que les Provinces Maritimes, celui de la Great North Western ne couvre que le Québec, l'Ontario et une partie des Maritimes, tandis que le réseau du Canadien Pacifique couvre principalement l'ouest du pays, de la Colombie-Britannique à Montréal.

³ *Annuaire statistique du Canada 1896*, Ottawa, Imprimerie de l'État, 1897, pages 381-382.

puisque'il s'agit du cadre dans lequel se déploient les services de l'État (subventions, contrats, employés...). Deuxièmement, la plupart des études historiques nationales et régionales s'accordent à considérer la Colombie-Britannique, les Territoires du Nord-Ouest et le Québec comme des régions différentes. Nous allons néanmoins nous attacher à définir brièvement ce que nous entendons par région.

Le concept de région tel que défini par Chad Gaffield⁴ nous semble être le plus adapté pour notre analyse. En effet, mettre l'accent sur la recherche d'un trait spécifique unique à une région particulière serait, selon lui, valoriser à tort des éléments marginaux au détriment de phénomènes plus importants. C'est pour cette raison qu'il définit la région comme une « combinaison spécifique d'éléments non spécifiques »⁵, c'est-à-dire un ensemble de traits régionaux importants et plus ou moins communs, mais dont les rapports mutuels sont uniques, ou du moins suffisamment différents pour établir une identité spécifique à cette région. En parallèle à cette analyse, Gerald Friesen avait redéfini de manière similaire l'idée de région pour l'étude de l'histoire des Prairies⁶. Exploitant la définition de Chad Gaffield, il propose trois approches dans lesquelles le concept de région peut être employé. La première approche est celle de la région formelle, lorsqu'un ensemble étudié se distingue par des caractéristiques géographiques et climatiques. Il est aisé d'identifier, selon cette approche, nos trois ensembles géographiques. Les coupures naturelles entre les trois régions étudiées nous permettent de définir chacune d'entre elle comme une région formelle. La seconde approche est celle de la région fonctionnelle, distinguant les régions d'après leurs relations et les dynamiques socio-économiques permettant de les relier. Cette approche suppose l'existence d'un système plus large que les régions étudiées et la possibilité que ces relations changent à travers le temps, modifiant ainsi la séparation entre ensembles régionaux. Néanmoins, pour notre période, les relations socio-économiques entre les trois régions étudiées sont suffisamment claires et stables pour aider à les distinguer. La

⁴ Chad Gaffield, « La région : une combinaison spécifique d'éléments non spécifiques » dans Fernand Harvey, dir., *La région culturelle. Problématique interdisciplinaire*, Québec, IQRC, 1994, pages 27-31.

⁵ *Idem.*, page 30.

⁶ Gerald Friesen, « The Prairies as Region : The Contemporary Meaning of an Old Idea » dans Chad Gaffield, *Constructing Modern Canada. Readings in Post-Confederation History*, Toronto, Copp Clark Longman Ltd., 1994, pages 512-528.

troisième et dernière approche est celle de la région imaginée, permettant de distinguer les régions par les mythes et traditions qui participent à la construction mentale d'un ensemble vu comme distinct. Gerald Friesen conclut, à travers ces trois approches, à la possibilité d'appliquer le concept de région aux Prairies pour en faciliter l'étude comme ensemble autonome au sein du Canada. Pour les mêmes raisons, nous pensons que ces trois ensembles (Colombie-Britannique, Territoires du Nord-Ouest et golfe du Saint-Laurent) forment des régions distinctes qu'il nous faut étudier de manière autonome. Nous pensons que l'action de l'État, dans chaque région étudiée, se caractérise par une adaptation constante aux conditions locales, qu'elles soient économiques, sociales ou géographiques.

Nous commencerons donc notre étude par la Colombie-Britannique. Dans un premier temps, nous pourrions ainsi mettre en valeur le schéma législatif particulier à cette région et bien distinct des schémas précédemment étudiés en Amérique du Nord britannique. Dans un second temps, nous analyserons en détail le développement du projet Overland à travers la province et ses conséquences pour le gouvernement colonial⁷. Pour terminer ce chapitre, nous nous intéresserons au réseau télégraphique du gouvernement fédéral, entre 1872 et 1896, et au rôle qu'il joue dans le développement économique de la province. Les plus récentes histoires régionales écrites sur la Colombie-Britannique insistent particulièrement sur la dichotomie entre la zone côtière et l'hinterland montagneux⁸. L'exploitation des ressources naturelles de la province, notamment minières et forestières, joue un grand rôle dans sa croissance économique dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. Ainsi, Allen Seager met l'accent sur l'importance des systèmes de communication, et notamment de transport, pour la province⁹. George Woodstock insiste sur la situation particulière des années 1880-1890, où la province est marquée par la spéculation et la domination des intérêts étrangers

⁷ Le projet Overland voulait, à la fin des années 1860, relier l'Amérique à l'Europe en passant par l'Alaska et la Sibérie. La Colombie-Britannique devait servir de point de départ pour le réseau dans le territoire nord-américain, en direction du nord.

⁸ George Woodcock, *British Columbia: A History of the Province*, Vancouver, Douglas & McIntyre, 1990 ; Jean Barman, *The West Beyond the West: A History of British Columbia*, Toronto, University of Toronto Press, 1991 ; Hugh J.M. Johnston, dir., *The Pacific Province. A History of British Columbia*, Vancouver, Douglas & McIntyre, 1996.

⁹ Allen Seager, « The Resource Economy, 1871-1921 » dans Johnston, *The Pacific Province...*, pages 206-212.

(canadiens ou états-unis)¹⁰. Ce tableau de la vie économique dans la province semble faire du télégraphe un outil essentiel. Une spéculation réussie, ou le contrôle d'entreprise locale par des investisseurs lointains, supposent un moyen de communication rapide et fiable. Ces caractéristiques ainsi que la faiblesse de la population d'origine européenne pendant cette période nous laissent penser que le télégraphe a été avant tout un outil au service des agents économiques individuels et non pas institutionnels. En bref, nous croyons que le télégraphe de l'État, en Colombie-Britannique, s'est développé comme service social et économique pour les collectivités locales isolées.

Le second chapitre porte pour sa part sur le réseau télégraphique dans les Territoires du Nord-Ouest. Il s'agit chronologiquement du deuxième réseau mis en place par le gouvernement et son développement est lié en partie à celui de la Colombie-Britannique. Même si la dimension de ce réseau, en termes de kilométrage de lignes, le place au deuxième rang parmi les réseaux du gouvernement, il est en réalité le plus faible et le moins dense des trois. Gerald Friesen, dans son ouvrage de synthèse, insiste particulièrement sur l'idée d'aliénation de l'Ouest canadien¹¹. Selon lui, l'histoire des Prairies, à la fin du XIX^e siècle, est marquée par les luttes pour le contrôle des richesses naturelles qu'on suppose présentes dans la région. Son analyse est renforcée par l'étude de Doug Owram sur l'approche impérialiste des milieux économiques de l'est du Canada¹². Il présente, de manière très complète, la volonté de ces derniers de transformer l'Ouest canadien en un hinterland de l'Ontario et du Québec, pour assurer la puissance économique du Canada vis-à-vis de la Grande-Bretagne et des États-Unis. Le développement économique de l'Ouest canadien est donc marqué par cette idée d'aliénation, menant à une divergence fondamentale entre les vues des marchands de l'est du Canada et celles des colons dans l'ouest. Encore plus qu'en Colombie-Britannique, le télégraphe devient l'instrument de cette volonté de domination et le symbole politique du contrôle du gouvernement fédéral sur les Territoires du Nord-Ouest. Nous pensons que cette affirmation symbolique est un facteur essentiel pour

¹⁰ Woodcock, *British Columbia...*

¹¹ Gerald Friesen, *The Canadian Prairies : A History*, Toronto, Toronto University Press, 1984.

¹² Doug Owram, *Promise of Eden. The Canadian Expansionist Movement and the Idea of the West, 1856-1900*, Toronto, University of Toronto Press, 1980.

expliquer la manière dont l'État est intervenu dans la région. Le rôle du télégraphe est avant tout politique, et l'action de l'État s'adapte à ce rôle particulier.

Enfin, le troisième chapitre est consacré au réseau du gouvernement dans le golfe du Saint-Laurent (Québec et Provinces Maritimes). Ce réseau local, le troisième dans la chronologie, mais le premier en termes de dimensions et d'usage, est principalement issu d'une action de lobbying intense de la part des marchands et armateurs de Québec. Cette action prend place dans un contexte plus large d'émergence de la notion de service public. L'importante contribution de Christopher Armstrong et Henri Vivian Nelles à ce sujet ne couvre malheureusement que les services publics urbains (tramway, électricité, téléphone...) ¹³. Or, l'action des marchands et armateurs de Québec en faveur du réseau télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent amène une intervention de l'État pour instaurer un service public à grande échelle, au bénéfice d'un groupe économique précis. Nous pensons que la mise en place du réseau télégraphique dans le golfe est en réalité issue du croisement d'intérêts convergents de la part d'acteurs publics (le gouvernement fédéral) et privés (marchands de Québec, compagnies de télégraphes). Ici aussi, l'action de l'État semble démontrer une improvisation pour s'adapter aux conditions économiques locales. Contrairement à la Colombie-Britannique et aux Territoires du Nord-Ouest, le télégraphe est ici un outil au service des milieux financiers et marchands de Québec et Montréal.

Nos hypothèses posées pour ces trois chapitres semblent montrer que l'État fédéral, loin de suivre une ligne de conduite uniforme, agit le plus souvent en improvisant ses politiques locales en fonction de ses objectifs et de la situation présente. Ces improvisations nous amènent à penser que l'État n'a pas été un acteur figé par une idéologie spécifique, mais plutôt capable d'adaptation et d'opportunisme ¹⁴.

¹³ Christopher Armstrong et Henry Vivian Nelles, *Monopoly's Moment. The Organization and Regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*, Toronto, University of Toronto Press, 1988.

¹⁴ Pour les états financiers présentés dans cette partie, nous avons conservé les valeurs en dollars courants, puisque l'indice des prix, entre 1871 et 1896 est pratiquement constant, avec des variations extrêmes inférieures à 10%. A.G. Green et M.C. Urquhart, « New Estimates of Output Growth in Canada : Measurement and Interpretation » dans Douglas McCalla et Michael Huberman, *Perspectives on Canadian Economic History*, Mississauga, Copp Clark Longman Ltd, 1994, page 160-161.

Chapitre 3 : Le réseau télégraphique de Colombie-Britannique (1864-1896)

L'arrivée des Européens sur la côte Pacifique de l'actuel Canada se situe à la fin du XVIII^e siècle, avec les premiers passages d'explorateurs, espagnols d'abord, puis britanniques ensuite. L'île de Vancouver est atteinte la première par la mer, tandis qu'en 1793, Sir Alexander Mackenzie atteint le Pacifique en traversant les Montagnes Rocheuses. Une série d'expéditions européennes dans les premières décennies du XIX^e siècle apporte une meilleure connaissance de la région et l'établissement des premiers forts européens. La Compagnie de la Baie d'Hudson découpe alors la région en district pour le commerce des fourrures et des comptoirs sont établis, notamment celui de Victoria en 1843, sur l'île de Vancouver. Le peuplement européen s'accroissant, les juridictions administratives se précisent. Le Traité de Washington, en 1846, fixe la frontière entre les États-Unis et le territoire britannique sur le 49^e parallèle, l'île de Vancouver restant aux mains des Britanniques.

Trois ans plus tard, le 13 janvier 1849, l'île reçoit le statut de colonie, avec Victoria comme capitale. Le territoire continental reste formé de districts et de comptoirs commerciaux de la Compagnie de la Baie d'Hudson, aux frontières floues et mouvantes, sous le nom de district de Nouvelle-Calédonie. Le peuplement européen reste faible, environ cinq-cents personnes dans la colonie de Vancouver et moins d'une centaine sur le continent¹. La découverte d'or dans la rivière Fraser en 1858 bouleverse le développement de la région. La ruée qui s'ensuit, bien que brève, accroît temporairement la population européenne de la région de plusieurs milliers de personnes (environ 5 000 sur l'île de Vancouver et probablement plus de 15 000 sur le continent). En réponse à cet essor soudain, le district de Nouvelle-Calédonie est formellement transformé en une colonie le 2 août 1858, recevant le nom de Colombie-Britannique et ayant pour capitale New Westminster à partir de 1860. Une seconde ruée vers l'or dans

¹ Le peuplement amérindien à cette époque peut être estimé à environ 60 000 personnes. Wilson Duff, *The Indian History of British Columbia : The Impact of the White Man*, Victoria, Royal British Columbia Museum, 1997, pages 55-57.

la région de Cariboo, en 1861-1862, permet un nouvel accroissement de population (environ 5 000 personnes) et permet l'installation des premières infrastructures de communications sur le continent, principalement des chemins et pistes vers l'intérieur des Montagnes Rocheuses.

Entre temps, les deux colonies ont reçu l'autorisation de former des assemblées législatives, en 1856 pour l'île de Vancouver et en 1864 pour la Colombie-Britannique. Malheureusement pour elles et contrairement aux colonies de l'est du Canada, elles se voient refuser l'installation de gouvernements responsables. Les assemblées possèdent donc des pouvoirs réduits, mais contrôlent néanmoins la législation et le budget. Les difficultés financières qu'éprouvent les deux colonies après les ruées vers l'or rendent favorable un rapprochement. Le 6 août 1866, les deux colonies fusionnent sous le nom de colonie de Colombie-Britannique. La capitale est initialement fixée à New Westminster, puis transférée ensuite à Victoria en 1868. Les difficultés financières couplées à la volonté d'obtenir un gouvernement responsable poussent les Européens de la colonie à envisager soit l'annexion aux États-Unis (récemment acquéreur de l'Alaska au nord), soit l'union avec le Canada récemment formé entre les colonies de l'est. L'acquisition par le Canada des Territoires du Nord-Ouest en 1870 permet d'envisager une unité territoriale de l'Atlantique au Pacifique. Les négociations portent avant tout sur les conditions financières et matérielles, notamment l'installation d'une voie de communication moderne (chemin de fer et télégraphe) à travers le continent. La colonie rejoint le Canada le 21 juillet 1871, devenant ainsi la sixième province de la nouvelle confédération.

Cette promesse faite par le Canada de relier la Colombie-Britannique aux autres colonies par voie terrestre en moins de dix ans ne doit pas occulter l'existence de réseaux télégraphiques dans la colonie bien avant son admission dans la confédération. Les premières lignes datent en effet du milieu des années 1860, peu après la seconde ruée vers l'or. Les assemblées législatives existant déjà à ce moment-là, nous pouvons étudier, comme nous l'avons fait pour les colonies de l'est, la législation passée dans les colonies occidentales entre 1864 et 1871. Nous étudierons en même temps le principal projet télégraphique de l'époque, le projet Overland. Promu par Perry Collins, ce projet vise à relier les États-Unis à l'Europe via l'Alaska et la Sibérie. Après son arrêt, la

Colombie-Britannique se retrouve à devoir gérer un réseau trop important pour son économie de l'époque. Après l'admission de la Colombie-Britannique dans la confédération canadienne, le réseau télégraphique passe sous l'autorité du gouvernement fédéral. Dans une deuxième partie, nous étudierons donc plus en détail la gestion de ce réseau télégraphique par l'État fédéral à travers ses différentes étapes, qu'il soit locataire ou propriétaire des lignes. Cela nous servira comme première étude de cas pour notre analyse de l'action administrative de l'État fédéral dans le domaine de la télégraphie.

I. Les débuts du télégraphe

Les études portant sur l'État colonial en Colombie-Britannique se sont principalement attardées sur les tentatives affirmées de former une colonie de peuplement similaire à celles déjà établies par le gouvernement britannique à travers le monde². Adele Perry démontre notamment comment les conditions locales, notamment la forte population amérindienne et la géographie, ont empêché les colons britanniques de reproduire un modèle colonial déjà éprouvé ailleurs, aboutissant à une expérience étatique unique en son genre

Nous avons ainsi écarté l'étude de la législation de la Colombie-Britannique de notre premier chapitre pour plusieurs raisons. Premièrement, la colonie est isolée sur la côte Pacifique de l'Amérique du Nord, sans relations terrestres avec les quatre autres colonies britanniques orientales. Deuxièmement, la législation concernant le télégraphe se situe entre 1864 et 1871 principalement, contre 1847-1867 pour les colonies orientales. Cela rend peu judicieuses les éventuelles comparaisons des législations des différentes colonies, puisqu'elles ne partagent ni le même espace géographique, ni le même intervalle chronologique. En troisième point, la Colombie-Britannique se différencie structurellement par sa démographie (environ 36 000 habitants en 1870, dont 80% d'amérindiens), son économie (principalement basée sur les ressources primaires) et son gouvernement (pas de gouvernement responsable). Toutes ces raisons nous ont donc convaincu d'isoler l'étude de la législation de la Colombie-Britannique pour

² Jack I. Little, « The Foundations of Government » dans Hugh J. M. Thompson, *The Pacific Province. A History of British Columbia*, Vancouver/Toronto, Douglas & McIntyre, 1996, pages 68-96 et Adele Perry, « The State of Empire: Reproducing Colonialism in British Columbia, 1849-1871 », *Journal of Colonialism & Colonial History*, 2, 2 (2001).

l'inclure comme prélude à notre analyse du réseau gouvernemental dans cette province. Nous reprendrons néanmoins la grille d'analyse établie précédemment entre État libéral et État opportuniste³.

A. *La législation coloniale*

La situation dans laquelle se développe l'industrie télégraphique en Colombie-Britannique est fondamentalement différente de celle des colonies de l'Atlantique. Dans ces dernières, le télégraphe est un outil de communication parmi d'autres (chemin de fer, routes, voies maritimes), dont la rapidité seule permet un accroissement des activités financières et commerciales. En Colombie-Britannique, le télégraphe est tout simplement le seul moyen de communication efficace pour un coût modique; ce qui est une situation nouvelle pour l'Amérique du Nord britannique. Les différentes communautés de peuplement sont souvent isolées et le télégraphe est un outil vital pour les relier au reste de la colonie et à la métropole. Ce rapport entre l'outil technologique et l'espace géographique est, selon Rowlandson⁴, à l'origine d'une expérience socio-culturelle bien spécifique. La même expérience se retrouve, de manière plus flagrante dans les Territoires du Nord-Ouest, ce que nous explorerons dans le chapitre 4. Pour le moment, nous étudierons les actes législatifs passés par les gouvernements de l'île de Vancouver et de Colombie-Britannique entre 1864 et 1871.

1. *Les premiers actes de lois*

Les premiers actes concernant le télégraphe sont passés dans les deux colonies au cours de l'année 1864. Trois ans plus tôt, une ruée vers l'or en direction de la rivière Cariboo avait provoqué un important afflux de population en Colombie-Britannique et à Victoria. Contrairement à la ruée précédente, relativement proche de la côte, cette ruée s'enfonce très profondément dans les Montagnes Rocheuses. Les mineurs s'avancent jusqu'à la rivière Quesnel, très en amont sur la rivière Fraser⁵. Plusieurs communautés

³ Voir l'introduction de la première partie pour les détails à ce sujet.

⁴ John Rowlandson, *A socio-cultural case study of the Canadian Government's telegraph service in western Canada, 1870-1904*, mémoire de M.A. (communication), McGill University, 1991.

⁵ La ruée vers l'or de la Fraser (1858-1859) se concentrait sur la zone aval de la rivière Fraser, entre l'actuelle Lytton et Lillooet, à environ 210-280 km de l'embouchure. La ruée de Cariboo (1861-1862) se concentre plus en amont, entre l'actuelle Barkerville et Quesnel, à environ 650-720 km de l'embouchure.

sont fondées dans la région, notamment Barkerville. Les communications y sont lentes et difficiles. Pour résoudre en partie ce problème, James Douglas, gouverneur de la Colombie-Britannique, fait démarrer les travaux d'une route pour relier New Westminster à Barkerville, le long des rivières Fraser et Thompson, la Cariboo Wagon Road, achevée en 1864. Les communications sont plus sécuritaires, mais toujours aussi lentes. Un projet de ligne télégraphique est alors envisagé.

Ce projet est principalement issu de la volonté de la California State Telegraph Company de prolonger son réseau vers le nord et de possiblement s'approprier les gains économiques envisagés durant la ruée vers l'or⁶. Le 29 février 1864, la compagnie dépose deux pétitions, une à Victoria, une à New Westminster, pour obtenir des chartes l'autorisant à opérer dans chacune des colonies. Après quelques jours de discussions formelles, les deux chartes sont passées à l'identique ou presque⁷. Les deux actes accordent à la compagnie un droit exclusif pour la construction de lignes télégraphiques dans les colonies, pour une durée de vingt ans, pouvant être annulé après un délai de douze ans si nécessaire. La compagnie reçoit des droits de passage le long des voies publiques des deux colonies, ainsi que la protection de ses lignes par l'autorité publique.

Néanmoins, les autorités des deux colonies innovent légèrement, puisqu'elles limitent le prix des télégrammes dans l'acte de loi même, à 1\$ pour les dix premiers mots. C'est le seul exemple connu en Amérique du Nord britannique d'une telle clause dans un acte d'incorporation. Cette particularité semble démontrer l'existence d'un État libéral capable d'utiliser l'expérience acquise aux États-Unis pour protéger les droits du public. Peu de temps après, la colonie de l'île de Vancouver passe un second acte pour réguler la compagnie de manière plus précise. Le projet de loi est proposé quelques jours après le passage du précédent et passé deux mois plus tard⁸. Il interdit notamment la divulgation du contenu des messages, le refus ou le retard volontaire dans la

⁶ Robert L. Thompson, *Wiring a Continent. The History of the Telegraph Industry in the United States, 1832-1866*, Princeton (NJ), Princeton University Press, 1947, page 401.

⁷ « An Act to grant the right to construct a Telegraph Line connecting Victoria with the Telegraph System of the United States, and for other purposes », *Statutes of the colony of Vancouver Island*, 27-28 Victoria, no.7 (12 mars 1864); « An Ordinance to encourage the construction of a Telegraph Line connecting British Columbia with the telegraph lines of the United States, and for other purposes », *Ordinances passed by the Legislative Council of British Columbia*, 27 Victoria, no.9 (10 mars 1864).

⁸ *Journals of the House of Assembly of Vancouver Island*, session 1864, pages 91, 93 et 157.

transmission d'un message et les changements dans l'ordre de transmission des messages⁹. Pour une raison inconnue, nous ne trouvons pas d'équivalent dans la législation de la Colombie-Britannique. Une résolution a bien été votée par le Conseil Législatif le 27 avril 1864 demandant au gouverneur « to bring in a Bill for the Regulation of the Telegraph, and to secure secrecy and fidelity in the transmission of telegraphic messages »¹⁰. Mais apparemment, aucune suite n'y a été donnée.

La California State Telegraph démarre ses travaux rapidement et, à la fin de l'année 1864, une première ligne terrestre relie Swinomiwsh (Washington) à New Westminster, via Matsqui, sur une distance de 167 km. Les plans pour la liaison télégraphique entre l'île de Vancouver et le continent sont établis, mais ce n'est qu'en 1866 que Victoria pourra communiquer avec Swinomish, via Saanich et les îles de San Juan. La ligne fait 120 km dont 30 km de câbles sous-marins¹¹.

2. *L'intervention du Colonial Office*

Rapidement, le Colonial Office s'immisce dans le processus législatif des deux colonies. En effet, le 22 août 1864, il transmet une lettre au Conseil Exécutif de l'île de Vancouver pour se plaindre des privilèges reçus par la California State Telegraph¹². Le même courrier semble être parvenu à Frederick Seymour, gouverneur de Colombie-Britannique, puisque celui-ci adresse des reproches similaires à son Conseil Législatif à l'ouverture de la session 1865. L'explication de cette intervention apparaît en filigrane peu après, lorsque Seymour demande, dans le même discours que le Conseil Législatif veille aussi à la « protection of the great line of the Russian-American Telegraph, which will bring New Westminster into immediate communication with the electric systems of Asia, Europe and North Africa »¹³. Ainsi, les actes de lois accordant l'exclusivité à la California State Telegraph entre en opposition avec les intérêts britanniques en faveur du

⁹ « An Act for the Regulation of Electric Telegraph within the Colony of Vancouver Island, and to secure Secrecy and Fidelity in the Transmission of Telegraphic Messages », *Statutes of the colony of Vancouver Island*, 27-28 Victoria, no.7 (8 juillet 1864).

¹⁰ *Journals of the Legislative Council of British Columbia*, session 1864, page 34.

¹¹ Thompson, *Wiring a Continent...*, page 401. La ligne sous-marine a été posée par la Western Union Telegraph, qui avait pris le contrôle de la California State Telegraph via un achat massif de ses actions à la fin de l'année 1864.

¹² *Journals of the Executive Council of Vancouver Island*, session 1864, pages 143.

¹³ *Journals of the Legislative Council of British Columbia*, session 1865, page 12.

projet Overland de Perry Collins. Les conseils législatifs s'inclinent et passent rapidement chacun un acte de loi pour annuler les privilèges de la California State Telegraph¹⁴. La colonie de l'île de Vancouver envoie même un brouillon de son acte de rappel pour obtenir l'agrément du Colonial Office, ce qui est fait en décembre 1864¹⁵. Il s'agit du dernier acte passé de manière indépendante par la colonie de l'île de Vancouver.

La colonie de Colombie-Britannique est déjà plus concernée par le projet Overland. C'est en effet sur son territoire que va se déployer le réseau entre les États-Unis et la Russie d'Amérique (l'Alaska). Conformément aux demandes du Colonial Office, le Conseil Législatif passe un acte de loi pour confirmer les droits de passage à Perry Collins, le promoteur du projet Overland¹⁶. L'acte autorise Perry Collins à faire passer ses lignes à travers la colonie et les protège contre les dommages malicieux. En contrepartie, les messages du gouvernement sont prioritaires sur les messages privés, le gouvernement peut relier des postes civils et militaires à la ligne ainsi construite et une compagnie doit être formée selon les lois de la province. Cette dernière clause est annulée quelques semaines plus tard¹⁷, lorsque Perry Collins transfère ses droits à la Western Union Telegraph Extension Company, une filiale de la Western Union Telegraph. Un dernier acte de loi est passé l'année suivante par la colonie de Colombie-Britannique pour officialiser ce changement. La Western Union Telegraph Extension est renommée tout simplement Western Union Telegraph et reçoit tous les privilèges accordés précédemment à Perry Collins¹⁸. La compagnie peut alors aller de l'avant avec

¹⁴ « An Act to repeal a Portion of "The First Telegraph Act, 1864" », *Statutes of the colony of Vancouver Island*, 28-29 Victoria, no.8 (16 juin 1865); « An Ordinance to amend the "First Telegraph Ordinance, 1865" », *Ordinances passed by the Legislative Council of British Columbia*, 28 Victoria, no.7 (22 février 1865).

¹⁵ *Journals of the Executive Council of Vancouver Island*, session 1865, pages 165 et 168.

¹⁶ « An Ordinance to encourage the construction of a Telegraph Line, connecting British Columbia with the telegraph lines of Russia, the United States and other Countries, and for other purposes », *Ordinances passed by the Legislative Council of British Columbia*, 28 Victoria, no.5 (22 février 1865).

¹⁷ « An Ordinance further to facilitate the construction of the Overland Telegraph », *Ordinances passed by the Legislative Council of British Columbia*, 28 Victoria, no.28 (11 avril 1865).

¹⁸ « An Ordinance to incorporate The Western Union Telegraph Company, in lieu of the Western Union Telegraph Extension Company », *Ordinances passed by the Legislative Council of British Columbia*, 29 Victoria, no.3 (1^{er} février 1866).

le projet Overland, à son propre profit. Quelques mois plus tard, les deux colonies fusionnent sous le nom de colonie de Colombie-Britannique, avec Victoria comme capitale. Mais aucun acte de loi n'est plus passé jusqu'à l'admission de la colonie dans la Confédération canadienne en 1871.

3. *Analyse des actes de lois*

Nous avons donc répertorié un faible total de huit actes de lois passés sur l'île de Vancouver et en Colombie-Britannique. Néanmoins, ces actes ont été passés en deux ans seulement; entre 1864 et 1866, ce qui témoigne d'une période d'intense activité législative concernant le télégraphe. Nous allons reprendre la grille d'analyse employée dans les chapitres précédents sur le passage des règlements, inspirées des travaux de Tomas Nonnenmacher. Ainsi, les deux premiers actes de lois en 1864, concernant la California State Telegraph, concernent seulement les règlements de promotion du télégraphe, c'est-à-dire les droits de passage (Right) et la protection des lignes (Protect). Sur l'île de Vancouver, les règlements de régulation sont passés dans la même session, quelques mois après. Il s'agit des règlements concernant l'acceptation des messages (Accept), la confidentialité des messages (Disclose) et l'ordre des messages (Order). Le même projet initié en Colombie-Britannique ne voit pas le jour pour une raison inconnue. Les cinq derniers actes de lois ne changent rien à cette situation, puisqu'ils ne font que confirmer ou transférer des droits déjà acquis.

À première vue, la situation législative en Colombie-Britannique se rapproche des législations passées aux États-Unis. Par exemple, nous pouvons nous souvenir que le règlement sur l'acceptation des messages (Accept) n'existe pas dans les législations des colonies britanniques orientales, alors qu'il est très courant aux États-Unis. Il est probable que les premiers actes de lois aient été inspirés par ceux passés en Californie la décennie précédente. Néanmoins, l'exclusivité des droits accordés initialement à la California State Telegraph rappelle la position de l'Île-du-Prince-Édouard. Tout comme leurs collègues orientales, les deux colonies du Pacifique souhaitent s'assurer le plus simplement possible de gains économiques. L'île de Vancouver souhaite être reliée rapidement par télégraphe au continent, alors que la Colombie-Britannique veut un moyen de communication rapide entre la côte et les champs aurifères de l'intérieur. La première essaie de maintenir la position d'un État libéral par le passage d'une loi

générale de régulation peu après avoir accordé les droits exclusifs, ce qui n'est pas le cas de la seconde. Mais les deux se soucient des tarifs télégraphiques puisqu'elles les encadrent dans l'acte de loi même. Nous pouvons souligner que cet encadrement témoigne, contrairement à la situation qui prévaut sur l'Île-du-Prince-Édouard, d'une volonté manifeste d'équilibrer les objectifs de l'État avec un service financièrement accessible aux colons.

Il nous semble évident que l'État colonial en Colombie-Britannique occupe une position équilibrée entre opportunisme et libéralisme, entre défense de ses intérêts et défense de la liberté des entreprises. Les raisons de ce comportement sont probablement les mêmes que pour les colonies des Maritimes, la nature et la taille relative de l'économie locale influençant l'action législative de l'État. L'influence idéologique des États-Unis reste cependant facilement discernable dans la position libérale. L'intervention d'un deuxième État (la Grande-Bretagne) déséquilibre cette position en faveur d'une approche clairement opportuniste. En effet, les colonies dépendent d'un autre État, la Grande-Bretagne, qui poursuit ses propres objectifs. L'absence d'un gouvernement responsable et d'une assemblée législative digne de ce nom explique l'intervention du Colonial Office. Ce dernier soutient déjà le projet Overland de Perry Collins. Les droits exclusifs accordés à la California State Telegraph sont un obstacle à ce projet. Même si, sur le principe les objectifs des colonies sont similaires à ceux du Colonial Office, les moyens envisagés sont différents. Les remontrances du Colonial Office sont très rapidement prises en compte par les gouvernements coloniaux et les privilèges annulés dès l'année 1865. Directement concernée, la Colombie-Britannique passe même un acte pour autoriser le projet Overland sur son territoire dans la même session.

B. Le projet Overland

Le projet Overland, ou projet de télégraphe russo-américain, a été étudié par plusieurs auteurs¹⁹. Même si la plupart des études sur le sujet sont assez anciennes, notre

¹⁹ Stewart Andrew Robb, *The Collins' Overland or Russian Extension Telegraph Project: A Pioneer Attempt to Establish Telegraphic Communication Between North America and Europe*, mémoire de M.A. (histoire), Simon Fraser University, 1968 ; Rosemary Neergin, *Continental Dash: The Russian-American Telegraph*, Ganges (BC), Horsdal & Schubart, 1989 ; Plusieurs articles ont aussi été publiés notamment Corday Mackay, « The Collins Overland Telegraph », *British Columbia Historical Review*, 10,

propos n'est pas ici de les renouveler. Nous allons uniquement nous intéresser à l'impact du projet en Colombie-Britannique ainsi qu'à ses conséquences, néanmoins après un rappel de ses origines.

1. *Les origines du projet*

Le projet de relier l'Amérique à l'Europe en passant par l'Alaska et la Sibérie est principalement issu des idées de Perry McDonough Collins. Après un voyage en Russie durant les années 1856-1857, il entrevoit le potentiel économique de l'Asie et du Pacifique. Il élabore un premier projet pour faire du Pacifique une plate-forme commerciale importante, à base de chemin de fer et de bateaux à vapeur. Débordant d'optimisme, Perry Collins essaie de convaincre le Congrès des États-Unis de s'engager dans un tel projet. L'accueil est assez froid et le projet vite enterré. Cette même année 1858, la seconde tentative de câble transatlantique est un retentissant échec. Perry Collins réduit alors l'envergure de son projet à une seule liaison télégraphique entre l'Amérique et l'Europe via la Sibérie. Le projet Overland est né.

Perry Collins cherche pendant plusieurs années un soutien financier pour démarrer son projet. La première route envisagée passe tout au nord du continent américain, depuis Montréal jusqu'à l'Alaska, à travers les territoires de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Il visite alors Montréal en 1859 en espérant y trouver du soutien, mais ne parvient pas à obtenir du financement de la part des gouvernements britanniques et canadiens²⁰. De plus, une autre route semble s'ouvrir à lui. Depuis 1850, le réseau de la Californie s'étend de manière continue. Le projet de télégraphe transcontinental pour relier l'est des États-Unis à la Californie lui permettrait d'avancer son point de départ en direction de l'Alaska. Ce projet est soutenu par la Western Union Telegraph Company. Son président, Hiram Sibley, entend parler du projet de Perry Collins et s'y intéresse fortement. Les échecs répétés des tentatives de liaisons transatlantiques rendent illusoire, pour nombres de personnes, la possibilité de poser un câble sous-marin aussi long. La

3 (1946), pages 187-215 ; John Semple Galbraith, « Perry McDonough Collins at the Colonial Office », *British Columbia Historical Quarterly*, 17 (1953), pages 63-74 ; Charles Vevier, « The Collins' Overland Line and American Continentalism », *Pacific Historical Review*, 28 (1959), pages 237-253.

²⁰ Perry Collins est un des premiers actionnaires de la Transmundane Telegraph Company, fondée en 1859 et mort-née par absence de financement. « Acte pour incorporer la Compagnie du Télégraphe des Deux Mondes », *Statuts de la province du Canada*, 22 Victoria, c.100 (4 mai 1859).

voie terrestre par la Russie semble donc être une solution aux problèmes de communications transcontinentaux. Il faut plusieurs années de lobbying intense à Perry Collins pour obtenir le support nécessaire de la part des différents gouvernements pour son projet. C'est seulement en 1863 que la situation s'améliore.

Perry Collins se rend d'abord en Russie, où il réussit, après deux mois de négociations, à obtenir un accord de la part du gouvernement impérial pour que sa compagnie puisse établir une ligne télégraphique entre l'Amérique du Nord et l'Amour, via les territoires russes. Le gouvernement s'engage aussi à prolonger sa ligne jusqu'à l'Amour pour y rejoindre la ligne ainsi établie²¹. Le projet devant traverser les possessions britanniques, Perry Collins rejoint Londres et présente ce dernier au Colonial Office. Une fois la surprise passée, le gouvernement britannique s'enquiert auprès du gouvernement russe de la réalité de l'accord signé précédemment, puis, suite à la réponse affirmative reçue, donne son accord en février 1864. Les conditions accordées à Perry Collins sont néanmoins plus restrictives et moins favorables que celles obtenues du gouvernement russe. Mais l'essentiel est préservé, Perry Collins peut traverser les territoires britanniques²². Reste à obtenir l'accord du gouvernement des États-Unis. Perry Collins retourne voir Hiram Sibley, président de la Western Union Telegraph, et le convainc facilement d'investir dans son projet. Une filiale, du nom de Western Union Telegraph Extension Company est fondée avec un capital de 10 millions de \$. Ceci permet d'obtenir le soutien du gouvernement, matérialisé par un acte public voté en juillet 1864²³. Avec la reprise du projet de câble transatlantique par Cyrus Field, une course de vitesse s'engage. Les travaux démarrent en Colombie-Britannique en 1865.

2. La construction des lignes (1865-1866)

Juste avant sa prise de contrôle par la Western Union Telegraph, la California State Telegraph avait relié New Westminster au réseau américain, via Matsqui et Swinomish, par une ligne terrestre de 167 km de long. Le responsable de la construction,

²¹ *Tripartite and co-operative grants by the governments of Russia, Great Britain, and the United States of America : of the right of way and aid to Perry McD. Collins, for the purpose of establishing a telegraph connecting Europe with the United States, by way of the North Pacific Ocean and Asiatic Russia*. S.l., S.é., [1863], pages 1-3 (ICMH 18640).

²² *Ibid.*, pages 3-5.

²³ *An Act to encourage and facilitate telegraphic communication between the Eastern and Western Hemispheres*, Public Act No.171, 38th Congress, 1st Session (1^{er} juillet 1864).

Charles S. Bulkley, est un ancien du Military Telegraph Corps durant la Guerre Civile américaine. Ils organisent l'expédition selon un modèle militaire, en groupes de travail et unités d'ingénieurs²⁴. Trois divisions sont créées pour coordonner les travaux en Colombie-Britannique, en Russie d'Amérique (l'Alaska) et en Sibérie. Edmund Conway est placé à la tête de la division de Colombie-Britannique, la seule qui nous intéresse réellement. Elle est d'ailleurs la première à démarrer ses travaux, puisque l'expédition se met en marche dès février 1865, avec le support du gouverneur de la colonie, Frederick Seymour²⁵. Ce dernier voit le télégraphe comme un outil de développement majeur pour l'économie locale. Il refuse la demande de la Western Union de permettre l'entrée du matériel sans droits de douanes, à l'exception du matériel télégraphique en lui-même. Au vu de la situation géographique de la colonie, Conway décide de suivre le trajet de la Cariboo Wagon Road vers l'intérieur des terres. Les travaux débutent en mai 1865 avec la pose des poteaux télégraphiques, les lignes étant montées ensuite. La première section entre Matsqui et Hope (95 km) est opérationnelle le 13 août, la seconde section entre Hope et Yale (22,5 km) le 26 août et la troisième section entre Yale et Lytton (92 km) le 2 septembre. La dernière section reconnue, entre Lytton et Quesnel (436 km) est mise en service le 14 septembre. En presque six mois, ce sont près de 645 km de lignes qui ont été posées dans un environnement difficile. L'exploit technique est de taille. Malheureusement, les explorations au nord de Quesnel pour la pose de la suite de la ligne en direction de la Russie d'Amérique ont été considérablement retardées. Le terrain est impraticable, voire carrément hostile et les travaux doivent rapidement s'arrêter. L'annonce de l'échec du câble transatlantique permet néanmoins de garder un certain optimisme.

Les travaux reprennent au printemps 1866. Dès le mois de mai, les premiers groupes de travail démarrent la ligne au delà de Quesnel pendant que Conway poursuit

²⁴ La construction des lignes en Colombie-Britannique est extrêmement bien documentée, car la Western Union a publié une grande partie des documents administratifs et des rapports liés au projet dans *Statement of the origin, organization and progress of the Russian-American Telegraph, Western Union extension, Collins' overland line via Behring Strait and Asiatic Russia to Europe*, Rochester (NY), 1866. Voir aussi Gerard Chapma, « Exploring for the Telegraph in British Columbia, 1865-1866 », *The Beaver*, 66, 33 (1986), pages 39-47.

²⁵ « The subject of telegraphic communication is the only one to which I can refer with altogether unmixed satisfaction » déclare t'il au Conseil Législatif peu avant le début des travaux, en janvier 1865. *Journals of the Legislative Council of British Columbia*, session 1865, page 12.

ses explorations en direction de Fort Fraser et de la rivière Skeena. Le 2 octobre, lorsque les travaux s'arrêtent pour l'hiver, la ligne a atteint un point nommé Fort Stager, environ 40 km au nord de la rivière Skeena et l'actuelle Hazelton, près de 610 km au nord de Quesnel. Le total de la ligne construite en Colombie Britannique est donc désormais de 1 255 km de lignes et Conway est raisonnablement optimiste pour la suite du projet.

3. *L'échec final et ses conséquences sur la Colombie-Britannique*

Malheureusement pour le projet Overland, la quatrième tentative de pose du câble transatlantique réussit le 27 juillet 1866. En août, deux câbles sont même en service entre l'Europe et les États-Unis²⁶. Le conseil d'administration de la Western Union se réunit en septembre pour analyser la situation. Les câbles transatlantiques semblent ne pas vouloir faiblir et suffisent à transmettre l'ensemble du trafic entre les deux continents. Les perspectives de profit s'éloignant, les directeurs de la compagnie décident d'interrompre les travaux et de mettre un terme au projet Overland au printemps 1867. La division de Colombie-Britannique ne reprend donc pas les travaux. Celle de Russie d'Amérique et celle de Sibérie ne seront prévenues qu'en juillet 1867 alors que les travaux étaient déjà bien avancés. Le projet Overland est mort et enterré. La Western Union essuie une perte nette de presque trois millions de dollars dans l'aventure²⁷.

Pour représenter les conséquences du projet pour la Colombie-Britannique, Stewart Andrew Robb emploie l'expression de « successful failure »²⁸. Nous sommes enclins à partager son analyse. Le projet Overland était probablement voué à l'échec à partir du moment où les progrès techniques dans la pose des câbles sous-marins rendaient le fonctionnement du câble atlantique de plus en plus envisageable. Même en cas de réussite, la concurrence aurait vraisemblablement eu raison du projet Overland.

²⁶ Le câble brisé de la tentative de 1865 ayant en effet été récupéré et remis en état peu après la pose du second câble.

²⁷ Thompson, *Wiring a Continent...*, page 436. La dette laissée par le projet Overland a été le théâtre d'une opération financière pour la moins suspecte, dans laquelle les directeurs de la Western Union Telegraph sont impliqués. En effet, alors qu'il devenait évident que le projet était voué à l'échec, ces derniers continuaient à rassurer le public tout en se débarrassant en cachette de leurs actions dans la filiale en charge du projet Overland. Ce n'est qu'une fois l'opération terminée qu'ils rendirent publique la nouvelle de l'abandon du projet, ruinant ainsi les petits actionnaires restants.

²⁸ Stewart Andrew Robb, *The Collins' Overland...*, page 66.

Le câble transatlantique couvre une distance d'environ 3 200 km en liaison directe entre l'est des États-Unis et la Grande-Bretagne, alors que le projet Overland devait couvrir plus de 25 000 km de lignes terrestres, dont plus des trois quarts en territoire inhabité, pour parvenir au même résultat. La lutte était inégale dès lors que la technologie sous-marine progressait.

Par contre, sur le strict plan local, même si le projet a échoué, la colonie de Colombie-Britannique en sort gagnante sous bien des aspects. Le projet lui permet déjà d'être reliée au réseau nord-américain par ces deux principales villes, Victoria et New Westminster. De plus, elle dispose désormais d'un réseau en direction de l'intérieur, le long de la principale voie de communication qu'est la rivière Fraser, jusqu'à Quesnel. Cette voie intérieure rend plus facile le contrôle et l'administration des populations dans la région de Cariboo. Les communications intérieures de la colonie sont grandement améliorées par cet outil, tant sur le plan commercial qu'administratif. Ensuite, la construction de la ligne a été un excellent stimulant pour l'économie locale, notamment en termes d'emploi et de commerce. Le projet Overland a permis l'embauche de nombreux mineurs déçus après la ruée vers l'or de 1861-1862. Il a aussi permis de sortir la colonie du marasme économique dans laquelle elle se trouvait, notamment par une relance de la consommation locale. La non-exonération de taxes de douane pour le matériel autre que télégraphique a permis à la colonie d'engranger des sommes importantes pendant toute la durée de l'expédition. Enfin, l'exploration du nord de la colonie à la recherche d'un passage pour la ligne de télégraphe a permis d'améliorer les connaissances de la région, tant sur le plan humain que matériel. La topographie est mieux connue, les relations avec les populations amérindiennes sont plus cordiales et le potentiel minier de la région permet d'envisager avec optimisme le développement au nord de Quesnel. Plus au nord, les explorations du projet Overland en Russie d'Amérique et les rapports scientifiques sur la région accroissent l'intérêt des États-Unis. Les informations obtenues par ces explorateurs jouent un rôle indirect, mais non négligeable dans la décision des États-Unis d'acquérir l'Alaska au printemps 1867, pour une somme modique²⁹.

²⁹ L'impact réel du projet Overland dans cette décision a longtemps été sujet à controverses. Voir Alexey V. Postnikov, « The Sale of Alaska and the International Expedition to Effect Telegraph Link

C. La gestion du réseau colonial

La Western Union Telegraph continue donc d'exploiter les lignes en Colombie-Britannique. La partie de la ligne au nord de Quesnel est laissée à l'abandon tandis qu'un nouvel embranchement, d'une longueur de 83,5 km est construit en direction de Barkerville en juillet 1868. L'année suivante, la ligne de New Westminster est prolongée de 17 km, jusqu'au Burrard Inlet, à l'initiative d'une compagnie privée, du nom de Moody et Cie. Ces derniers ont payé les frais de construction, les matériaux étant fournis par la Western Union Telegraph. L'entretien est aussi à la charge de la compagnie de télégraphe tandis que Moody et Cie. paye l'opérateur en charge à Burrard Inlet, en échange de la gratuité de ses messages sur la ligne. L'arrangement est renouvelé chaque année³⁰. Ainsi, en 1871, le réseau télégraphique de Colombie-Britannique se résume à cinq lignes, dont deux reliées directement aux États-Unis, pour un total de 1 034 km.

Ligne télégraphique	Longueur	Date de construction
Swinomish (WA) – Matsqui	109,5 km	1864
Matsqui – New Westminster	58 km	1864
Matsqui – Barkerville	729 km	1865
Quesnel – Fort Stager (abandonnée en 1867)	610 km	1866
Swinomish (WA) – Victoria - Swinomish – Saanich - Câble sous-marin - Saanich – Victoria	120,5 km 70 km 26,5 km 24 km	1868
New Westminster – Burrard Inlet	17 km	1869

Tableau VI : Lignes télégraphiques en Colombie-Britannique (1864-1871)³¹

Between North-America and the Europe via Siberia », *Archives Internationales d'Histoire des Sciences*, 52, 149 (2002), pages 237-276.

³⁰ « Colombie-Britannique : Rapport de l'honorable H. L. Langevin, C. B., Ministre des Travaux Publics », *Documents de la Session*, volume V (1872), document n°10, page 39.

³¹ « Travaux Publics : Rapport général de ce ministère pour l'année expirée le 30 juin 1873 », *Documents de la Session*, volume VII (1874), document n°2, page 56.

1. *L'accord avec Western Union Telegraph*

Néanmoins, la Western Union Telegraph éprouve des difficultés financières à gérer le réseau télégraphique de Colombie-Britannique. La compagnie commence à chercher une solution pour alléger ses dépenses et contacte Anthony Musgrave, le tout nouveau gouverneur de la colonie. En février 1870, ce dernier reçoit de la compagnie deux propositions³². La première proposition est une demande de subvention d'un montant de 4 500\$ par an pour compenser le déficit dans la maintenance et l'entretien de la liaison entre New Westminster/Victoria et Swinomish. Musgrave y semble favorable, d'autant plus que comme alternative, « [he] had no reason to doubt that without this aid the communication would cease »³³. La seconde proposition est le transfert de la ligne Matsqui – Barkerville au gouvernement, à charge pour lui de le faire fonctionner. Cette option, d'après Musgrave, devrait coûter environ 8 000\$ à la colonie, ce qui donne une idée du déficit actuellement éprouvé par la Western Union Telegraph dans la gestion du réseau.

Le Conseil législatif s'alarme de la possibilité d'un arrêt dans le fonctionnement du réseau et presse le gouverneur de prendre des mesures à ce sujet. À la fin du mois de février, il accorde une subvention rétroactive à la Western Union Telegraph, d'un montant de 2 250\$ pour l'année 1869 et autorise le paiement d'une subvention de 4 500\$ comme demandé. Il autorise aussi le gouverneur à accroître les taxes de douane de 2% pour financer la maintenance de la ligne entre Matsqui et Barkerville³⁴. Après réflexion, le Conseil Législatif estime que la capacité commerciale de la colonie ne permet pas d'espérer l'obtention de 8 000\$ juste en haussant les droits de douane. Il propose donc de financer cette dépense par un emprunt sur les marchés financiers sécurisé par des obligations gouvernementales. En résumé, la colonie semble obligée de s'endetter pour payer les frais de fonctionnement courant du réseau télégraphique. Le transfert de la ligne Matsqui – Barkerville au gouvernement est effectif au début du mois de février 1871, lorsque le gouvernement signe un bail de location pour les lignes télégraphiques de la Western Union. Le bail est fixé pour une durée de 999 années à compter du 20 mai

³² *Journals of the Legislative Council of British Columbia*, session 1870, page 3.

³³ *Ibid.*

³⁴ *Ibid.*, pages 15, 19 et 28.

1870. Les lignes restent propriété de la compagnie, mais l'entretien et le fonctionnement sont désormais à la charge du gouvernement colonial³⁵.

2. *Bilan de l'action du gouvernement colonial*

Sous bien des aspects, l'expérience de la Colombie-Britannique se rapproche de celle de l'Île-du-Prince-Édouard. Comme son homologue dans l'Atlantique, le but du gouvernement colonial est avant tout de relier la colonie à un ensemble économique plus vaste. La faiblesse de l'économie locale l'encourage rapidement à confier cet objectif aux mains d'une compagnie états-unienne, en lui accordant le monopole sur la colonie. Les raisons ayant poussé le gouvernement à accorder le monopole à la California State Telegraph sont les mêmes que celles ayant poussé l'Île-du-Prince-Édouard à accorder un monopole similaire à l'Anglo-American Telegraph. La décision de voter une subvention à la compagnie gérant le réseau est aussi comparable, même si la somme est bien plus importante et se double d'une location des lignes.

Néanmoins, quelques différences permettent de singulariser cette expérience. Tout d'abord, les lois votées dans la colonie britannique sont clairement inspirées du modèle en vigueur aux États-Unis. Elles se distinguent, notamment la loi générale de l'île de Vancouver³⁶, par l'existence du règlement d'acceptation des messages, inexistant dans toutes les autres législations d'Amérique du Nord britannique. Ensuite, l'intervention directe du gouvernement britannique dans le processus législatif différencie la colonie de ses consœurs. Dans les colonies sur l'Atlantique, le Colonial Office ne s'est jamais immiscé dans le vote des lois coloniales, contrairement à la Colombie-Britannique où il intervient en faveur du projet Overland de Perry Collins. Enfin, la dimension du réseau comparé aux possibilités financières de la province explique l'innovation mise en place en 1871 avec la location des lignes d'une compagnie privée au gouvernement. Le processus inverse était jusqu'alors le plus logique théoriquement, avec une compagnie privée prenant en charge une infrastructure possédée par l'État.

³⁵ « Copie du bail de ses lignes télégraphiques consenti par la compagnie dite Western Union Telegraph Company en faveur du gouvernement de la Colombie-Britannique », *Documents de la Session*, volume V (1872), document n°10, annexe II, pages 200-201.

³⁶ « An Act for the Regulation of Electric Telegraph... », 27-28 Victoria, no.7.

II. Le réseau télégraphique gouvernemental

À partir de la fin des années 1860, l'avenir de la Colombie-Britannique s'inscrit en pointillé. La population européenne de la colonie semble se trouver devant un triple choix. Le premier est de rester une colonie britannique autonome, le second est l'annexion aux États-Unis et le troisième est l'union avec la Confédération canadienne. Chaque option ayant ses avantages et inconvénients, les luttes d'influence entre les différents notables de la colonie s'exacerbent. L'option de l'autonomie ayant fait long feu, reste le choix entre les États-Unis ou le Canada. L'achat de l'Alaska par les États-Unis, les liens économiques tissés depuis les débuts de la colonie et l'éloignement géographique du Canada plaident en faveur de l'annexion aux États-Unis. De l'autre côté, la volonté de rester britannique et le souhait d'un gouvernement responsable rapprochent la colonie du Canada. Les changements administratifs dans l'ouest du Canada, tels la formation de la province du Manitoba et l'achat des terres de la Compagnie de la Baie d'Hudson rapprochent la colonie de la Confédération. L'appointment d'Anthony Musgrave comme gouverneur apporte un soutien à l'option de l'union avec le Canada. En février-mars 1870 se tiennent plusieurs débats au Conseil Législatif de la colonie sur le sujet de l'adhésion à la Confédération canadienne. Les questions économiques deviennent rapidement prioritaires, notamment la question de la dette et celle des communications³⁷.

Aux termes de l'arrêté en conseil admettant la Colombie-Britannique dans la Confédération canadienne, la colonie devient la sixième province du Canada le 20 juillet 1871 et le gouvernement fédéral prend à sa charge les dépenses concernant le service télégraphique. Pour la première fois de son histoire, il se retrouve donc à devoir assurer la gestion d'un réseau télégraphique via le ministère des Travaux publics.

A. Un réseau en location (1872-1880)

Le gouvernement fédéral envoie rapidement Hector Louis Langevin, ministre des Travaux Publics pour visiter la nouvelle province pour « étudier les besoins de cette

³⁷ Pour plus de détails à ce sujet, voir Jean Barman, *The West beyond the West. A History of British Columbia*, Toronto, University of Toronto Press, 1991, pages 91-98.

lointaine province et [s']assurer des travaux publics qui lui sont nécessaires »³⁸. Ce rapport est extrêmement complet et détaillé, traitant de son climat, sa population, ses ressources minières et, bien évidemment, les travaux publics existants dans la province. Il consacre ainsi quatre pages du rapport à dresser un état du réseau télégraphique³⁹.

Il donne en premier lieu une liste des lignes actuellement en service dans la province et leurs longueurs. Il précise leur état général, qu'il trouve particulièrement mauvais pour la ligne Matsqui – Barkerville, même si les instruments des bureaux sont en bon état. Le rapport inclus une estimation des dépenses pour l'entretien, la maintenance des lignes et les tarifs actuellement en vigueur. Ainsi, l'entretien annuel des lignes coûterait environ 11 250\$ pour un revenu annuel de seulement 6 000\$. Langevin fournit aussi un état du personnel employé sur le réseau, composé de 14 opérateurs (dont 6 sont aussi réparateurs) et un surintendant, F. H. Lamb. Il termine enfin en donnant son avis sur l'avenir de ce réseau, qui devrait, selon lui, retourner entre les mains du gouvernement provincial. Le gouvernement fédéral couvrirait les frais financiers du réseau, mais celui-ci resterait géré par la province, dans un souci d'économie. Le gouvernement fédéral ne tient apparemment pas compte de cet avis, puisque le réseau de Colombie-Britannique est affilié au ministère des Travaux publics dès juillet 1872.

1. *La gestion technique du réseau*

Entre 1872 et 1880, le réseau télégraphique de Colombie-Britannique est donc à la charge du gouvernement fédéral, même si les lignes appartiennent toujours à la Western Union Telegraph. Le bail signé entre la compagnie et la colonie en février 1870 est automatiquement reconduit avec le gouvernement canadien.

La première tâche à laquelle fait face le ministère des Travaux publics est l'entretien et la maintenance des lignes télégraphiques. Il reprend à sa charge les 15 employés actuellement au service des lignes télégraphiques. La plupart de ces employés sont assez jeunes (moyenne d'âge de 33 ans) et tous sont des hommes. Un nouveau bureau de télégraphe est ouvert à Cache Creek et des réparateurs de lignes sont embauchés, portant le total des employés à 21 à la fin de l'année 1873. Les lignes télégraphiques terrestres ont été réparées et renouvelées en partie, tant les conditions

³⁸ « Colombie-Britannique : Rapport de l'honorable H. L. Langevin... », page 1.

³⁹ *Ibid.*, pages 37-40.

géographiques de la région sont difficiles⁴⁰. D'ailleurs, les lignes terrestres montrent des signes de faiblesses. Les années 1874-1876 se déroulent relativement bien, les réparations de fortune suffisent à assurer un service minimal. De violentes crues, au cours de l'année 1875-1876, endommagent près de 200 km de lignes, pour la plupart dans la vallée de la Fraser⁴¹. À partir de 1877, la situation s'aggrave et les employés du télégraphe doivent se rendre à l'évidence :

Sur la terre ferme, la ligne est en état de fonctionner passablement, bien que sur plusieurs milles (sic) de longueur, il faudrait des poteaux neufs pour que la ligne fût parfaite. [...] La ligne sera toujours d'un entretien difficile et dispendieux, le pays qu'elle traverse étant si rude et si peu peuplé. Les poteaux sont encore pour la plupart ceux qui ont été posés en 1865, et après avoir été souvent coupés et reposés sont devenus trop courts et hors de service⁴².

Les travaux de reconstruction débutent l'année suivante, à l'automne 1878, et se poursuivent jusqu'au printemps 1881. La ligne terrestre est entièrement reconstruite en deux fois, une première série de travaux en 1878-1879 pour la section de la ligne comprise entre Yale et Quesnel, une deuxième série en 1879-1880 pour les sections New Westminster – Yale et entre Quesnel – Barkerville. Les travaux concernent 786 km de lignes, 527 km la première année et 259 km la deuxième. En juin 1880, l'ensemble du réseau terrestre a été reconstruit.

Les câbles sous-marins posent autant de problèmes que les lignes terrestres. Entre 1872 et 1880, le ministère dénombre sept ruptures de câbles entre Swinomish et Victoria, pour la plupart rapidement réparées. Deux ruptures se situent dans le détroit de Rosario, entre Swinomish et les îles San Juan, en novembre 1878 et mars 1879. Deux ruptures se situent sur le câble dans le détroit de Haro, entre les îles San Juan et Saanich, en février 1878 et mars 1879. Les trois autres ruptures se trouvent sur les câbles au travers des îles San Juan, en juillet 1874, janvier 1875 et mai 1879. Ces réparations ont nécessité l'achat de deux nouveaux câbles, pour un total de 17 km, et d'un nouveau

⁴⁰ « Rapport général du Ministre des Travaux Publics pour l'année expirée le 30 juin 1873 », *Documents de la session*, volume VII (1874), document n°2, pages 56-57.

⁴¹ « Rapport général du Ministre des Travaux Publics pour l'année fiscale commencée le 1^{er} juillet 1875 et expirée le 30 juin 1876 », *Documents de la session*, volume X (1877), document n°6, annexe n°22, pages 123-124.

⁴² « Rapport général du Ministre des Travaux Publics pour l'année fiscale commencée le 1^{er} juillet 1876 et expirée le 30 juin 1877 », *Documents de la session*, volume XI (1878), document n°7, annexe n°19, page 118.

chaland équipé d'une machine à vapeur pour la pose des câbles⁴³. Le premier câble a été commandé à San Francisco, le second à Londres.

En plus de l'entretien, la question de l'extension du réseau se pose assez rapidement. En mars 1877, le lieutenant-gouverneur de Colombie-Britannique, Albert Norton Richards, s'enquiert de la possibilité de construire une ligne télégraphique pour relier Victoria à Nanaimo, sur l'île de Vancouver. Andrew Charles Elliot, premier ministre de la province soutient cette demande auprès du gouvernement fédéral. Dans un premier temps, le ministère des Travaux publics refuse la demande dans un mémo en avril 1877. Il justifie son refus par des considérations financières, les lignes de la province étant très largement déficitaires. Le Ministère admet que le bail signé avec la Western Union Telegraph l'autoriserait à procéder à de tels travaux, mais les déconseille fortement vu les risques financiers que cela engendrerait⁴⁴. Pour une raison inconnue, le gouvernement décide de passer outre l'avis du ministère et fait établir un rapport de construction à l'été 1878, accompagné d'un appel d'offres. Les travaux démarrent en novembre et s'étendent sur six mois, jusqu'en avril 1879. La ligne couvre un total de 121 km, dont 4 km de câbles sous-marins à travers Saanich Inlet.

Ligne télégraphique	Longueur	Date de construction
Swinomish (WA) – Matsqui	109,5 km	1864
Matsqui – New Westminster	58 km	1864
Matsqui – Barkerville	729 km	1865
Swinomish (WA) – Victoria	120,5 km	1868
New Westminster – Burrard Inlet	17 km	1869
Victoria – Nanaimo	122 km	1879

Tableau VII : Lignes télégraphiques en Colombie-Britannique (1872-1880)⁴⁵

⁴³ « Rapport général du Ministre des Travaux Publics... », volume X (1877), document n°6, annexe n°22, page 124.

⁴⁴ BAC, RG6, série A-1, volume 28, dossier 588.

⁴⁵ « Travaux Publics : Rapport général de ce ministère pour l'année expirée le 30 juin 1879 », *Documents de la Session*, volume XIII (1880), document n°11, page 33.

2. La gestion financière du réseau

Sur le plan financier, le réseau télégraphique représente une dépense sérieuse pour le gouvernement fédéral. Certes, les chemins de fer forment la première catégorie de dépense pour ce dernier, mais les dépenses télégraphiques se distinguent par leur incapacité chronique à se faire financer par les recettes courantes.

Le réseau télégraphique étant loué à la Western Union Telegraph, le gouvernement n'investit pas vraiment dans son développement géographique, comme nous avons pu le voir. La seule dépense d'investissement en capital est la ligne Victoria-Nanaimo. Elle a été construite en 1878-1879 pour 7 023,30\$, budgétisé l'année précédente pour un montant de 7 000\$. Les autres dépenses concernant les lignes télégraphiques représentent seulement la maintenance régulière (entretien, réparations et salaires). Comme nous pouvons le constater (figure 1), le gouvernement sous-estime considérablement les dépenses nécessaires la première année. Par contre, il s'adapte rapidement puisque les budgets des années 1876 à 1880 sont constamment supérieurs aux dépenses réelles, voire même similaires pour les deux dernières années.

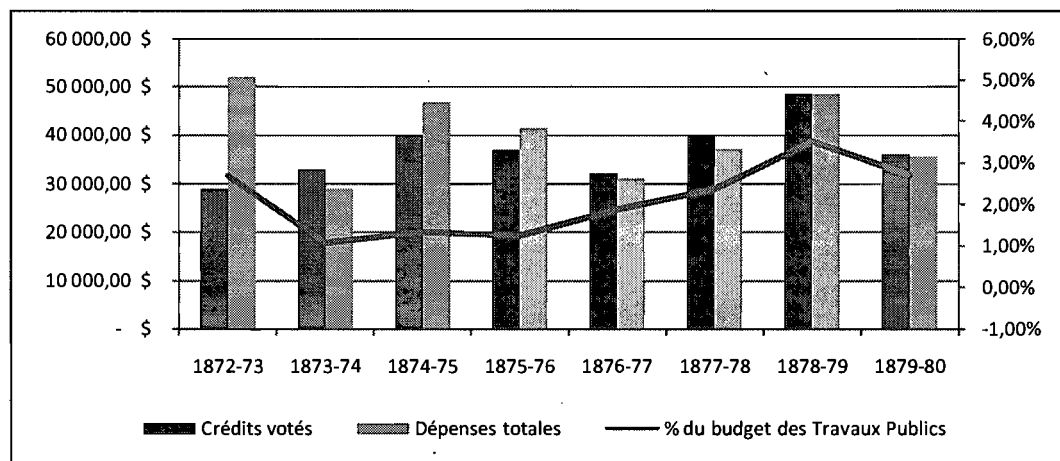


Figure 1 : Crédits votés et dépenses annuelles (CB, 1872-1880)⁴⁶

Mais si les crédits accordés sont ajustés aux nécessités, les dépenses dépassent constamment les recettes courantes (figure 2). Le gouvernement fédéral est donc

⁴⁶ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume VI à XIV (1873 à 1881) ; « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume VI à XIV (1873 à 1881).

contraint à puiser dans les fonds publics pour financer le fonctionnement du réseau, tout comme le gouvernement colonial le faisait avant lui entre 1865 et 1871⁴⁷. Le niveau de dépenses pour la maintenance reste assez similaire d'une année sur l'autre, avec une moyenne de 39 311,46\$ par an. Les revenus atteignent, en moyenne, 9 036,47\$ par an, soit un déficit annuel moyen de l'ordre de 30 000\$ à chaque année.

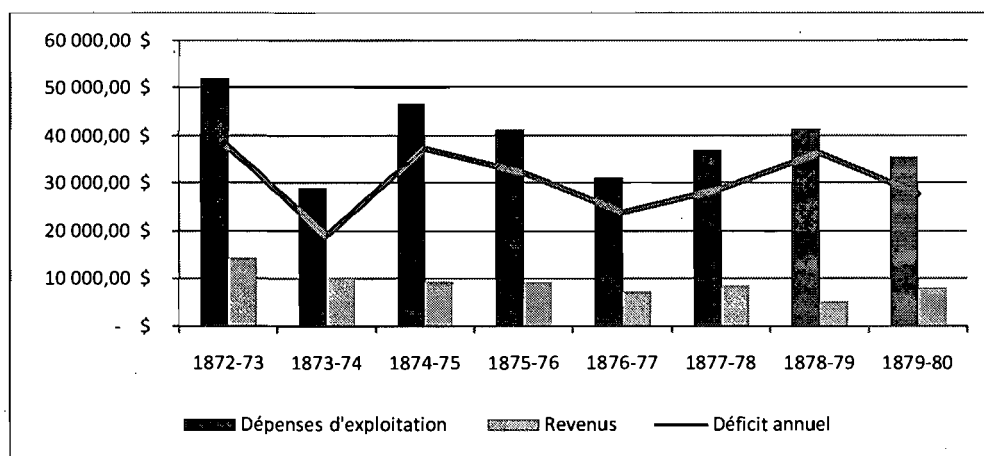


Figure 2 : Recettes et dépenses annuelles (CB, 1872-1880)⁴⁸

La répartition des dépenses de maintenance est sensiblement la même entre 1872 et 1880 (figure 3). La part la plus importante est couverte par les frais d'exploitation courants, comprenant les salaires des employés et l'entretien régulier des lignes. Cela représente environ 70% du total des dépenses annuelles (27 711,29\$ par an en moyenne). La seconde partie des dépenses (environ 20%) est consacrée aux grands travaux de réparations engagés annuellement, notamment la reconstruction des lignes et la réparation des câbles sous-marins, pour un total annuel moyen de 7 850,17\$. La troisième et dernière partie des dépenses couvre la subvention annuelle versée à la Western Union Telegraph (environ 10%).

⁴⁷ « Comptes publics du Canada pour l'année fiscale expirée le 30 juin... », *Documents de la session*, volume VII à XIV (1874 à 1881) ; « Rapport général du Ministre des Travaux Publics pour l'année fiscale commencée le 1^{er} juillet... », *Documents de la session*, volume VII à XIV (1874 à 1881).

⁴⁸ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume VI à XIV (1873 à 1881) ; « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume VI à XIV (1873 à 1881).

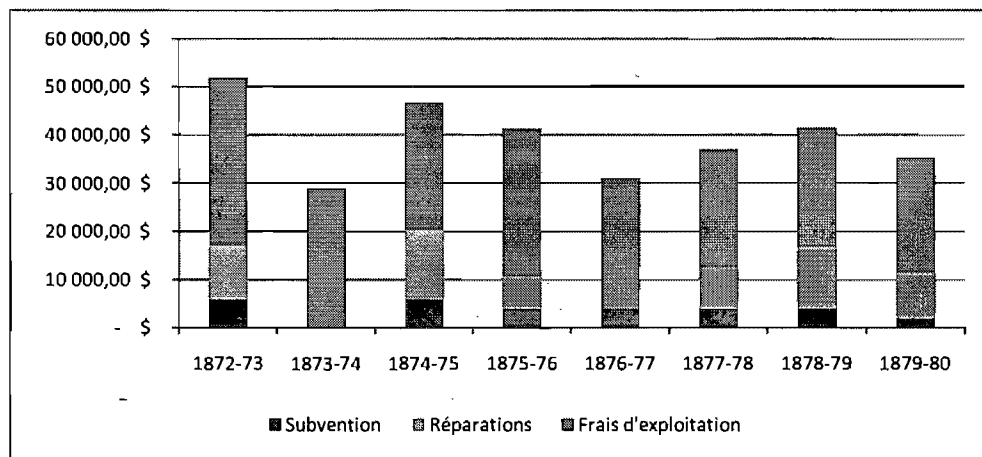


Figure 3 : Dépenses annuelles d'exploitation (CB, 1872-1880)⁴⁹

En effet, le gouvernement fédéral attribue une subvention à la Western Union Telegraph pour la transmission des messages entre Swinomish et Portland, en Oregon. Cette subvention, d'un montant de 4 000\$ par an, a été établie par contrat en juin 1872, pour une durée de trois ans. Le parlement n'est apparemment pas satisfait du service fourni par la compagnie en retour de cette subvention. Amor De Cosmos, député de Colombie-Britannique à la Chambre des communes, signale des plaintes d'usagers concernant le service de la compagnie et propose de faire parvenir une lettre de remontrance en mars 1875. La proposition n'est pas adoptée, mais De Cosmos souhaitait seulement attirer l'attention du gouvernement à ce sujet⁵⁰. Lors des négociations à l'échéance de la subvention, en juin 1875, la compagnie proteste de sa bonne foi et souligne qu'il lui sera impossible de maintenir le service sans un financement du gouvernement canadien. Cette information semble faire reculer ce dernier, qui prolonge le contrat pour cinq années, à contrecœur néanmoins⁵¹.

3. L'achat final

En conséquence, le gouvernement envisage d'acheter les lignes de la compagnie à l'échéance suivante, en juin 1880. C'est l'inusable Frederick Gisborne, nommé

⁴⁹ *Idem.*

⁵⁰ *Journaux de la Chambre des Communes de la Puissance du Canada*, volume IX (1875), page 195 ; *Débats de la Chambre des Communes*, volume IX (1875), pages 633-634.

⁵¹ « Rapport général du Ministre des Travaux Publics pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1875 », *Documents de la session*, volume IX (1876), document n°6, annexe n°23, page 172.

superintendant des télégraphes le 1^{er} mai 1879, qui propose cette solution après avoir inspecté le réseau local à l'automne de cette même année. Il présente son plan au ministère des Travaux publics en détaillant les conséquences d'un tel achat. Dans un premier temps, un accroissement des revenus serait envisageable à la suite de la prise de contrôle du bureau de télégraphe de Victoria. Son trafic est actuellement capté par les lignes de la Western Union Telegraph, puisqu'il n'existe pas de liaison directe avec le continent. Dans un second temps, l'abandon de la ligne Swinomish – Victoria et Swinomish – Matsqui, de même que l'arrêt du paiement de la subvention à la Western Union Telegraph permettraient de réduire considérablement les dépenses. Les négociations sont engagées durant l'hiver et Gisborne pense pouvoir faire économiser 10 000\$ au gouvernement tout en accroissant ses revenus de 5 000\$⁵². Le gouvernement, interpellé à la Chambre des communes, justifie sa décision en soulignant les importants frais de réparations dû aux câbles sous-marins. D'après lui, les conditions du bail avec la compagnie lui interdisent d'abandonner cette ligne pour la remplacer par une autre liaison moins dispendieuse, puisqu'il n'est pas propriétaire de la ligne⁵³. Les négociations avancent convenablement et un contrat est signé le 27 septembre 1880, dans lequel le gouvernement met fin à son bail avec la Western Union Telegraph et rachète ses lignes en Colombie-Britannique pour la somme conséquente de 24 000\$⁵⁴. Le gouvernement devient propriétaire du réseau le 1^{er} janvier 1881.

B. Le gouvernement propriétaire (1880-1886)

Le gouvernement a déjà une bonne idée de l'état du réseau qu'il vient d'acquérir. La visite de Gisborne en 1879, à l'origine de l'achat, a aussi servi à dresser un bilan du réseau et une liste des actions à engager dès que l'achat serait effectif. La transition était prévue depuis plusieurs mois.

⁵² « Rapport général du Ministre des Travaux Publics pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1879 », *Documents de la Session*, volume XIII (1880), document n°11, annexe n°16, page 76 ; BAC, RG11, série B-6, dossier 2996, pages 255-258.

⁵³ *Débats de la Chambre des Communes*, volume XIV (1880), pages 1709-1710.

⁵⁴ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1879-1880 », *Documents de la Session*, volume XIV (1881), document n°7, annexe n°10, page 88.

1. *La gestion technique du réseau*

Ainsi, le ministère des Travaux publics avait anticipé la conclusion des négociations avec la Western Union Company. Il faut dire que le gouvernement était convaincu par l'argumentation de Gisborne et que les négociations portaient uniquement sur les conditions de la vente et non pas sur la possibilité de la vente elle-même, tenue pour acquise. Ainsi, les travaux pour la réorganisation du réseau démarrent à l'automne 1880. Les lignes Victoria – Nanaimo (sur 115 km) et Yale – Quesnel (sur 400 km) sont ainsi reconstruites. La ligne construite pour le chemin de fer du Pacifique entre Cache-Creek et Kamloops (77,5 km) est ajoutée au réseau, comme embranchement de la ligne principale. Mais la modification la plus importante concerne la liaison entre Victoria et New Westminster. La route initiale de la Western Union Telegraph, via Swinomish est abandonnée, les câbles relevés et stockés pour servir de pièces détachées pour la nouvelle liaison. Un nouveau câble, commandé à Londres au printemps 1880 est posé au printemps 1881 entre Nanaimo et la Pointe Grey, rejoignant une ligne terrestre jusqu'à New Westminster. La ligne totale couvre 90 km, dont 42 km de câbles sous marins⁵⁵. L'année suivante, une légère modification dans la ligne terrestre entre la Pointe Grey et New Westminster permet de passer par Granville, et rallonge la ligne de 10,5 km. La ligne alors exploitée par Moody et Cie. est définitivement abandonnée. Arthur Bunster, député de l'île de Vancouver, demande une extension du réseau télégraphique entre Nanaimo et Comox en mars 1882, apparemment sans suites immédiates, même si l'idée semble pertinente⁵⁶.

Le réseau fonctionne ainsi de manière satisfaisante jusqu'en 1883, où de nouvelles réparations sont nécessaires. Les incendies violents de l'été 1883 détruisent une partie des lignes terrestres tant sur l'île de Vancouver, entre Victoria et Nanaimo, que sur le continent, entre Matsqui et Yale. Au printemps 1884, deux petits embranchements supplémentaires sont construits près de New Westminster, le premier vers Ladner's Landing (28 km), le second vers Port Moody (12 km). Ces deux embranchements étaient réclamés par les habitants des deux endroits, qui proposaient d'ériger la ligne par eux-

⁵⁵ BAC, RG11, série B-6, dossier 2997, document n°1, pages 85-87 et RG11, série B-6, dossier 3001, document n°5, pages 174-178.

⁵⁶ *Débats de la Chambre des Communes*, volume XVI (1882), page 242.

mêmes. Gisborne déconseillait vivement une telle solution, préjudiciable selon lui à l'action du gouvernement⁵⁷. La même année, un projet de câble sous-marin pour relier Victoria au réseau états-unien à travers le détroit de San Juan est soumis par la Puget Sound Telegraph Company, basée à Seattle (WA). La ligne est posée en octobre 1884 et mise en service par le gouvernement au printemps 1885. Elle relie Victoria à Dungeness, par un câble sous-marin long de 31,5 km⁵⁸. La dépense est limitée grâce à l'usage d'un câble en provenance de Grande-Bretagne, moins cher que les câbles utilisés en temps normal. Dans la même année, la liaison entre Granville et New Westminster a dû être reconstruite, car endommagée⁵⁹.

Ligne télégraphique	Longueur	Date de construction
New Westminster – Cache Creek	349,5 km	1864-1865
Cache Creek – Barkerville	437,5 km	1865
Cache Creek – Kamloops	77,5 km	1878
Victoria – Nanaimo	122 km	1879
Nanaimo – New Westminster	100,5 km	1881
New Westminster – Ladner's Landing	28 km	1884
New Westminster – Port Moody	12 km	1884
Victoria – Dungeness (WA)	31,5 km	1885

Tableau VIII : Lignes télégraphiques en Colombie-Britannique (1880-1886)⁶⁰

D'autres réparations ont été apportées sur la ligne terrestre entre Cache-Creek et Kamloops en attendant leur transfert. En effet, après l'achèvement de la ligne de chemin de fer du Canadien Pacifique, le gouvernement souhaite transférer la gestion des lignes

⁵⁷ BAC, RG11, série B-6, dossier 3014, document n°7, page 156.

⁵⁸ BAC, RG11, série B-6, dossier 3018, document n°1, pages 214-216.

⁵⁹ BAC, RG11, série B-6, dossier 3026, document n°6, pages 97-98.

⁶⁰ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1885-1886 », *Documents de la Session*, volume XX (1887), document n°11, annexe n°24, page 266.

télégraphiques de Colombie-Britannique à ce dernier⁶¹. Au 30 juin 1886, le réseau du gouvernement couvre un total de 1 158,5 km à travers la province, contre 1 156 km en 1880.

2. La gestion financière du réseau

Entre 1880 et 1886, la situation financière du réseau de Colombie-Britannique s'améliore considérablement. Étant propriétaire de son réseau, le gouvernement a toute liberté pour l'améliorer et le réorganiser tout en profitant de l'ensemble de ses revenus.

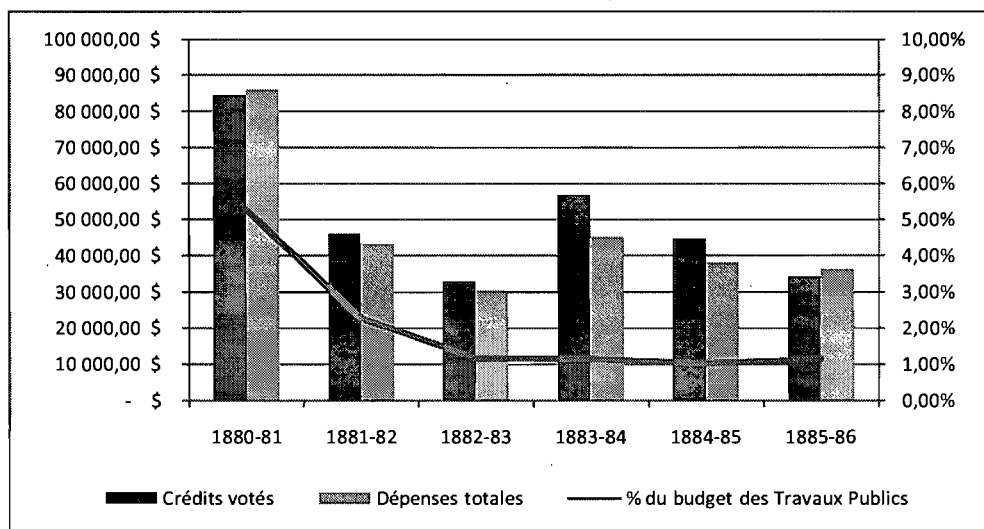


Figure 4 : Crédits votés et dépenses annuelles (CB, 1880-1886)⁶²

Comme nous l'avons vu, cela s'est traduit par un important investissement dans la construction de nouvelles lignes. Ainsi, les crédits votés à la seule construction atteignent une moyenne de presque 11 000\$ par an (figure 4). L'importante dépense de 1880-1881 regroupe en réalité deux dépenses, une première de 24 000\$ pour l'achat des lignes à la Western Union Telegraph, une seconde de 32 328,76\$ pour la pose du câble et la liaison entre Nanaimo et New Westminster. Il s'agit d'un sommet pour ce réseau, où l'investissement atteint près de 5% du budget du ministère des Travaux publics.

⁶¹ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1884-1885 », *Documents de la Session*, volume XIX (1886), document n°12, annexe n°22, page 272.

⁶² « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume XV à XX (1882 à 1887) ; « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume XV à XX (1882 à 1887).

Après cela, le niveau d'investissement se stabilise autour de 1% du budget, avec une dépense un peu plus importante en 1883-1885, pour la pose du câble à travers le détroit de San Juan, pour une somme de 11 912,81\$ répartie sur deux budgets. La dernière dépense (1 171,46\$) couvre les embranchements de New Westminster en 1883-1884. Le gouvernement a donc investi, en seulement six ans, pratiquement sept fois plus d'argent que durant les huit années où il a été locataire des lignes. Cet important investissement de construction réduit les économies effectuées par l'abandon des anciennes liaisons.

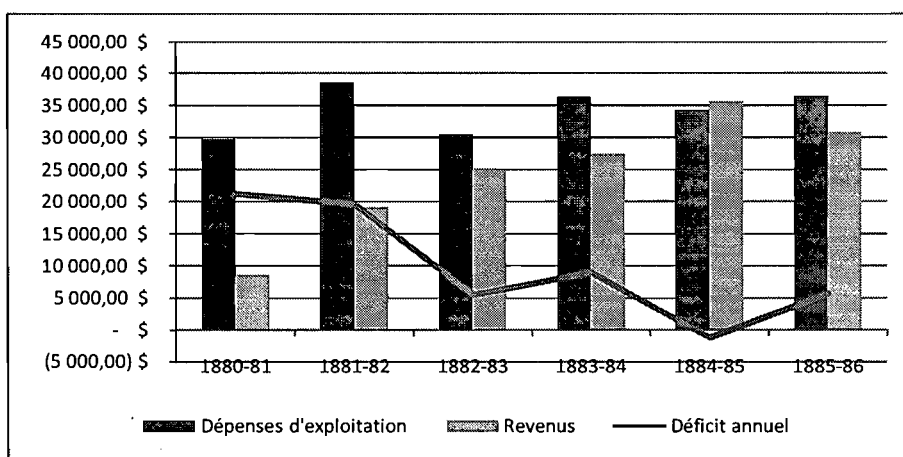


Figure 5 : Recettes et dépenses annuelles (CB, 1880-1886)⁶³

Par conséquent, les dépenses d'entretien diminuent à peine, passant d'une moyenne annuelle de 39 311,46\$ pour 1872-1880 à une moyenne annuelle de 34 349,84\$ pour 1880-1886. La différence provient des recettes. En récupérant l'ensemble du service de Victoria et New Westminster, le gouvernement accroît considérablement ses revenus (figure 5). Comme l'avait prédit Gisborne dans son rapport de 1879, les recettes ne font que croître jusqu'en 1884-1885, avec un sommet de 35 655,05\$. En fait, sans les incendies de l'été 1883, l'année 1883-1884 aurait aussi été bénéficiaire, selon Gisborne. Alors que la moyenne des revenus stagnait autour de 9 000\$ par an pour la période 1872-1880, elle s'élève à presque 24 500\$ par an pour la période 1880-1886. À posteriori, l'achat des lignes à la Western Union Telegraph se révèle donc un excellent investissement pour le gouvernement.

⁶³ *Idem.*

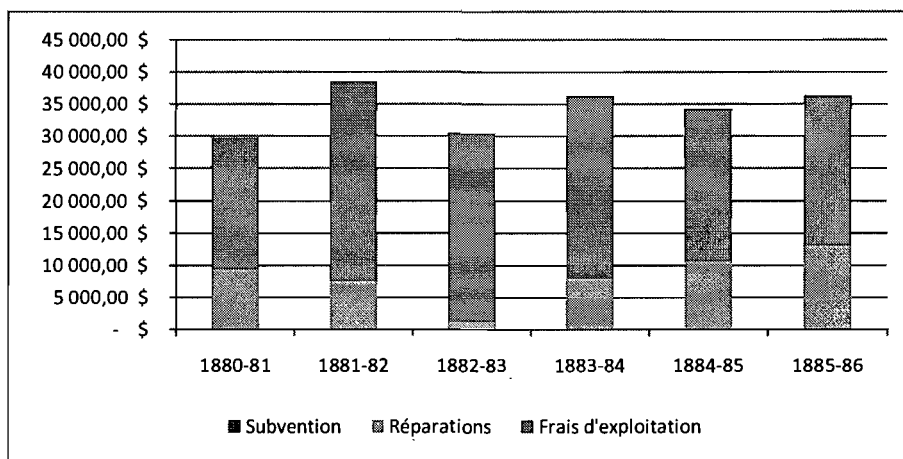


Figure 6 : Dépenses annuelles d'exploitation (CB, 1880-1886)⁶⁴

La répartition des dépenses de maintenance reste indentique pour la période 1880-1886 (figure 6). La subvention à la Western Union a disparu, mais les dépenses se répartissent encore de manière similaire. Les frais d'exploitation courants, comprenant les salaires des employés et l'entretien régulier des lignes, contribuent pour 75% du total des dépenses annuelles. Ils diminuent en fait légèrement, passant de 27 711,29\$ (1872-1880) à 26 014,82\$ (1880-1886) de moyenne par an. Les travaux de réparations, notamment la reconstruction des lignes et la réparation des câbles sous-marins représentent pour leur part 25% du total des dépenses, en augmentation légère de 7 850,17\$ (1872-1880) à 8 335,02\$ (1880-1886) par an.

3. La vente finale

L'avenir du réseau en Colombie-Britannique se joue en réalité dans les Prairies. Il subit le même sort que le réseau établi par le gouvernement fédéral dans cette région à partir de 1873⁶⁵. Après l'achèvement du chemin de fer entre l'est du Canada et la Colombie-Britannique, le gouvernement décide de céder les lignes télégraphiques le long du réseau ferré à la compagnie du Canadien Pacifique, arguant de l'inutilité d'entretenir un double réseau privé-public dans une région si peu peuplée⁶⁶. La convention passée avec la compagnie prend effet le 1^{er} octobre 1886. Elle transfère la

⁶⁴ *Idem.*

⁶⁵ Voir le chapitre 4 à ce sujet.

⁶⁶ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1886-1887 », *Documents de la Session*, volume XXI (1888), document n°7, annexe n°17, page 178.

propriété des lignes Victoria – Dungeness (WA), Victoria – Cache-Creek, Cache-Creek – Kamloops et New Westminster – Port Moody au Canadien Pacifique, soit 693 km de lignes et de câbles sous-marins. Les autres lignes, à savoir les sections Cache-Creek – Barkerville et New Westminster – Ladner’s Landing ainsi qu’une nouvelle ligne entre Ashcroft et Cache-Creek, totalisant 472 km, restent propriété du gouvernement, mais seront désormais exploitées par le Canadien Pacifique⁶⁷. Le gouvernement s’engage néanmoins à subventionner la compagnie si cette exploitation devait être déficitaire.

À première vue, cette vente semble être une mauvaise opération financière pour le gouvernement. Certes, le produit de la vente est proportionnellement supérieur à l’achat de 1880. Le gouvernement avait acquis le réseau de la Western Union (1 156 km) pour la somme de 24 000\$, soit 20,76\$ par km de ligne. La vente lui a rapporté la somme de 15 780\$, soit 22,77\$ par km de ligne. Par contre, le gouvernement conserve la propriété des lignes les moins employées, notamment entre Ashcroft et Barkerville et s’engage à subventionner son déficit à la compagnie du Canadien Pacifique. Les deux parties du réseau étant bien distinctes, la compagnie peut engranger des bénéfices sur la partie du réseau qu’elle possède, sans perdre d’argent pour la partie du réseau qu’elle exploite au nom du gouvernement.

C. Le duopole gouvernement – Canadien Pacifique (1886-1896)

À partir de l’année 1886-1887, le gouvernement n’exploite plus de lignes télégraphiques en Colombie-Britannique, même s’il en possède toujours. La situation reste ainsi pendant quelques années, jusqu’à la reprise de travaux pour étendre le réseau entre 1891 et 1896. Une collaboration harmonieuse semble s’établir entre les deux réseaux, celui du gouvernement et celui du Canadien Pacifique.

1. La gestion technique du réseau

La gestion technique du réseau entre 1886 et 1896 est réduite à sa plus simple expression. Le gouvernement assure la maintenance et l’exploitation du réseau pour la fin de l’année 1886, de juillet à octobre. Entre 1886 et 1893, l’État se contente de financer le déficit des lignes en sa possession et exploitée par le Canadien Pacifique.

⁶⁷ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l’exercice 1886-1887 », *Documents de la Session*, volume XXI (1888), document n°7, annexe n°29, pages 101-102.

L'embranchement entre New Westminster et Ladner's Landing est loué en octobre 1887 à deux investisseurs privés de la région, à charge pour eux d'exploiter la ligne sans frais pour le gouvernement⁶⁸. En 1888, le gouvernement décide de répondre aux demandes du British Columbia Board of Trade en préparant la construction d'une ligne de télégraphe entre Victoria et le Cap Beale. Ce dernier réclame depuis 1885 l'installation d'un service de signalisation similaire à celui existant dans le golfe du Saint-Laurent⁶⁹. Les travaux débutent peu après et la ligne est mise en service en 1891. Elle couvre 185 km sur la côte sud de l'île de Vancouver et a coûté 20 199,28\$ en tout. Elle passe alors sous l'autorité du Canadien Pacifique, qui l'exploite pour le compte du gouvernement. La ligne Ashcroft – Barkerville est entièrement reconstruite la même année, pour un total de 12 917,99\$⁷⁰.

Ligne télégraphique	Longueur	Date de construction
Ashcroft – Barkerville (exploitée par Canadian Pacific Telegraph)	445 km	1891 (1865)
Victoria – Cap Beale (exploitée par Canadian Pacific Telegraph)	185 km	1891
Ashcroft – Lilleoot (exploitée par Canadian Pacific Telegraph)	100 km	1896
Nanaimo – Comox et Alberni	178 km	1893

Tableau IX : Lignes télégraphiques en Colombie-Britannique (1886-1896)⁷¹

En 1891, le souhait effectué dix ans plus tôt par Arthur Bunster de relier Nanaimo à Comox, sur l'île de Vancouver est enfin exaucé. Suite à une nouvelle pétition en avril 1891, le gouvernement envisage de construire cette ligne, notamment à cause des capacités minières grandissantes de la région. La ligne est construite entre 1892 et

⁶⁸ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1887-1888 », *Documents de la Session*, volume XXII (1889), document n°9, annexe n°13, page 150.

⁶⁹ BAC, RG11, série B-6, volume 3038, pages 378-381.

⁷⁰ BAC, RG11, série B-6, volume 3048, document n°7, page 426

⁷¹ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice terminé le 30 juin 1896 », *Documents de la Session*, volume XXXI (1897), document n°9, annexe n°12, pages 246-247.

1893, puis prolongée en 1895 jusqu'à Alberni, pour une dépense totale de 10 838,84\$⁷². L'exploitation est faite directement par le gouvernement. Enfin, un nouvel embranchement est construit entre Ashcroft et Lilleoot en 1895-1896, pour un coût de 3 111,43\$. Il est exploité par le Canadien Pacifique, comme la ligne Ashcroft – Barkerville. En juin 1896, le gouvernement possède 908 km de lignes dans la province de Colombie-Britannique, dont 178 km qu'il exploite directement.

2. La gestion financière du réseau

Entre 1886 et 1896, la situation financière du réseau de Colombie-Britannique se détériore. L'accord signé avec le Canadien Pacifique réduit considérablement les sommes allouées au réseau (figure 7). Après le vote de 36 000\$ de crédits pour l'année 1886-1887, la dépense n'est que de 11 078,44\$ puisque le gouvernement ne gère le réseau que pendant trois mois. Pour le reste de la période, les dépenses atteignent en moyenne 13 584,33\$ par an. Les dépenses les plus élevées sont entre 1889 et 1891, avec la construction de deux lignes simultanément. Le réseau monopolise un peu moins de 1% du total du budget des travaux publics.

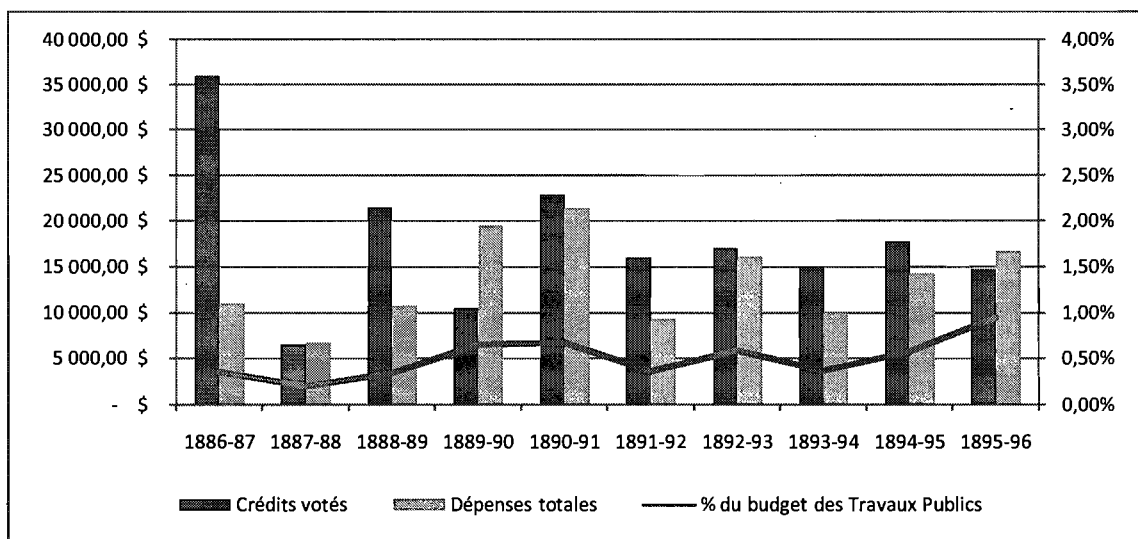


Figure 7 : Crédits votés et dépenses annuelles (CB, 1886-1896)⁷³

⁷² BAC, RG11, série B-6, volume 3053, document n°5, page 74 ; BAC, RG11, série B-6, volume 3058, document n°5, page 72 ; BAC, RG11, série B-6, volume 3062, document n°7, page 194.

⁷³ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume XXI à XXX (1888 à 1897) ; « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume XXI à XXX (1888 à 1897).

Les dépenses d'entretien pour le réseau diminuent aussi de manière importante (figure 8). Si l'année 1886-1887 se distingue encore par son léger bénéfice d'exploitation par le gouvernement, les années suivantes sont très largement déficitaires. Après la vente et la location de ses lignes à la compagnie du Canadien Pacifique, l'État se contente de subventionner le déficit des lignes. Cette dépense représente en moyenne 7 412,38\$ par an, soit une somme inférieure à la majorité des déficits annuels du réseau entre 1872 et 1886. Après 1893-1894, le gouvernement exploite de nouveau une ligne directement (Nanaimo – Comox/Alberni). Les revenus de la ligne (1 128,71\$ par an en moyenne) ne couvrent pas les dépenses d'entretien (2 631,61\$ par an en moyenne), ce qui accroît encore le déficit de l'État dans la province. La dépense annuelle moyenne pour le gouvernement atteint donc 8 124,21\$.

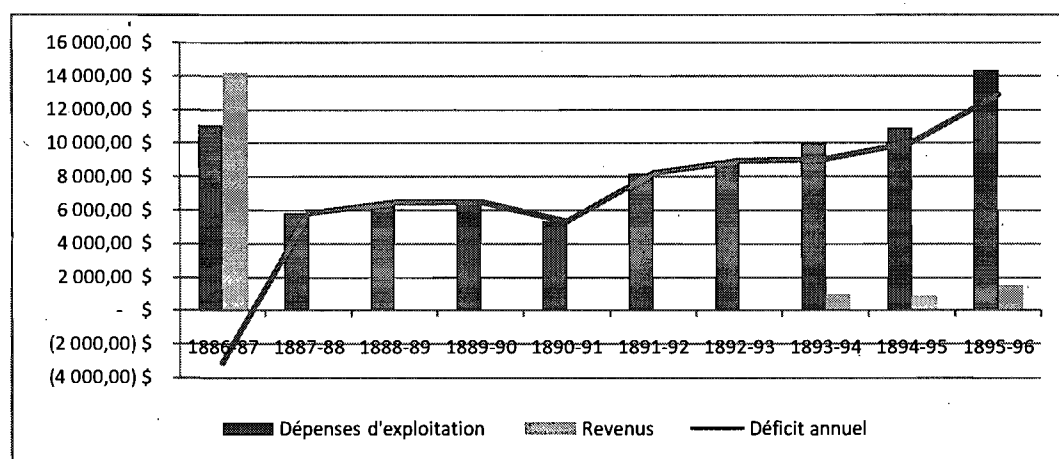


Figure 8 : Recettes et dépenses annuelles (CB, 1886-1896)⁷⁴

La structure des dépenses d'entretien pour le réseau change aussi durant la période (figure 9). L'année 1886-1887 est similaire aux années précédentes, puisque le gouvernement exploite le réseau pendant trois mois. Mais les années suivantes sont marquées par une dépense quasi-totalement accaparé par les subventions au Canadien Pacifique. La subvention représente 100% des dépenses du gouvernement entre 1887 et 1893. Même pour les années suivantes, elle représente 72,2% des dépenses. L'entretien des lignes correspond alors à 5,4% et les frais d'exploitations à 22,4%.

⁷⁴ *Idem.*

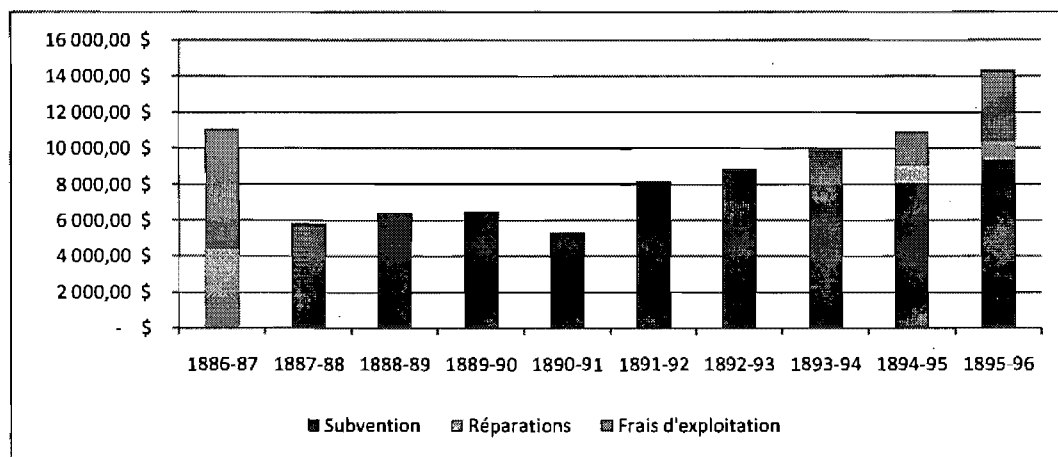


Figure 9 : Dépenses annuelles d'exploitation (CB, 1886-1896)⁷⁵

3. Bilan de l'entente financière

L'analyse des finances fédérales concernant le réseau de Colombie-Britannique pour les années 1886-1896 nous révèle que l'entente avec le Canadien Pacifique ne semble pas avoir été une aussi mauvaise affaire. Certes, le gouvernement finance le déficit des lignes qu'il loue à la compagnie de chemin de fer, tandis que cette dernière engrange les bénéfices de la ligne la plus rentable.

Mais en considérant le montant des sommes en jeu, la différence reste minime. Entre 1872 et 1880, lorsque le gouvernement était simple locataire des lignes de la Western Union Telegraph, le déficit d'exploitation était systématique et atteignait une moyenne annuelle de l'ordre de 30 000\$ environ. Le gouvernement n'exploitait pas la liaison la plus rentable, celle avec les États-Unis, via Victoria et New Westminster. Entre 1880 et 1886, le gouvernement prend possession de toutes les lignes et les exploite lui-même. Le déficit se réduit considérablement, pour une moyenne annuelle de l'ordre de 9 800\$. Une seule année est bénéficiaire en 1884-1885 pour 1 300\$ environ seulement. En bref, pendant toutes ces années, le gouvernement a perdu, en termes d'exploitation, près de 301 547,76\$ (21 539,13\$ par an en moyenne). En quatorze ans, une seule année a permis des bénéfices marginaux. Par comparaison, la décennie 1886-1896 atteint un déficit cumulé sur dix ans de 69 992,70\$ (6 999,27\$ par an en moyenne). Le réseau a donc coûté bien moins d'argent que lors de la période 1872-1880 et moins

⁷⁵ *Idem.*

que lors de la période 1880-1886, pendant laquelle le gouvernement était pourtant en plein contrôle de toutes les lignes. En bref, même si l'arrangement était défavorable au gouvernement, il lui a fait perdre moins d'argent par an que lors des périodes précédant l'accord avec le Canadien Pacifique.

Il serait possible d'objecter que les revenus étaient en hausse rapide depuis 1881-1882 et que le déficit annuel se réduisait considérablement d'année en année, jusqu'aux bénéfices de l'année 1884-1885. De même les premiers chiffres pour l'année 1885-1886 laissaient entrevoir un nouveau bénéfice possible. Nous pensons néanmoins que cette situation n'était que provisoire. Les revenus auraient diminué après 1886-1887, à cause de la concurrence des lignes télégraphiques du Canadien Pacifique. En effet, la rentabilité d'un réseau de télécommunications dépend grandement de sa dimension et de ses connexions. À partir du moment où le Canadien Pacifique exploite une ligne télégraphique le long de sa voie ferrée, le réseau gouvernemental perd de son intérêt. Ce dernier ne couvre que la Colombie-Britannique et n'est connecté aux États-Unis que par la côte ouest. Le réseau du Canadien Pacifique couvre tout l'ouest du Canada, notamment les Prairies (dont on espère à l'époque un peuplement rapide et un accroissement de richesses conséquent). Il est aussi relié au réseau de l'est du Canada et au réseau des États-Unis en trois endroits, à savoir au Manitoba, en Ontario et au Québec. En termes de dimension et d'interconnexion, le Canadien Pacifique dispose du meilleur réseau. Il aurait donc, fort probablement, capté la majeure partie du trafic télégraphique en provenance de Victoria et New Westminster. Les apparences laissent croire que le gouvernement avait le choix entre posséder un réseau presque rentable (période 1880-1886) ou subventionner des lignes déficitaires (période 1886-1896). En réalité, le choix était simplement entre posséder un réseau entièrement déficitaire (dû à la concurrence du Canadien Pacifique) ou simplement subventionner quelques lignes déficitaires. Il est difficile de juger entre les deux options, mais nous pensons que le gouvernement a effectué un choix pertinent. Évidemment, il aurait pu tenter sa chance dans la concurrence, mais au risque de perdre bien plus. Il a donc agi en gestionnaire responsable en préférant la solution la moins risquée financièrement⁷⁶.

⁷⁶ Ce choix était facilité par le fait que le gouvernement est à l'époque lourdement endetté suite aux subventions accordées au Canadien Pacifique entre 1882 et 1886. De plus, la décision prise en 1882

III. Conclusion

Le réseau télégraphique de Colombie-Britannique se distingue des autres réseaux par les nombreuses expériences dont il a été l'objet. Entre 1864 et 1896, nous pouvons distinguer pas moins de quatre modèles différents pour la gestion de ce réseau. Deux de ces modèles sont issus des actions du gouvernement colonial (1864-1871) et deux sont le résultat des arrangements passés par le gouvernement fédéral (1872-1896).

A. L'action du gouvernement colonial

Les deux modèles essayés par le gouvernement colonial sont celui d'un monopole privé et celui, plus innovant, de la location par l'État d'un réseau privé.

Le premier modèle, celui du monopole privé, ne fonctionne dans la colonie de Colombie-Britannique qu'entre 1864 et 1870. Il recouvre deux formes, un monopole légal dans un premier temps (1864-1865), puis un monopole de fait dans un second temps. Ce modèle s'apparente, sous bien des aspects, à celui en place sur l'Île-du-Prince-Édouard par l'Anglo-American Telegraph. En fait, le monopole légal n'a été annulé en 1865 qu'à la suite des pressions du Colonial Office sur la législature de la colonie. L'existence d'un gouvernement responsable aurait possiblement assuré le maintien de ce monopole légal. Néanmoins, à la suite de l'échec du projet Overland, le modèle évolue vers un monopole privé de fait. Ceci s'explique principalement par la faiblesse économique et démographique de la colonie. En effet, en 1871, la colonie compte 36 247 habitants (dont seulement 8 576 européens) pour 1 034 km de lignes télégraphiques. Cela nous donne un ratio de 35 habitants par km de ligne (8 en ne comptant pas les amérindiens)⁷⁷. Pour le Canada, la proportion est de 226 habitants par km de ligne (3 579 782 habitants pour 15 839 km de lignes télégraphiques)⁷⁸. La colonie

(voir chapitre 4) de laisser le réseau des Prairies aux mains du Canadien Pacifique empêchait une concurrence sérieuse en Colombie-Britannique.

⁷⁷ Barman, *The West beyond the West...*, pages 363 ; « Travaux Publics : Rapport général de ce ministère pour l'année expirée le 30 juin 1873 », *Documents de la Session*, volume VII (1874), document n°2, page 56.

⁷⁸ *Recensements du Canada, 1665 à 1871, Statistiques du Canada, Volume IV*. Ottawa, I.B. Taylor, 1876 ; BAC, RG30, volume 10485, *Montreal Telegraph Company, Minute Book n°2 (1857-1887)*, page 90 ; « Diverses statistiques du Canada pour l'année 1868, Partie III », *Documents de la session*, volume II (Session 1869), page 38.

est, du coup, mieux desservie que le Canada, avec un total d'une station pour 2 589 habitants (612 européens) contre une station pour 7 046 habitants au Canada. La densité de population explique cette différence. Nous pouvons néanmoins en conclure que le réseau télégraphique de Colombie-Britannique est très clairement trop grand pour la population à desservir. Ce surdimensionnement est encore plus flagrant si nous ne tenons compte que de la population européenne.

	Colombie-Britannique (1871)	Canada (1867)	États-Unis (1880)
Population	36 247 (8 576)	3 579 782	50 155 783
Lignes télégraphiques	1 034 km	15 839 km	178 159 km
Habitants par km de ligne	35 (8)	226	281
Nombre de stations	14	508	12 510
Population par station	2 589 (612)	7 046	4 009

Tableau X : Comparaison de l'équipement télégraphique (CB, 1871)⁷⁹

La conclusion logique de ces données géographiques et démographiques est l'impossibilité de rentabiliser un réseau télégraphique, à plus forte raison deux réseaux indépendants. La concurrence entre deux compagnies relève donc de l'utopie à cette époque, expliquant le maintien du monopole privé sur la colonie. Le maintien difficile d'un seul réseau explique aussi le passage au deuxième modèle, innovant pour l'époque.

En effet, après quelques années de fonctionnement, la compagnie en position de monopole, la Western Union Telegraph, se rend bien compte que les profits sont extrêmement faibles. Elle propose donc une solution au gouvernement colonial, qui l'accepte. L'État prend en charge la gestion du réseau télégraphique dans la colonie et subventionne la compagnie pour la liaison avec les États-Unis. Le coût de l'arrangement pour une année (4 500\$ de subvention et 8 000\$ de déficit d'exploitation) donne une mesure des pertes financières de la compagnie entre 1865 et 1870. L'État se retrouve

⁷⁹ Pour la Colombie-Britannique, le nombre entre parenthèses représente la proportion de la population européenne. Pour les chiffres des États-Unis, voir le site internet du U.S. Census Bureau, <http://www.census.gov/prod/www/abs/decennial/1880.htm> (page consultée le 4 juillet 2007). Les informations sur le télégraphe ne sont malheureusement pas disponibles dans le recensement de 1870.

donc à exploiter des lignes dont il n'est pas le propriétaire, ce qui est une solution pour le moins originale au milieu du XIX^e siècle. En fait, ce dernier n'a pas vraiment eu le choix face à la solution proposée, l'alternative étant l'arrêt du réseau télégraphique. Le gouvernement colonial est donc contraint financièrement à louer les lignes de la Western Union Telegraph s'il ne veut pas perdre cet outil de communication. Lors des négociations sur l'union avec le Canada, le gouvernement colonial insiste sur les aspects économiques, incluant notamment l'obligation du gouvernement fédéral de prendre en charge le réseau télégraphique de sa nouvelle province⁸⁰.

B. L'action du gouvernement fédéral

À partir de 1871, c'est donc au tour du gouvernement fédéral de se retrouver en charge du réseau de Colombie-Britannique. Durant les huit premières années, il se contente de maintenir l'accord passé par le gouvernement colonial avant lui. Lié par les obligations découlant de l'acte d'union, le gouvernement fédéral ne peut abandonner le réseau télégraphique, ni le remettre entre les mains de la Western Union Telegraph, qui n'en veut probablement pas. L'arrêt du bail signifierait simplement l'arrêt du service. De plus, les tensions entre la province et le gouvernement fédéral au sujet du lien transcontinental dans les années 1875-1878 ne permettaient pas à ce dernier d'emprunter cette voie. Aussi, durant cette période, le modèle de gestion du télégraphe instauré sous la contrainte en 1871 se maintient. Il atteint néanmoins ses limites à la fin des années 1870, en empêchant particulièrement toute modification des lignes télégraphiques.

Durant les années 1880-1896, nous trouvons deux modèles de gestion du réseau télégraphique en Colombie-Britannique. Le premier, entre 1880 et 1886, se distingue par la possession et la gestion des lignes par le gouvernement fédéral, via le Government Telegraph and Signal Service, une section du ministère des Travaux publics. Le second, à partir de 1886, se caractérise par la mise en place d'un partage du réseau, entre d'une part, des lignes privatisées et, d'autre part, des lignes toujours possédées, mais dont la gestion est déléguée à la compagnie privée concurrente. À partir de 1893, nous trouvons même une triple organisation avec le retour d'une ligne possédée et gérée par l'État.

⁸⁰ « Colombie-Britannique : documents relatifs à son admission dans la confédération canadienne », *Documents de la Session*, volume IV (1871), document n°18.

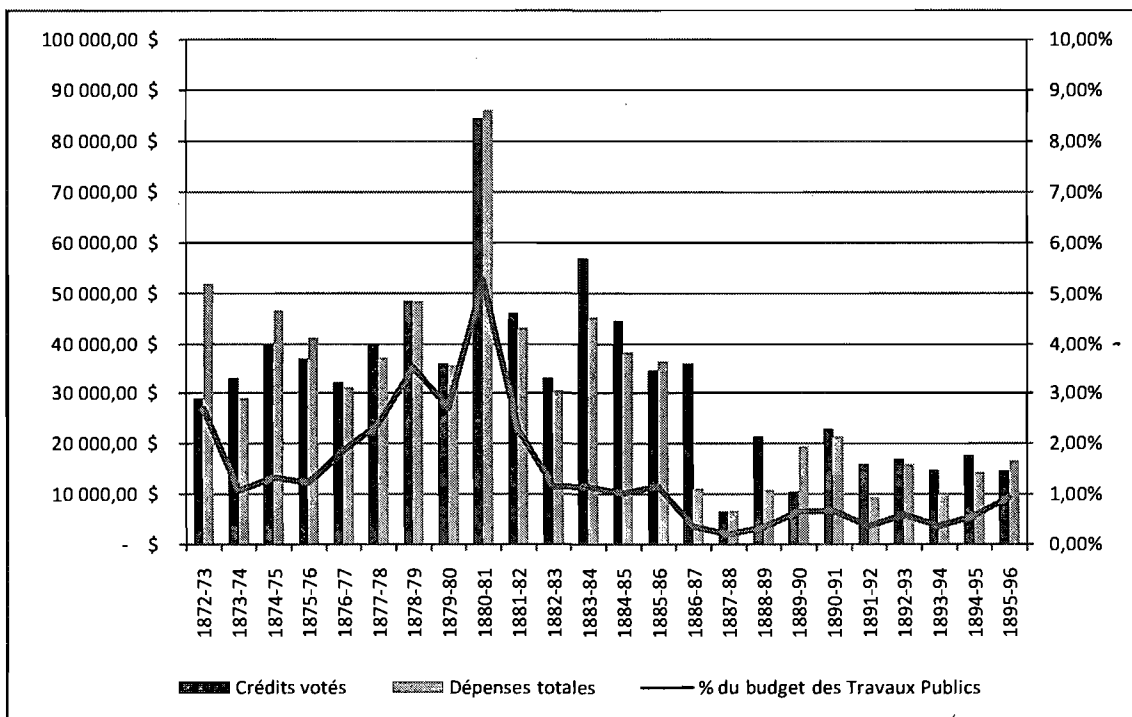


Figure 10 : Crédits votés et dépenses annuelles (CB, 1872-1896)⁸¹

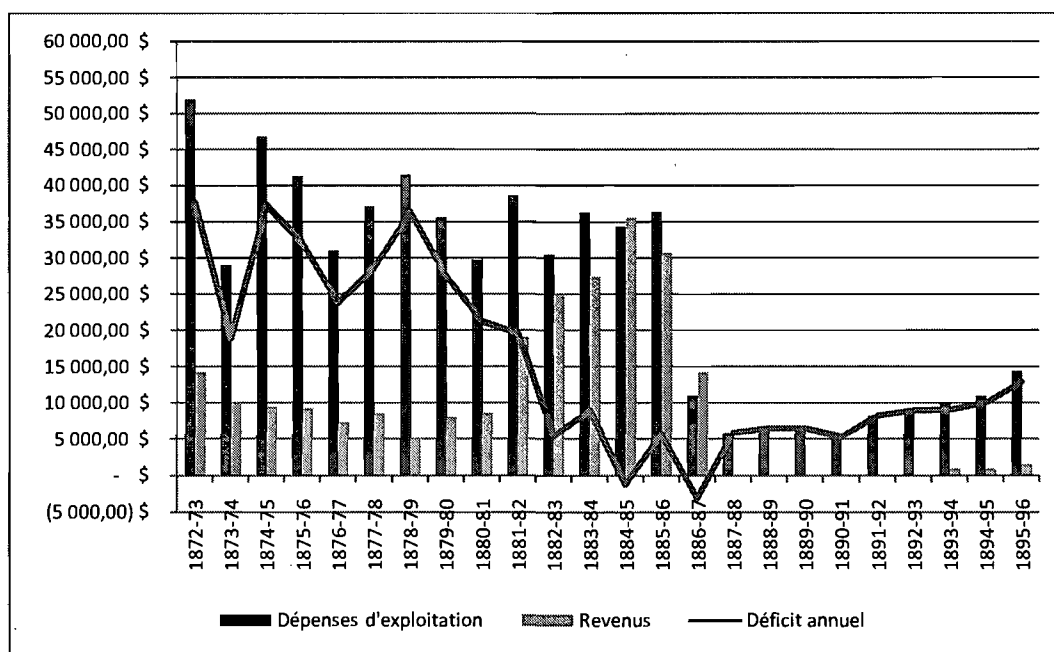


Figure 11 : Recettes et dépenses annuelles (CB, 1872-1896)⁸²

⁸¹ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume VI à XXX (1873 à 1897) ; « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume VI à XXX (1873 à 1897).

⁸² *Idem.*

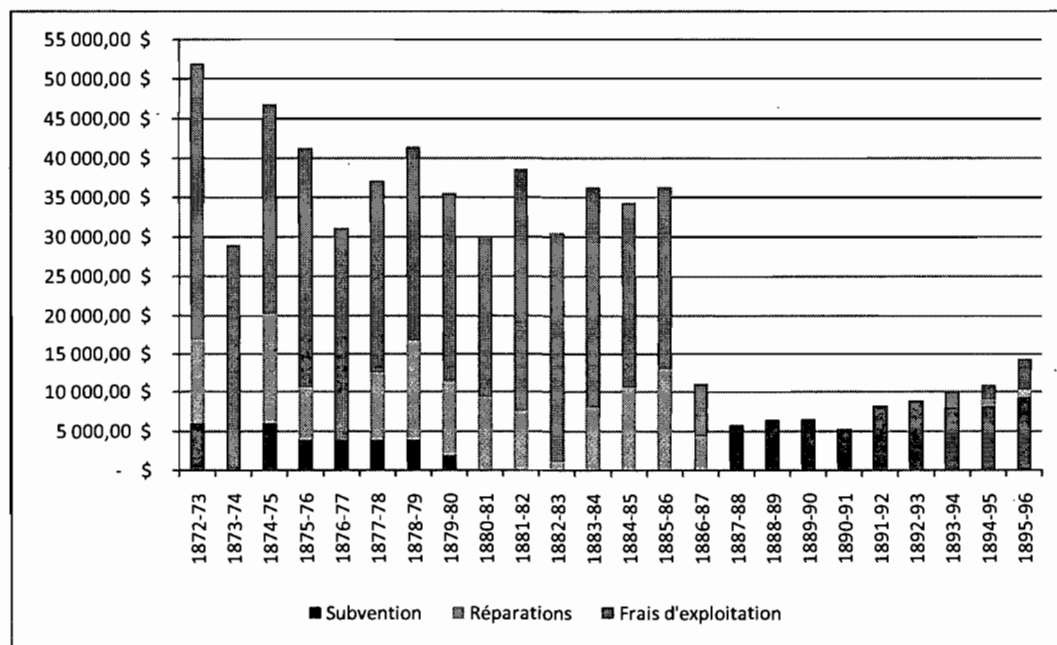


Figure 12 : Dépenses annuelles d'exploitation (CB, 1872-1896)⁸³

Les figures 10 à 12 nous permettent de distinguer clairement les structures financières des trois modèles en vigueur entre 1872 et 1896. Le premier modèle (l'État locataire) se caractérise par des dépenses élevées et un faible revenu, ainsi que des dépenses d'exploitation importantes, couvrant les frais de service, les réparations et une subvention. Le second modèle (l'État propriétaire) se distingue par une dépense initiale élevée (l'achat des lignes en 1880-1881) suivi d'une légère réduction des dépenses et d'un fort accroissement des recettes. La structure des dépenses d'exploitation indique la disparition des subventions, l'État contrôlant le réseau au complet. Le troisième modèle (le duopole public-privé) se caractérise par une importante baisse des dépenses, quasi-exclusivement composées de la subvention à la compagnie privée concurrente. L'État ne retire plus aucune recette du réseau tant que la gestion est déléguée (1886-1893). Ce découpage en trois modèles de gestion nous donne ainsi une évaluation de l'impact sur la Colombie-Britannique des décisions prises par le gouvernement fédéral, puisqu'il semble pertinent de supposer que le passage d'un modèle à l'autre n'est pas dû aux circonstances locales, mais plutôt aux développements nationaux.

⁸³ *Idem.*

Chapitre 4 : Le réseau télégraphique dans l'Ouest canadien (1870-1896)

Alors que les réseaux télégraphiques se déploient en Amérique du Nord britannique, le territoire situé à l'ouest des Grands Lacs reste isolé des autres colonies. Les premières explorations dans la région datent du début du XVIII^e siècle, avec le passage d'explorateurs français. Depuis 1763, la Terre de Rupert appartient officiellement à la Compagnie de la Baie d'Hudson, pour qui ils représentent un territoire idéal pour la traite des fourrures. Plus au nord se trouvent les territoires du Nord-Ouest dépendant directement de la Couronne britannique. Depuis le Traité de Washington, en 1846, la frontière entre les États-Unis et le territoire britannique est fixée sur le 49^e parallèle. Au milieu du XIX^e siècle, ces territoires sont peuplés très majoritairement d'Amérindiens. La présence des européens ne se fait sentir que dans les postes de traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson, ainsi que dans la petite colonie de la Rivière-Rouge. Sa population atteint à peine les 5 000 habitants concentrés autour de Fort Garry, dont de nombreux Métis. La politique dans cette petite colonie est marquée par un désir d'assimilation des amérindiens à la culture britannique et de transformer leur mode de vie via la pratique de l'agriculture. Des traités sont signés avec les amérindiens dans les années 1850 pour ouvrir à la colonisation les territoires autour des Grands Lacs.

Ces conditions font des territoires de l'Ouest canadien un champ d'étude particulier pour les théories de la communication. Comme expliqué en introduction, Harold A. Innis a posé les bases d'une théorie sur les outils de communication, distinguant deux modèles de communications¹. Le premier modèle correspond à une infrastructure lourde visant à contrôler le temps par une structure décentralisée géographiquement et hiérarchisée administrativement. Le second modèle représente plus une infrastructure légère visant à contrôler l'espace par une structure géographiquement centralisée et politiquement plus égalitaire. Même si une culture tend à mêler les deux

¹ Harold A. Innis, *Empire and Communications*, Toronto, University of Toronto Press, 1972.

modèles de communication, l'un des deux domine presque toujours. Les travaux parallèles d'Edward W. Fox et Charles Tilly ont présenté l'opposition entre un État commercial et un État territorial². Comme nous l'avons suggéré en introduction, les modèles de communications présentés par Innis correspondraient à chacun des modèles politiques présentés par Fox et Tilly, variant selon le degré de contrôle que l'État souhaite exercer sur son territoire. L'Ouest canadien, au milieu du XIX^e siècle, est un territoire peu peuplé et appartenant à une compagnie commerciale. Le contrôle de l'espace y est primordial, aussi les structures de communications sont-elles légères et flexibles. À partir des années 1860-1870, nous trouvons traces des premières tentatives d'introduction d'une structure permettant des communications rapides. Le télégraphe est une infrastructure relativement lourde, visant à contrôler le temps et organisé selon un système hiérarchique³. Il s'agit d'un système adapté à un État territorial, ce que n'est pas encore l'Ouest canadien aux mains de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Cette modification dans la structure de communication se déroule en parallèle aux actions de l'est canadien pour exploiter les richesses supposées de l'Ouest à son profit. La question de l'aliénation des ressources, essentielle dans les approches historiques sur les Prairies, est particulièrement bien documentée par Gerald Friesen⁴. Mais l'origine de cette aliénation prend sa source dans le mouvement expansionniste, particulièrement étudié par Doug Ooram⁵, qui caractérise la politique canadienne dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. Comme Ooram le souligne, la question des communications avec le Nord-Ouest est cruciale pour le mouvement expansionniste⁶. Prélude au chemin de fer, le télégraphe représente alors un outil essentiel pour préparer le terrain à la colonisation de l'ouest. L'introduction de cette technologie dans l'Ouest à partir du début des années 1870 représente donc une première tentative d'assurer le

² Edward W. Fox, *The Emergence of the Modern European World : From the Seventeenth to the Twentieth Century*, Cambridge (MA), Blackwell, 1991 et Charles Tilly, *Contrainte et capital dans la formation de l'Europe : 990-1990*, Paris, Aubier, 1992.

³ Évidemment l'archétype de l'infrastructure de communication d'un État territorial est le chemin de fer. Mais le télégraphe, bien que financièrement et techniquement plus léger, reste suffisamment proche pour jouer un rôle similaire dans le domaine du contrôle spatio-temporel d'un territoire donné.

⁴ Gerald Friesen, *The Canadian Prairies : A History*, Toronto, Toronto University Press, 1984.

⁵ Doug Ooram, *Promise of Eden. The Canadian Expansionist Movement and the Idea of the West, 1856-1900*, Toronto, University of Toronto Press, 1980.

⁶ *Ibid.*, pages 118-124.

contrôle de l'État canadien sur cette région. Avec l'arrivée du chemin de fer au milieu des années 1880, il semblerait que le télégraphe, complété par une infrastructure plus lourde que lui, ait progressivement perdu son rôle d'outil politique au service du mouvement expansionniste. Ce changement modifie la perception et le rôle du télégraphe dans la région, au point d'aboutir à la mise en place d'un ordre social et communautaire particulier aux Prairies⁷. Ainsi, une infrastructure considérée comme lourde et clairement hiérarchisée lors de sa première implantation serait progressivement devenue, en comparaison avec les développements ultérieurs (chemin de fer), une infrastructure considérée comme légère. Nous nous intéresserons donc particulièrement à ce glissement dans le rôle du télégraphe.

I. L'introduction du télégraphe

Il est assez évident que l'installation du télégraphe est plutôt laborieuse dans la région à l'ouest des Grands Lacs. La faible population européenne, la dispersion des aires de peuplement et le contrôle exercé par la Compagnie de la Baie d'Hudson interdit d'envisager une quelconque rentabilité pour un projet télégraphique un peu sérieux. Néanmoins, plusieurs personnes ou compagnies tenteront leurs chances dans l'aventure. Il s'agit des premiers projets du mouvement expansionniste canadien.

A. *Les premiers projets (1859-1871)*

Dans la décennie 1859-1869, nous trouvons la trace de deux projets importants pour relier l'ouest des Grands Lacs aux réseaux en pleine expansion au Canada. Le premier projet est celui, avorté, de Perry McDonough Collins en 1859. Le second est celui, plus abouti, d'Edward Watkin en 1862-1864. Malgré leurs différences, les deux projets partagent un même destin, l'échec. En conséquence, la première ligne de télégraphe ne voit le jour qu'en 1871 seulement, une simple liaison entre Fort Garry et les États-Unis.

⁷ David R. Richeson, « The Telegraph and Community Formation in the North-West Territories » dans John E. Foster, dir., *The Developing West, Essays on Canadian History*, Edmonton, University of Alberta Press, 1983, pages 137-153 et John Rowlandon, *A Socio-cultural Case Study of the Canadian Government's Pioneer Telegraph Service in Western Canada, 1870-1904*, mémoire de M.A. (communication), Université McGill, 1991.

1. *Le projet de Perry Collins*

Après son voyage d'exploration en Sibérie, en 1856-1858, Perry Collins revient aux États-Unis persuadé du potentiel économique de l'Extrême-Orient. Comme expliqué dans le chapitre précédent, il propose dans un premier temps un projet de développement du Pacifique comme plate-forme de commerce. Ce projet est vite enterré devant le faible support du gouvernement et des milieux économiques. Un projet plus réduit de ligne télégraphique terrestre entre les États-Unis et la Russie est élaboré. Le projet Overland, dont nous avons vu le déroulement et les conséquences en Colombie-Britannique, a d'abord été proposé aux milieux financiers britanniques avant que Perry Collins ne se tourne vers la Western Union Telegraph.

La route envisagée allait de Montréal à la Russie, à travers la Terre de Rupert (possession de la Compagnie de la Baie d'Hudson), les Territoires du Nord-Ouest (possession de la Couronne britannique) et l'Alaska (possession de l'Empire russe). Cela permettait d'éviter une grande partie des Montagnes Rocheuses. Perry Collins profite donc d'un séjour à Montréal en 1859 pour obtenir une charte du gouvernement colonial pour son projet, créant ainsi la Compagnie du Télégraphe des Deux Mondes⁸. Les autres personnes intéressées à ce projet sont principalement des financiers montréalais, dont notamment Sir George Simpson, administrateur de la Compagnie de la Baie d'Hudson et gouverneur en chef de la Terre de Rupert⁹. Malheureusement, le manque de fonds et le faible soutien du gouvernement britannique pour le projet scellent rapidement son sort et la compagnie tombe dans l'oubli sans avoir jamais rien accompli¹⁰. George Simpson, bien que partie prenante du projet, semble avoir offert une résistance passive à ce dernier, se limitant à un simple soutien moral.

Le projet de Collins n'est pas isolé, puisque en 1858, une compagnie avait déjà été incorporée sous le nom de Compagnie de Transport de navigation et de chemin de

⁸ « Acte pour incorporer la Compagnie du Télégraphe des Deux Mondes », *Statuts de la province du Canada*, 22 Victoria, c.100 (4 mai 1859).

⁹ Stewart Andrew Robb, *The Collins' Overland or Russian Extension Telegraph Project : A Pioneer Attempt to Establish Telegraphic Communication Between North America and Europe*, mémoire de M.A. (histoire), Simon Fraser University, 1968, pages 6-7.

¹⁰ John Semple Galbraith, « Perry McDonough Collins at the Colonial Office », *British Columbia Historical Quarterly*, 17 (1953), page 63-74.

fer du Nord-Ouest¹¹. Elle avait reçu le droit d'installer des routes, voies navigables et chemin de fer pour faciliter le transport jusqu'au Lac Supérieur, dans les limites du Canada-Uni. L'année suivante, en 1859, elle fait modifier sa charte pour se renommer Compagnie de Transport du Nord-Ouest, recevant au passage l'autorisation de construire une ligne de télégraphe, jusqu'à la limite occidentale de la colonie¹². La compagnie arrive au même résultat que celle de Collins.

2. *Le projet d'Edward Watkin*

Quelques années après ce double échec, en 1862, un nouveau projet est établi, cette fois sous l'impulsion d'Edward Watkin¹³. Ce dernier, récemment nommé administrateur de la Grand Trunk Railway Company, envisage un projet de chemin de fer pour relier l'Atlantique au Pacifique. Après avoir remis en état les finances de la compagnie, il est nommé directeur en 1862. Il présente alors son projet au Duc de Newcastle, Secrétaire d'État pour les Colonies, dans un courrier adressé le 5 juillet 1862. Il s'ensuit un échange de lettres jusqu'en juillet 1863 entre Edward Watkin, le Duc de Newcastle et Henry Hulse Berens, le gouverneur de la Compagnie de la Baie d'Hudson¹⁴.

Watkin propose la constitution d'une compagnie, l'Atlantic and Pacific Transit and Telegraph Company dans le but de réunir par voie télégraphique d'abord, par voie ferrée ensuite, le Canada-Uni à la Colombie-Britannique. La compagnie aurait un capital de 500 000£, garanti à hauteur de 4% conjointement par les deux colonies. La compagnie est vue comme une addition au réseau déjà existant de la Grand Trunk Railway. Le Duc de Newcastle soutient ce projet, voyant en lui une opportunité pour

¹¹ « Acte pour incorporer la Compagnie de Transport de navigation et de chemin de fer du Nord-Ouest », *Statuts de la province du Canada*, 21 Victoria, c.122 (16 août 1858).

¹² « Acte pour amender l'acte qui incorpore la "Compagnie de transport, de navigation et de chemin de fer du Nord-Ouest" et pour changer le nom de la dite compagnie en celui de "Compagnie de Transport du Nord-Ouest" », *Statuts de la province du Canada*, 21 Victoria, c.122 (16 août 1858).

¹³ Ce projet est ici brièvement résumé. Une étude plus complète sur ce dernier, notamment les négociations avec la Baie d'Hudson et le financement, a été faite par Andrew Robb, « Edward Watkin and the Pacific Telegraph, 1861-1865 », *Ontario History*, volume LXV, 4 (décembre 1973), pages 189-209.

¹⁴ Grande-Bretagne, Secrétariat d'État aux Colonies, *Correspondence with His Grace the Duke of Newcastle, the Hudson's Bay Company, and the delegates from Canada: (with other documents) in reference to the establishment of overland passenger and telegraphic communication between the Atlantic and British Columbia and the Pacific*, Londres, 1863 (ICMH 44034).

renforcer la souveraineté britannique sur les terres à l'ouest du Canada. L'outil proposé par Watkin pouvant aussi servir à améliorer les possibilités de colonisation dans l'ouest, le Secrétaire d'État aux Colonies est prêt à apporter les garanties demandées. Pour sa part, Henry Berens se joint au projet à son corps défendant. La Compagnie de la Baie d'Hudson soutient officiellement l'idée de Watkin, mais à la seule condition de ne pas avoir à investir de capital dans l'entreprise. Son seul apport se limiterait à un don de terres pour laisser le passage aux lignes de télégraphe et de chemin de fer¹⁵. Il est pertinent de voir dans l'opposition entre Watkin et Berens une représentation de l'opposition entre deux formes de contrôle étatique sur un territoire. Watkin propose une infrastructure de communication lourde et hiérarchisée pour étendre la zone d'influence du Canada-Uni, répondant ainsi au modèle de l'État territorial tel que défini par Fox et Tilly. Berens refuse cette infrastructure au profit du maintien des moyens de communication déjà en place pour le plus grand profit de la Compagnie de la Baie d'Hudson, au modèle de gouvernement clairement commercial.

La situation géographique et démographique des territoires à l'ouest du Canada-Uni mine le projet de Watkin. En effet, un modèle d'État territorial possédant une infrastructure de communication lourde doit presque nécessairement avoir l'assise technologique et économique pour financer la dite infrastructure. La Terre de Rupert, comme nous l'avons vu, est très faiblement peuplée. Son économie est pratiquement entièrement consacrée aux ressources primaires (chasse, fourrures...). Couplées à un espace sauvage et très étendu, les conditions sont adéquates pour l'installation d'un État de type commercial. Seule la petite colonie de la Rivière-Rouge laisse supposer une possibilité de développement et de colonisation suffisante pour la mise en place d'un État territorial. En conséquence, sans soutien politique majeur, la rentabilité du projet de Watkin est plus qu'incertaine. L'opposition de la Compagnie de la Baie d'Hudson renforce la frilosité des entrepreneurs britanniques et canadiens. Watkin décide donc de mettre fin à cette situation. Par un savant montage financier, Richard Potter et lui mettent sur pied l'International Financial Society, qui prend le contrôle d'une majorité

¹⁵ Grande-Bretagne, Secrétariat d'État aux Colonies, *Canada and British Columbia : copy of all correspondence, from the 1st day of January 1862 to the present time, between the Colonial Office and the Hudson's Bay Company or other parties, relative to a road and telegraph from Canada to British Columbia, and the transfer of the property and rights of the Hudson's Bay Company to other parties*, Londres, 1863 (ICMH 18289).

des actions de la Compagnie de la Baie d'Hudson en mai 1863. Sir Edmund Head est alors nommé gouverneur de la compagnie, en remplacement de Berens, contraint à la démission¹⁶. L'attitude de la compagnie change radicalement, puisque l'une des premières actions de Head est de demander à la colonie de la Rivière-Rouge d'autoriser Watkin à préparer la construction de la ligne de télégraphe. Watkin commande même en juillet 1863 du matériel, notamment des fils télégraphiques, pour cette construction. À l'été 1864, le Dr. John Rae est envoyé en exploration dans la Terre de Rupert pour examiner les voies possibles pour l'installation d'une ligne télégraphique et d'une ligne de chemin de fer. Son rapport est très complet et permet d'envisager la construction jusqu'en Colombie-Britannique¹⁷. Malheureusement pour Watkin, au moment où l'opposition de la Compagnie de la Baie d'Hudson était enfin contournée, il perdait le soutien politique du Canada-Uni, désormais occupé au projet de Confédération avec les colonies des Maritimes. Même John A. Macdonald, alors ministre des Finances de la colonie, refuse de continuer à soutenir Watkin et retire la garantie accordée par son prédécesseur deux ans auparavant. Le projet est alors mis en sommeil pour quelques temps, puis définitivement abandonné, tandis que le matériel en possession de la Compagnie de la Baie d'Hudson est remisé jusqu'à nouvel ordre¹⁸.

3. *La première ligne télégraphique*

Après ces échecs, il devient clair que seule la combinaison d'un fort soutien politique et économique permettrait la réussite d'une ligne de télégraphe dans ces régions, sans encore envisager la possibilité d'une ligne de chemin de fer. Le télégraphe reste donc un vague projet pendant encore plusieurs années, tant que la situation politique de la région n'évolue pas. À partir de 1869, le Canada récemment formé envisage de plus en plus sereinement une expansion vers l'Ouest, dans le but d'accroître les possibilités de colonisation tout en réduisant l'influence des États-Unis. Même si la frontière était fixée sur le 49^e parallèle depuis plusieurs années, un fort mouvement

¹⁶ George P. Glazebrooke, *A History of Transportation in Canada*, Toronto, McClelland, 1964, volume 2, pages 39-44.

¹⁷ Archives du Manitoba, Hudson's Bay Company Archives, E. 15/13, *Correspondence relating to Dr. John Rae's telegraph survey, 1864-1866*.

¹⁸ Donald MacKay, *The Asian dream: the Pacific Rim and Canada's national railway*, Vancouver, Douglas & McIntyre, 1986, pages 32-40.

politique proposait l'annexion de l'Ouest canadien aux États-Unis. Par la force des choses, l'expansion vers l'ouest du Canada devient donc une priorité. Les actions et écrits du mouvement expansionniste ne sont pas étrangers à cette décision politique¹⁹. Les négociations sont engagées rapidement avec la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui accepte finalement de vendre la Terre de Rupert au nouveau pays pour la somme de 300 000£²⁰. Dans le même temps, le Canada acquiert les Territoires du Nord-Ouest, gracieusement cédés par la Grande-Bretagne. Sans entrer dans les détails, ces changements politiques et la pression exercée par le Canada pour la colonisation des territoires près de la Rivière Rouge amènent à une rébellion des populations locales, majoritairement composées de Métis. Après quelques troubles, la nouvelle province du Manitoba entre dans la Confédération le 15 juillet 1870²¹.

L'un des premiers soucis du gouvernement fédéral est bien évidemment de marquer la souveraineté du Canada sur sa nouvelle province. L'État commercial, représenté par la Compagnie de la Baie d'Hudson, fait place à un État territorial, la Confédération canadienne. Les infrastructures de communication moderne font donc irruption dans l'Ouest. Les conditions économiques ont peu évolué, mais la volonté politique est désormais suffisamment affirmée pour réussir là où les projets précédents ont échoué. Aussi, dès l'acquisition de la Terre de Rupert et avant même la formation du Manitoba, le gouvernement fédéral envisage de relier par télégraphe Fort Garry, dans la colonie de la Rivière Rouge, à l'Ontario, via le Lac Supérieur. Un chemin de fer devrait suivre la ligne ainsi construite. Malheureusement pour le gouvernement, les réalités économiques ramènent rapidement la volonté politique à la réalité. Le ministère des Travaux publics estime qu'une telle ligne coûterait près de 511 000\$ en tout, pour un total de 1 464 km, sans parler des coûts d'entretien et du faible revenu²². Il suggère donc

¹⁹ Owrarn, *Promise of Eden...*, pages 59-78.

²⁰ Glazebrooke, *A History of Transportation...*, volume 2, page 46.

²¹ Pour plus de détails sur ces troubles, voir Owrarn, *Promise of Eden...*, pages 79-100 ; Thomas Flanagan, *Louis Riel*, Ottawa (ON), Société Historique du Canada, 1992 ; Thomas Flanagan, *Louis 'David' Riel. Prophet of the New World*, Toronto (ON), University of Toronto Press, 1996 ; Douglas N. Sprague, *Canada and the Métis, 1869-1885*, Waterloo (ON), Wilfrid Laurier University Press, 1988 ; George F.G. Stanley, *The Birth of Western Canada. A History of the Riel Rebellions*, Toronto (ON), University of Toronto Press, 1960.

²² BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1870-1560 (8 juin 1870).

de se limiter à un projet de moindre envergure. Un accord est alors passé avec une compagnie états-unienne, la North Western Telegraph Company, pour établir une ligne télégraphique entre Fort Garry et Breckenridge (MN), via Pembina, le long de la Rivière Rouge. L'accord prévoit la construction pour l'automne 1871, son exploitation par la compagnie et l'exonération de droits de douane pour les matériaux nécessaires à sa construction²³. Quelques années plus tôt, le projet d'Edward Watkin avait conduit la Compagnie de la Baie d'Hudson à acquérir du matériel télégraphique (fils, isolements...). Le ministère recommande de le racheter pour le fournir à la North Western Telegraph, pour l'importante somme de 11 779£²⁴. La ligne est achevée comme prévue en septembre et mise en service peu de temps après²⁵. Il s'agit néanmoins d'une solution provisoire pour le gouvernement fédéral, puisque la ligne relie seulement le Manitoba au Canada, via les États-Unis, ce qui est difficilement compatible avec une pleine souveraineté.

B. La ligne du Canadien Pacifique (1872-1882)

La situation politique évolue rapidement en quelques années. Après avoir acquis les Territoires du Nord-Ouest de la Compagnie de la Baie d'Hudson et du gouvernement britannique, c'est au tour de la colonie de Colombie-Britannique de se joindre à la Confédération en juillet 1871. Lors des négociations d'adhésion de la colonie, les conditions économiques et financières dominent les débats. Le gouvernement fédéral s'engage donc à construire une ligne de chemin de fer entre l'Ontario et le Pacifique dans un délai de dix ans après l'adhésion de la nouvelle province. Ceci est aussi vu comme une opportunité d'assurer le contrôle définitif du Canada sur les Territoires du Nord-Ouest. Le mouvement expansionniste canadien se fait alors le défenseur de ce lien ferroviaire, permettant, selon eux, d'encourager la colonisation des Territoires du Nord-Ouest, prompte à amener prospérité et richesse au Canada²⁶.

²³ BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1870-0076 et 1870-0078 (17 août 1870) ; « Rapport général du Ministre des Travaux Publics pour l'année expirée au 30 juin 1871 », *Documents de la session*, volume V (1872), document n°4, page 44.

²⁴ BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1870-0420 (5 décembre 1870) et 1871-1027 (26 mai 1871).

²⁵ « Rapport général du Ministre des Travaux Publics pour l'année expirée au 30 juin 1872 », *Documents de la session*, volume VI (1873), document n°6, page 38.

²⁶ Owrham, *Promise of Eden...*, pages 118-124.

1. L'expédition de Sandford Fleming

Le retrait de l'autorité de la Compagnie de la Baie d'Hudson et son remplacement par celle de du gouvernement canadien marque le passage du modèle de communication d'un État commercial à celui d'un État territorial. Le projet de chemin de fer entre l'est du Canada et la Colombie-Britannique n'est que l'affirmation matérielle de cette transition. Le Canadien Pacifique, puisque c'est le nom que porte désormais ce projet, est clairement issu d'une volonté politique et économique, pour marquer l'espace géographique en l'intégrant visuellement dans l'espace politique du Canada. Les études sur le Canadien Pacifique comme émanation d'un projet politique et nationaliste sont nombreuses²⁷. La ligne de télégraphe répond à la même logique. Sa construction est donc prévue pour être parallèle à la ligne de chemin de fer, les deux allant conjointement dans l'idée des promoteurs du projet.

En 1871, Sandford Fleming, déjà ingénieur en chef du chemin de fer de l'Intercolonial, reçoit aussi la responsabilité du chemin de fer du Pacifique. Il assume ainsi la responsabilité d'ingénieur en chef pour les deux principaux chemins de fer canadien entre 1871 et 1876. Il décide, à l'été 1872, d'effectuer une reconnaissance dans l'Ouest canadien pour améliorer les connaissances du terrain pour le futur chemin de fer. L'expédition part d'Halifax en juillet 1872 et arrive à Victoria le 9 octobre. La route suivie dans l'ouest débutait à Thunder Bay, rejoignait ensuite Fort Garry, longeait la rivière Assinboine, les Saskatchewan Sud et Nord jusqu'à Fort Edmonton. Elle entrait ensuite dans les Montagnes Rocheuses par la Yellow Head Pass, puis longeait la rivière Thompson et la rivière Fraser jusqu'au Pacifique. Le carnet de route de cette expédition est publié l'année suivante, sous le nom d'*Ocean to Ocean*²⁸. L'ouvrage devient très

²⁷ Les synthèses classiques sont bien évidemment l'ouvrage de Harold A. Innis, *A History of the Canadian Pacific Railway*, Toronto, University of Toronto Press, 1971 et celui de William K. Lamb, *History of the Canadian Pacific Railway*, Toronto, Macmillan, 1977 ; C'est seulement plus tard que les travaux ont porté spécifiquement sur le lien entre chemin de fer et nationalisme, notamment avec Hugh A. Dempsey, ed., *The CPR West : The Iron Road and the Making of a Nation*, Vancouver, Douglas & McIntyre, 1984 ; A.A. den Otter, *The Philosophy of Railways : The Transcontinental Railway Idea in British North America*, Toronto, University of Toronto Press, 1997 et, plus exotique, Kevin Flynn, *Destination Nation : Writing the Railway in Canada*, thèse de Ph.D. (Littérature anglaise), McGill University, 2001.

²⁸ George Monro Grant, *Ocean to ocean : Sandford Fleming's expedition through Canada in 1872 : being a diary kept during a journey from the Atlantic to the Pacific with the expedition of the engineer-in-chief of the Canadian Pacific and Intercolonial railways*, Toronto, J. Campbell, 1873 (ICMH 30275).

rapidement célèbre et améliore les connaissances des Canadiens sur cet ouest lointain, propageant ainsi une idée favorable au projet du Canadien Pacifique²⁹.

Cette belle propagande en l'honneur du projet ne suffit pas à rattraper les dégâts à la suite du scandale financier qui éclabousse le parlement à ce moment là. En effet, deux projets concurrents recherchent les faveurs du gouvernement pour les futurs contrats du chemin de fer du Pacifique, le premier formé autour de Hugh Allan, soutenu par des financiers états-uniens, le second par David Lewis MacPherson, opposé à cette participation étrangère. Lors de l'élection fédérale de 1872, Hugh Allan participe grandement (près de 360 000\$) au financement de la campagne du parti conservateur de Macdonald, en échange du soutien du gouvernement. Lorsque l'affaire vient à la connaissance du public, les soupçons de corruption ternissent l'image politique de Macdonald, contraint à la démission au début de la session 1873. Le parti conservateur perd les élections suivantes et ce sont les libéraux d'Alexander Mackenzie qui forment le nouveau gouvernement à partir de 1874³⁰.

2. Les appels d'offres et les contrats accordés

Le nouveau gouvernement est loin de partager l'enthousiasme de Macdonald envers le chemin de fer du Pacifique, d'autant plus que le Canada entre dans une période de grandes difficultés économiques. Désireux de réduire les coûts de la construction pour le gouvernement, il s'engage alors dans une politique de contrats à courte portée, pour satisfaire des besoins immédiats. La ligne de télégraphe est donc construite de cette manière. Un appel d'offres est effectué en juillet 1874 pour une ligne de télégraphe le long du futur chemin de fer. L'appel d'offres est complet, précisant les conditions de soumission et les détails des territoires traversés. La ligne est proposée en six sections séparées, entre Ottawa et les lignes télégraphiques de Colombie-Britannique. La première section couvre 400 km environ entre Fort Garry et Fort Pelly. La seconde section recouvre une partie de la première puisqu'elle va de Fort Garry à la Saskatchewan Nord, via Fort Pelly, sur 800 km environ. La troisième section recouvre

²⁹ Lorne Edmond Green, *Chief engineer : Life of a Nation-BUILDER – Sandford Fleming*, Toronto, Fitzhenry & Whiteside Ltd, 1993, pages 40-43.

³⁰ Brian J. Young, « Hugh Allan », *Dictionnaire biographique du Canada : volume XI (1881-1890)*, Toronto/Québec, University of Toronto Press/Presses de l'Université Laval, 1982, pages ?.

les deux précédentes et va de Fort Garry à Fort Edmonton, via Fort Pelly et la Saskatchewan Nord, couvrant environ 1 300 km. La quatrième section relie Fort Edmonton à la rivière Fraser, en Colombie-Britannique, à travers 880 km de prairies et de montagnes. Les deux dernières sections couvrent le trajet d'Ottawa à Fort Garry, sur respectivement 675 km et 875 km, en passant par Népigon sur le Lac Supérieur, démarcation entre les deux sections³¹.

Section n°	Distance estimée (terrain)	Soumissions reçues	Plus basse soumission	Soumission médiane	Plus haute soumission
1	400 km (forêt)	15	38 750\$ (96\$/km)	162 500\$ (406\$/km)	425 000\$ (1 062\$/km)
2	800 km (forêt/prairie)	10	90 000\$ (112\$/km)	350 000\$ (438\$/km)	525 000\$ (625\$/km)
3	1 300 km (forêt/prairie)	13	156 000\$ (120\$/km)	560 000\$ (430\$/km)	1 440 000\$ (1 107\$/km)
4	880 km (prairie/mont.)	15	133 225\$ (151\$/km)	784 300\$ (891\$/km)	1 100 000\$ (1 250\$/km)
5	675 km (forêt)	25	189 120\$ (280\$/km)	336 000\$ (498\$/km)	907 500\$ (1 344\$/km)
6	875 km (forêt)	22	249 780\$ (285\$/km)	570 150\$ (652\$/km)	5 973 000\$ (6 826\$/km)
Ligne	3 730 km	14	890 577\$ (240\$/km)	2 132 530\$ (573\$/km)	3 986 500\$ (1 068\$/km)

Tableau XI : État des soumissions pour la construction de la ligne de télégraphe du Canadien Pacifique³²

Le gouvernement reçoit un total de 114 soumissions, provenant de 36 entrepreneurs différents. La plupart des soumissions contiennent aussi des propositions pour l'entretien des lignes une fois construites. Le gouvernement décide d'ajouter

³¹ « Messages relatifs aux termes de l'union avec la province de Colombie-Britannique », *Documents de la session*, volume VIII (1875), document n°19, pages 27-28.

³² « Chemin de fer du Pacifique : Réponse à une adresse de la Chambre des Communes », *Documents de la Session*, volume IX (1876), document n°82, page 1-20.

les frais de construction avec les frais d'entretien sur cinq ans pour comparer les différentes soumissions. Il apparaît alors qu'il est moins dispendieux d'accorder plusieurs contrats pour la construction de la ligne plutôt que de confier l'ensemble des travaux à un seul entrepreneur. Comme le démontrera la Commission d'enquête, nous pouvons aussi y voir une volonté du gouvernement de morceler le travail pour mieux contrôler chaque entrepreneur. Ainsi, en octobre 1874, la section n°3, entre Fort Garry et Edmonton est attribuée initialement au plus bas soumissionnaire, R. Fuller de Winnipeg, pour 156 000\$, puis partagée entre deux contractants quelques jours plus tard. Fuller conserve la section entre Livingston et Edmonton (825 km) pour un contrat de 117 250\$ (contrat n°2). C'est la société Sifton, Glass et Cie. qui reçoit la section entre Fort Garry et Livingston (475 km) pour une valeur de 107 850\$ (contrat n°1). La section n°4 est attribuée au F.J. Barnard, de Victoria, pour 272 250\$ (contrat n°3). Les deux soumissions inférieures avaient été mises de côté car jugées peu crédibles. La section n°5 de Fort William à Fort Garry devait initialement être attribuée au plus bas soumissionnaire, à savoir Waddle et Smith, de Kingston, pour 189 120\$. Malheureusement pour cette compagnie, elle est incapable de fournir le cautionnement demandé par le gouvernement. Le contrat lui est donc retiré, puis réattribué en février 1875 à Oliver, Davison et Cie. pour la somme de 243 150\$ (contrat n°4)³³. La section n°6, d'Ottawa à Fort William n'est pas attribuée. Le gouvernement accorde donc un total de 740 500\$ pour l'accomplissement de quatre contrats, dans un délai de deux ans au maximum³⁴.

3. *Les travaux et le bilan technique*

Pour les deux contrats dans les Prairies, les travaux avancent remarquablement bien. Les lignes sont finalement achevées à l'été 1876, après deux ans de travaux, reliant finalement Selkirk et Edmonton au début du mois d'août. La faible qualité de la ligne rend les communications difficiles et seule la section entre Selkirk et Battleford fonctionne de manière régulière. Pour le contrat concernant la section n°5, les travaux

³³ « Chemin de fer du Pacifique : Réponse à une adresse du Sénat », *Documents de la Session*, volume XI (1878), document n°52.

³⁴ « Chemin de fer du Pacifique : Réponse à une adresse de la Chambre des Communes », *Documents de la Session*, volume IX (1876), document n°82, pages 21-22.

sont plus lents et la ligne achevée seulement en août 1878, reliant ainsi Fort Williams à Selkirk. En ce qui concerne les travaux sur la section n°4, entre Cache Creek et Edmonton, les travaux sont stoppés en avril 1875, par ordre direct de Sandford Fleming, alors que la ligne a dépassé Kamloops, environ 125 km à l'est de Cache Creek, le long de la rivière Thompson. Après plusieurs années de réclamations et d'échanges de courrier, le contrat est annulé en mai 1879 et l'entrepreneur payé sur les travaux accomplis à cette date. Le gouvernement justifie cette annulation par les mauvaises performances offertes par le contractant³⁵.

Ligne télégraphique	Longueur	Date de construction
Fort-William – Edmonton	1 965 km	1874-1878
- <i>Fort William – Selkirk</i>	659 km	
- <i>Selkirk – Humboldt</i>	669 km	
- <i>Humboldt – Edmonton</i>	637 km	

Tableau XII : Lignes télégraphiques dans les Territoires du Nord-Ouest (1847-1882)³⁶

Néanmoins, les contrats offerts sont la source de bien des désagréments pour le gouvernement fédéral entre 1874 et 1882. Au niveau politique, l'opposition conservatrice de Macdonald ne manque pas l'occasion de blâmer le gouvernement libéral pour sa gestion dans ce domaine. Ainsi, les 31 mars et 2 avril 1875, les conservateurs déposent une motion à la Chambre des Communes, puis au Sénat, pour demander copies de contrats alloués et désapprouvent le choix du gouvernement. La motion est logiquement repoussée par la Chambre, mais adoptée par le Sénat, après un long débat³⁷. L'année suivante, l'opposition fait une nouvelle demande pour obtenir copies des contrats et de la correspondance reliée. Cette demande est encore renouvelée

³⁵ *Idem.*, pages 23-33 ; « Chemin de fer du Pacifique : Réponse à une adresse du Sénat », *Documents de la Session*, volume X (1877), document n°57, pages 1-14 ; BAC, RG2, série A-1-d, décret 1879-0580 (22 avril 1879) et 1879-0785 (30 mai 1879)

³⁶ « Rapport général du Ministre des Travaux Publics du 30 juin 1867 au 1^{er} juillet 1882 », *Documents de la Session*, volume XVI (1883), document n°10, annexe 28, page 758.

³⁷ *Débats de la Chambre des Communes*, volume IX (1875), pages 1070-1074 et 1112-1113 ; *Débats du Sénat*, volume IX (1875), pages 661-672.

en 1877, suivie de nombreuses critiques sur l'incurie du gouvernement en matière de finances³⁸. Ces dernières portent notamment sur le fait que le gouvernement a engagé d'importantes sommes pour la construction de la ligne de télégraphe avant que ne soit déterminé le tracé exact du chemin de fer censé l'accompagner, ce qui est contraire à l'esprit des subsides votés entre 1874 et 1877 pour la construction de ce dernier.

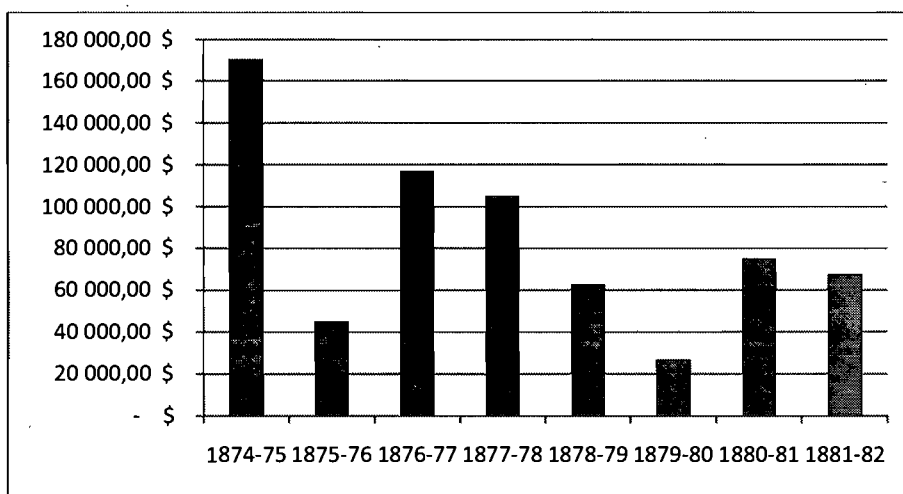


Figure 13 : Dépenses pour les contrats télégraphiques du Canadien Pacifique³⁹

Les critiques ainsi formulées semblent néanmoins pertinentes. L'exemple le plus flagrant est le contrat alloué à F.J. Barnard pour la construction de la portion de ligne télégraphique entre Cache Creek et Edmonton (contrat n°3). Le contrat a été conclu en novembre 1874 et les travaux débutés l'année suivante, le long de la ligne explorée par Fleming deux ans plus tôt. Dès avril 1875, le gouvernement ordonne à Barnard de stopper les travaux, envisageant de faire passer le chemin de fer par une autre route. L'entrepreneur demandant réparations pour les sommes déjà engagées le long de la première route, le gouvernement se trouve contraint de tergiverser, jusqu'à l'annulation finale du contrat en mai 1879. L'entrepreneur reçoit finalement un solde de tout compte

³⁸ *Débats de la Chambre des Communes*, volume x (1876), pages 933-934 ; volume xi (1877), pages 102-103, 1695-1697, 1787, 1796 et 1799 ; volume xii (1878), pages 582, 590-591, 782, 2463-2464, 2474-2475 et 2480 ; *Débats du Sénat*, volume x (1876), pages 239-241 ; volume xi (1877), pages 150 ; volume xii (1878), pages 42-43.

³⁹ « Rapport général du Ministre des Travaux Publics du 30 juin 1867 au 1^{er} juillet 1882 », *Documents de la Session*, volume xvi (1883), document n°10, annexe 28, page 758 ; BAC, RG11, série B-6, volume 2996, page 259.

en mars 1881⁴⁰. Cet exemple n'est pas isolé, puisque les autres entrepreneurs déposent aussi des réclamations auprès du gouvernement, qui ne sont satisfaites qu'après plusieurs années de négociations⁴¹. La plupart de ces réclamations sont litigieuses, le gouvernement accusant les entrepreneurs d'effectuer des travaux de mauvaise qualité tandis que ces derniers estiment être victimes des conditions géographiques et climatiques (forêt non explorée, lac non cartographié, feux de prairies...).

Contrat n°	Entrepreneur	Valeur du contrat	Dépense totale	Dont construction
1	Sifton, Glass et Cie.	107 850\$	140 760,00\$	101 800,00\$
2	R. Fuller	117 250\$	200 261,03\$	120 086,24\$
3	F. J. Barnard (contrat annulé)	272 250\$	74 679,16\$	44 030,00\$
4	Oliver, Davidson et Cie.	243 150\$	254 468,62\$	215 300,00\$
	TOTAL	740 500\$	670 168,81\$	481 216,24\$

Tableau XIII : État des dépenses pour la construction de la ligne de télégraphe du Canadien Pacifique⁴²

Au final, la mise en service de la ligne télégraphique a donc coûté 670 168,81\$ au gouvernement, construction et entretien inclus entre 1874 et 1882. En ce qui concerne les revenus, ils sont extrêmement faibles, malgré, ou plutôt, à cause de tarifs prohibitifs. Par exemple, en 1878, le tarif pour transmettre 10 mots est de 2\$ entre Thunder Bay et Winnipeg et de 3\$ entre Winnipeg et Edmonton, contre un tarif moyen de 20 à 25 cents

⁴⁰ BAC, RG2, série A-1-d, décret 1881-0019 (10 janvier 1881), 1881-0106 (17 janvier 1881) et 1881-0496 (29 mars 1881)

⁴¹ Ainsi, Fuller dépose quatre réclamations, BAC, RG2, série A-1-d, décrets 1875-0259 (18 mars 1875), 1879-0229 (17 février 1879), 1880-0150 (4 février 1880) et 1881-1239 (29 août 1881); Sifton, Glass et Cie. en dépose trois, BAC, RG2, série A-1-d, décrets 1877-0299 (16 avril 1877), 1881-0228 (7 février 1881) et 1881-1318 (26 septembre 1881); Enfin, Oliver Davidson en dépose aussi trois, BAC, RG2, série A-1-d, décrets 1876-0487 (19 mai 1876), 1880-0669 (12 avril 1880) et 1882-1041 (19 mai 1882).

⁴² « Rapport général du Ministre des Travaux Publics du 30 juin 1867 au 1^{er} juillet 1882 », *Documents de la Session*, volume XVI (1883), document n°10, annexe 28, page 758; BAC, RG11, série B-6, volume 2996, page 259.

pour un message similaire sur les lignes de la Montreal Telegraph⁴³. De plus, le service est erratique, voire carrément coupé pendant de longues périodes de temps. En conséquence, la ligne télégraphique apparaît clairement comme un échec technique et commercial pour le gouvernement.

4. *La Commission royale d'enquête*

En conséquence de cet échec, les contrats accordés pour la ligne télégraphique font l'objet d'un examen approfondi par la Commission royale d'enquête sur le Canadien Pacifique. En effet, dès son retour au pouvoir, le parti conservateur de Macdonald cherche à exploiter les failles dans les contrats accordés déjà soulignées lors de son passage dans l'opposition entre 1874 et 1878. Une Commission est donc appointée en juin 1880 pour faire la lumière sur les agissements du gouvernement concernant les contrats du Canadien Pacifique⁴⁴. Les quatre contrats alloués pour la ligne de télégraphe retiennent l'attention des commissaires. Le contrat n°1 (Sifton, Glass et Cie.) a clairement attribué en contradiction avec les règles traditionnelles, puisque trois soumissionnaires moins coûteux ont été écartés sans raisons valables. Par conséquent, le contrat n°2 (R. Fuller) est aussi non-conforme, car attribué sans appel d'offres distinct. Le contrat n°3 (F.J. Barnard) est aussi critiqué puisque l'ordre d'arrêt des travaux de Sandford Fleming en avril 1875 constitue une modification au contrat jusqu'à présent exécuté. Enfin, le contrat n°4 (Oliver, Davidson et Cie.) s'attire les plus grosses critiques, tant les malversations financières sont nombreuses autour de ce dernier, même si la Commission exonère le gouvernement de la responsabilité dans ce dernier cas, les malversations étant le fait même des différents contractants⁴⁵. Après plusieurs témoignages, la Commission adresse de sévères critiques au gouvernement, concluant notamment « que le système qui permet à un département [...] d'adjuger, sans autre autorité, les contrats en vertu desquels [les] dépenses devront se faire, est sujet à

⁴³ Cité dans Robert G. Burnett, *Canadian Railway Telegraph History*, Etobicoke (ON), Telegraph Key & Sounder, 1996, page 40 et Jean-Guy Rens, *L'empire invisible. Histoire des télécommunications au Canada. Tome 1 : de 1846 à 1956*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, 1993, page 42.

⁴⁴ Pierre Berton, *The National Dream, The Great Railway, 1871-1881*, Toronto, McClelland and Stewart, 1986, pages 241-242.

⁴⁵ *Rapport de la Commission royale du chemin de fer du Pacifique Canadien*, Ottawa, 1882, 3 volumes (ICMH 04397 à 04399), volume 3, pages 117 à 166.

objection »⁴⁶. Même si les conclusions générales portent surtout sur les contrats alloués pour le chemin de fer, elles restent parfaitement valables pour la ligne de télégraphe.

II. Le réseau gouvernemental

Dans un premier temps, le gouvernement conservateur de Macdonald réorganise le service télégraphique. La portion de ligne entre Cache Creek et Kamloops est ainsi incorporée dans le réseau de la Colombie-Britannique. Il est aussi proposé de laisser la ligne entre Selkirk et Edmonton à une compagnie de télégraphe ou à la Compagnie du Chemin de Fer du Pacifique, récemment formée⁴⁷. Devant l'absence d'enthousiasme pour cette option, le gouvernement décide finalement de suivre la recommandation de Gisborne et de transférer toutes les lignes télégraphiques sous l'autorité du ministère des Travaux publics⁴⁸. C'est ainsi que ce ministère se retrouve à gérer un nouveau réseau télégraphique à partir du 1^{er} juillet 1882, le troisième au total⁴⁹.

A. Un réseau à réorganiser et compléter (1882-1887)

La première tâche qui incombe au ministère des Travaux publics est la remise en état du réseau télégraphique et sa réorganisation. C'est ensuite seulement qu'il serait possible d'envisager les modifications et ajouts à apporter au réseau déjà en place. Le Ministre met environ deux ans pour mener cette tâche, entre juillet 1882 et juillet 1884. Gisborne, surintendant des services télégraphiques depuis 1879, se charge personnellement de cette dernière.

1. La rationalisation immédiate (1882-1883)

La première entreprise engagée est une réorganisation provisoire du réseau télégraphique, durant l'année 1882-1883. Le gouvernement possède une ligne télégraphique unique, allant de Fort William (sur le bord du Lac Supérieur) à Edmonton, via Winnipeg, Selkirk, Humboldt et les rivières Saskatchewan. Elle s'étire sur 2 000 km

⁴⁶ *Idem.*, volume 3, page 557.

⁴⁷ BAC, RG2, série A-1-d, décret 1882-0736 (17 avril 1882).

⁴⁸ BAC, RG2, série A-1-d, décret 1882-1396 (5 juillet 1882).

⁴⁹ Chronologiquement, le premier réseau géré est celui de Colombie-Britannique (acquis en 1871), le second étant celui du golfe du Saint-Laurent (construit à partir de 1880), sujet du chapitre 5.

environ, le long de l'ancien tracé désigné par Sandford Fleming pour le chemin de fer du Canadien Pacifique en 1873. La situation a changé depuis et la ligne de chemin de fer prévue a été relocalisée plus au sud, proche de la frontière avec les États-Unis⁵⁰. Par conséquent, Gisborne recommande l'abandon de la ligne télégraphique partout où une meilleure solution est envisageable. La ligne est donc sectionnée en trois parties. Un arrangement est négocié avec le Canadien Pacifique pour l'exploitation de la première section, entre Fort William et Selkirk (659 km). La troisième section, entre Humboldt et Edmonton est maintenue sous l'autorité du gouvernement (637 km). La seconde section, entre Selkirk et Humboldt (669 km) est tout simplement abandonnée.

La construction du chemin de fer du Canadien Pacifique ayant déjà bien progressé vers l'ouest, une nouvelle section de ligne télégraphique est programmée pour relier Humboldt à Qu'Appelle, une station de la ligne de chemin de fer. La construction débute durant l'automne et s'achève à l'hiver⁵¹, la jonction entre les sections étant assurée par la ligne télégraphique du Canadien Pacifique. En effet, William Van Horne, responsable de la construction du chemin de fer depuis janvier 1882, était convaincu des bienfaits pour la compagnie de posséder et d'exploiter elle-même une ligne télégraphique le long de la voie ferrée. Il repousse donc les offres faites par d'autres compagnies télégraphiques. La charte de la compagnie autorise Van Horne à établir une telle ligne⁵². À la fin de l'année 1882, la compagnie exploite déjà près de 1 440 km de lignes télégraphiques le long des voies ferrées déjà construites⁵³.

L'année suivante, en 1883-1884, la première réorganisation s'achève. Ainsi, un embranchement est construit entre Traverse de Clark et Prince Albert (133 km). Le ministère profite de ces travaux pour refaire la section de ligne entre Traverse de Clark et Humboldt (76 km), à l'automne 1883. Quelques mois auparavant, en juillet 1883, le Canadien Pacifique était devenu le propriétaire de la section de ligne entre Fort William et Selkirk, désormais abandonnée par le gouvernement. Le gouvernement ne possède

⁵⁰ Glazebrooke, *A History of Transportation...*, volume 2, page 83.

⁵¹ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1882-1883 », *Documents de la session*, volume XVII (1884), document n°9, annexe n°22, pages 236-237.

⁵² « Acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 44 Victoria, c.1 (15 février 1881), annexe A, section 16.

⁵³ Innis, *A History of...*, pages 133-134.

donc plus que les lignes qu'il exploite, c'est-à-dire 997 km entre Qu'Appelle et Edmonton, avec l'embranchement de Prince Albert.

Ligne télégraphique	Longueur	Date de construction
Qu'Appelle - Edmonton	864 km	1874-1878
Traverse de Clark – Prince Albert	133 km	1883

Tableau XIV : Lignes télégraphiques dans les Territoires du Nord-Ouest (1882-1884)⁵⁴

Cette réorganisation a coûté cher au gouvernement fédéral. Les soldes de tous comptes, versés aux différents contractants, totalisent une somme de 22 000\$, dont la majorité est versée à Oliver, Davidson et Cie. Les autres dépenses concernent évidemment la construction des nouvelles lignes de télégraphe entre Qu'Appelle et Humboldt (27 449,05 \$) et entre Traverse de Clark et Prince Albert (8 757,79 \$). Les réparations, les frais d'entretien et d'exploitation sont pour leur part de 37 388,11\$. La dépense totale sur deux ans s'élève donc à un peu plus de 90 000\$ environ.

2. L'expédition de Frederick Gisborne (1883-1884)

Pendant ce temps, Gisborne voyage dans l'ouest canadien, entre septembre et novembre 1883, pour juger de l'état de la ligne télégraphique. Son rapport est très complet et publié dans les documents parlementaires de la session 1883-1884⁵⁵. Son expédition se déroule du 26 août au 29 octobre. Parti de Winnipeg, Gisborne voyage jusqu'à Qu'Appelle, puis longe ensuite les lignes télégraphiques du gouvernement. Son trajet l'amène donc successivement à Humboldt, la Traverse de Clark, Battleford et Edmonton. Il revient ensuite en explorant les territoires plus au sud, jusqu'à Calgary, avant de reprendre la route pour Ottawa. Chemin faisant, il visite plusieurs communautés isolées, dont notamment Fort Pitt, où les habitants semblent réclamer une

⁵⁴ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1883-1884 », *Documents de la session*, volume XVIII (1885), document n°10, annexe n°22, pages 203.

⁵⁵ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1882-1883 », *Documents de la session*, volume XVII (1884), document n°9, annexe n°22, pages 251-258.

liaison télégraphique de la part du gouvernement. Les conclusions de son rapport portent sur la plupart des aspects entourant les lignes de télégraphe. Ainsi, il loue la qualité de la nouvelle ligne entre Qu'Appelle et Humboldt et souligne, par contraste, le très mauvais état de la section entre la Traverse de Clark et Edmonton. Pour l'ensemble de la ligne, les fils étant en bon état, Gisborne s'inquiète surtout de la qualité des poteaux utilisés qui sont en peuplier, un bois pourrissant très rapidement. Il recommande la reconstruction de la ligne en bois d'épinette, plus résistant. Il mentionne aussi le manque de matériel pour les réparations et la mauvaise localisation de la ligne. En effet, entre Battleford et Edmonton, la ligne suit encore l'ancien tracé prévu pour le chemin de fer, et non pas la route suivie par les voyageurs. La ligne serpente à travers des lacs, fondrières et bois touffus, accroissant du même coup le risque de panne et les difficultés de réparation.

Gisborne fait ainsi plusieurs recommandations pour améliorer un réseau passablement mal équipé à son goût. Il propose dans un premier temps de hausser le standard de construction des lignes, en employant du fil et, surtout, des poteaux de bien meilleure qualité. L'augmentation des frais en conséquence serait compensée par une réduction des frais de réparations et de maintenance. Il propose aussi d'abandonner la ligne actuelle entre Battleford et Edmonton, puis de la reconstruire plus au sud, le long de la route entre les deux communautés. Il souhaite aussi que les communautés isolées dans la région soient aussi reliées par des embranchements à la ligne principale. Gisborne trace ici à grands traits les principaux travaux à envisager pour accroître l'efficacité du réseau du Nord-Ouest. Il semble néanmoins pécher par optimisme, affirmant être « d'avis que ces lignes, une fois établies, paieront non seulement leurs dépenses, mais contribueront aussi beaucoup, à peu de frais comparativement, à la prospérité de la population »⁵⁶. Si la seconde affirmation reste plausible, la première est par contre bien plus douteuse.

Les demandes des communautés isolées pour une liaison de télégraphe nous renseignent néanmoins sur un point important. De l'avis même des populations locales, le modèle de l'État commercial a vécu au profit de celui de l'État territorial. Les colons installés dans les communautés isolées réclament l'installation d'un outil de télécommunications lourd et hiérarchisé, permettant d'assurer à moindre frais une liaison

⁵⁶ *Idem.*, page 258.

entre la communauté et le reste du pays. Le télégraphe a ici valeur de symbole pour la population pour marquer son inclusion dans le Canada. Il s'agit tout à la fois d'une marque de progrès technique et de souveraineté de l'État territorial canadien. Cette analyse est celle soutenue par David R. Richeson, pour qui le télégraphe joue un rôle crucial dans la formation des communautés dans les Territoires du Nord-Ouest⁵⁷.

3. *La Rébellion du Nord-Ouest (1885-1886)*

À partir de 1884, le ministère des Travaux publics essaie de mettre en place les recommandations de Gisborne. Malheureusement, la situation politique dans les Territoires du Nord-Ouest rend cette tentative difficile. Depuis quelques années, le mécontentement s'accroît parmi les communautés amérindiennes et des Métis. Le refus du gouvernement fédéral de répondre à leurs demandes pousse une partie de la population à se rebeller contre ce dernier. Louis Riel, exilé aux États-Unis depuis la formation du Manitoba, revient diriger la rébellion.

Le rôle du télégraphe dans la Rébellion du Nord-Ouest mériterait une étude plus complète, mais il est possible de le résumer dans ses grandes lignes. André Lalonde en brosse d'ailleurs un rapide portrait dans les années 1970⁵⁸. Selon lui, le télégraphe a joué un rôle dans la brièveté de la Rébellion de trois manières. En premier lieu, il a permis au gouvernement fédéral à Ottawa d'être prévenu rapidement du soulèvement dans le Nord-Ouest. Cela a permis une mobilisation rapide et efficace des ressources de la milice. Dès avril 1885, moins d'une semaine après le premier engagement entre les Métis et les forces de la Police Montée du Nord-Ouest, 450 miliciens sont déjà réunis à Qu'Appelle, bientôt rejoints en mai par plus de 5 000 miliciens et volontaires de l'est du Canada. Ensuite, le télégraphe a permis une communication rapide entre le gouvernement et les agents du Département des Affaires Indiennes, notamment l'envoi d'instructions pour apaiser les tribus amérindiennes qui auraient pu être tentées de se joindre à la rébellion. Enfin, les communications télégraphiques ont joué un rôle essentiel dans la coordination des trois détachements militaires lors de leurs opérations en mai 1885 visant à encercler les forces rebelles. Les employés du télégraphe ont dû agir dans des circonstances

⁵⁷ Richeson, « The Telegraph and Community... »

⁵⁸ André Lalonde, « Riel se révolte / Riel : defeated by the telegraph ? », *En quête/In Search*, 4, 1 (1977), pages 2-9.

hostiles, un réparateur de ligne étant tué durant les opérations⁵⁹. Le gouvernement a aussi débloqué d'importantes sommes pour construire deux nouvelles lignes de télégraphe, apparemment requises pour les opérations. La première couvre une distance de 219 km entre Dunmore et Fort McLeod et la seconde une distance de 146 km entre Moose Jaw et Mountain Wood. Les deux lignes partent de la ligne télégraphique du Canadien Pacifique et se dirigent vers le sud. La dépense est autorisée en avril 1885 et les travaux s'achèvent début juin, après la fin des opérations militaires⁶⁰. Ces deux lignes, devant initialement coûter 26 500\$, ont représenté une dépense réelle de 38 500\$⁶¹.

Les historiens s'accordent sur le fait que les Amérindiens et les Métis n'ont exploité aucune ligne de télégraphe et n'ont fait que saboter très légèrement les lignes du gouvernement dans la région de la Saskatchewan⁶². De même, aucune communication n'est établie avec les populations de l'est du Canada ou avec les journalistes présents sur place. Pendant les opérations, les informations sur la Rébellion du Nord-Ouest ne viennent que d'un seul côté⁶³. Aucun travail ne s'est sérieusement penché sur la relation entre le télégraphe et les communautés Amérindiennes et Métis de la Saskatchewan. John Stuart Macdonald affirme que les rebelles ne se sont pas rendus compte de l'inégalité de la tradition orale par rapport aux moyens de communications modernes⁶⁴. Jean-Guy Rens, pour sa part, suppose que ces derniers n'ont tout simplement pas saisi l'importance du télégraphe, ignorant les avantages d'une telle technologie⁶⁵. Cette hypothèse semble logique et défendable. Nous envisageons néanmoins une autre possibilité. Il est possible que Riel et ses partisans aient été conscients des qualités du

⁵⁹ Richeson, « The Telegraph and Community... », page 146.

⁶⁰ BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1885-0862 (22 avril 1885).

⁶¹ BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1885-1676 (11 septembre 1885).

⁶² Mieux documentées que la rébellion de 1871, les recherches sur les événements de 1885 s'intéressent particulièrement à la personnalité de Riel, son procès et ses conséquences pour le Canada. Voir ainsi O'ram, *Promise of Eden...*, pages 173-177 ; Sprague, *Canada and the Metis...* ; Thomas Flanagan, *Louis Riel...* ; George F.G. Stanley, *The Birth of Western Canada...* ; Thomas Flanagan, *Riel and the Rebellion : 1885 Reconsidered*, Saskatoon, Western Producer Prairie Books, 1983 ; Bob Beal et Rod McLeod, *Prairie Fire : The 1885 North-West Rebellion*, Edmonton, Hurtig, 1984.

⁶³ Un journaliste souligne cette situation le 1^{er} avril 1885 dans le journal *La Minerve*, à Montréal. Cité par Rens, *L'empire invisible...*, page 46.

⁶⁴ John Stuart Macdonald, *The Dominion Telegraph*, Battleford, Canadian North-West Historical Society, 1930, page 35.

⁶⁵ Rens, *L'empire invisible...*, page 46-47.

télégraphe, mais qu'ils l'aient traité comme un symbole plus qu'un outil pratique. Les légers sabotages de la ligne télégraphique indiqueraient un refus symbolique de l'État territorial. Ce ne serait plus l'usage de cette technologie par un adversaire qui serait un danger, mais l'usage de cette technologie tout court. La simple existence d'un réseau télégraphique est, en soi, une menace pour le mode de vie des communautés amérindiennes et des Métis. Une étude plus précise des relations entre ces dernières et la technologie occidentale en général nous permettrait de valider ou d'infirmer cette hypothèse.

4. Une nouvelle réorganisation (1885-1888)

Après la fin des opérations militaires, Gisborne est de nouveau envoyé dans l'ouest canadien pour y évaluer la situation présente du réseau télégraphique⁶⁶. Entre octobre et novembre 1885, il parcourt la région entre Humbolt, Battleford et Edmonton. Sa mission est principalement l'exploration d'une route entre Battleford et Edmonton, au sud de la route actuellement parcourue par la ligne de télégraphe, et qui doit être abandonnée selon ses recommandations précédentes. Plusieurs travaux de réparations ont été engagés pour maintenir la liaison avec Edmonton par l'ancienne ligne, notamment pour compenser les portions de lignes détruites par les feux de prairies, pouvant aller jusqu'à 64 km détruits en un seul incendie⁶⁷. La ligne de télégraphe devrait plutôt, selon lui, suivre la voie carrossable entre Battleford et Edmonton, via Fort Pitt. Cette route a été préférée à une liaison directe Calgary-Edmonton⁶⁸. Les travaux débutent en août 1886. Gisborne propose l'utilisation de poteaux en fer pour la construction de la nouvelle ligne. Les travaux s'étalent sur un an et s'achèvent finalement à l'été 1887. La ligne ouvre son service au public le 14 août et l'ancienne route est immédiatement abandonnée⁶⁹.

⁶⁶ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1884-1885 », *Documents de la session*, volume XIX (1886), document n°12, annexe n°29, pages 427-429.

⁶⁷ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1885-1886 », *Documents de la session*, volume XX (1887), document n°11, annexe n°19, page 168.

⁶⁸ BAC, RG11, série B-6, volume 3022, n°5, page 56.

⁶⁹ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1887-1888 », *Documents de la session*, volume XXII (1889), document n°9, annexe n°13, page 166 ; BAC, RG11, série B-6, volume 3024, n°7, pages 257-259.

Les lignes militaires construites durant la Rébellion du Nord-Ouest sont gérées de manière différente. La ligne entre Dunmore et Fort McLeod (219 km) est louée à la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest en octobre 1885 contre un loyer équivalent à 5% du coût de construction⁷⁰. Celle entre Moose Jaw et Mountain Wood reste sous le contrôle direct du gouvernement, mais ne fonctionne pas durant l'hiver. L'entretien des lignes, notamment la question de la qualité des poteaux, semble être crucial dans l'Ouest. Entre 1885 et 1888, des travaux pour reconstruire toutes les lignes avec de nouveaux poteaux sont budgétisés. La section Humboldt-Battleford est ainsi replantée en 1887, Qu'Appelle-Humboldt et Traverse de Clark-Prince Albert en 1888⁷¹. Trois courtes lignes téléphoniques sont aussi installées et exploitées par le gouvernement, en complément du réseau télégraphique. Les deux premières sont construites en 1885, respectivement entre Edmonton et Saint-Albert (14 km) et entre Traverse de Clark et Saskatoon (22,5 km). La troisième ligne est installée à Banff en juillet 1888 pour relier le poste de la Police Montée à la ligne télégraphique du CPR (10,5 km). Cette ligne, construite par le gouvernement, passe sous le contrôle de la Police Montée. Au final, à l'été 1888, le gouvernement contrôle et exploite dans l'Ouest canadien 1 256 km de lignes télégraphiques et 36,5 km de lignes téléphoniques.

Ligne télégraphique	Longueur	Date de construction
Qu'Appelle - Edmonton	977,5 km	1883-1887
Traverse de Clark – Prince Albert	133 km	1883
Moose Jaw – Mountain Wood	145,5 km	1885
Lignes téléphoniques de complément	36,5 km	1885 et 1888

Tableau XV : Lignes télégraphiques dans les Territoires du Nord-Ouest (1885-1888)⁷²

⁷⁰ BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1885-1918 (15 octobre 1885).

⁷¹ BAC, RG2, série A-1-d, décrets n°1887-0421 (2 mars 1887), 1888-208 (17 février 1888) et 1888-1863 (11 août 1888).

⁷² « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1887-1888 », *Documents de la session*, volume XXII (1889), document n°9, annexe n°13, pages 166-167.

5. La gestion financière du réseau entre 1882 et 1888

L'analyse des dépenses et recettes du réseau du Nord-Ouest entre 1882 et 1888 permet de le comparer au modèle d'intervention de l'État précédemment étudié en Colombie-Britannique pour la même période (voir figure 14). Les crédits votés annuellement se stabilisent dans une moyenne de 47 000\$ environ par an, dont un quart prévu pour la construction de nouvelles lignes. La plus grosse dépense est le déplacement de la ligne entre Battleford et Edmonton, représentant un investissement de 49 869,21\$ en quatre ans. Les autres lignes construites ont coûtés seulement le cinquième de cette somme, soit 10 867,94\$. Un deuxième quart regroupe les réparations sur les lignes du gouvernement, soit un total de 48 022,38\$ en six ans. Les feux de prairies, l'usure des poteaux rapportée par Gisborne et les opérations militaires de 1885 ont forcé la tenue de nombreuses réparations, pratiquement un chantier majeur par an durant toute la période étudiée.

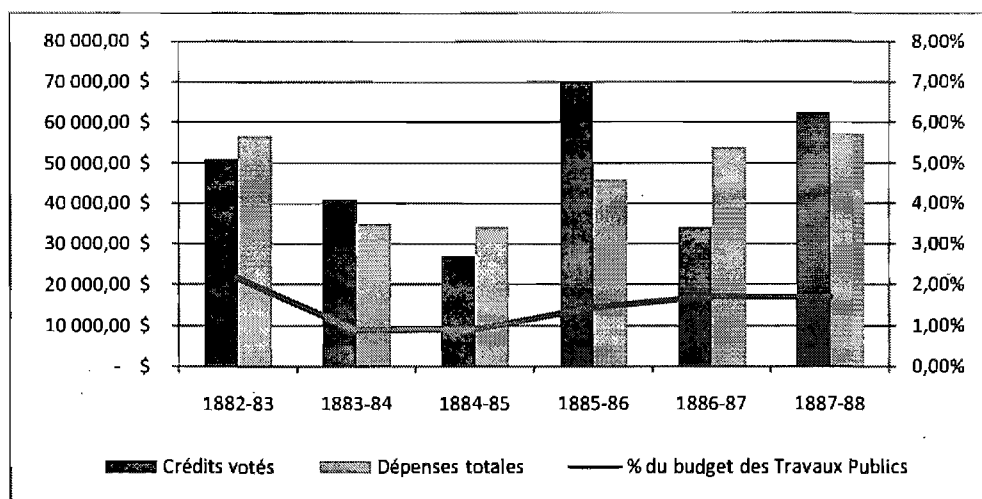


Figure 14 : Crédits votés et dépenses annuelles (TNO, 1882-1888)⁷³

Les dépenses d'entretien et d'exploitation, notamment l'entretien courant et les salaires des opérateurs représentent environ la moitié des dépenses annuelles. La structure des dépenses est à peu près similaire à celle étudiée en Colombie Britannique. Ainsi, les réparations (8 003,73\$ par an en moyenne) représentent environ 30% des

⁷³ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume XVI à XXII (1883 à 1889) ; « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume XVI à XXII (1883 à 1889).

dépenses de maintenance et les frais d'exploitation courants (19 544,60\$ par an en moyenne) couvrent environ 70% de ces dernières (voir figure 15). En Colombie-Britannique, les réparations comptaient pour environ un quart des dépenses de maintenance. Les conditions géographiques, climatiques et humaines semblent nécessiter, dans les Territoires du Nord-Ouest, des dépenses de réparations un peu plus importantes, sans pour autant être dramatiques.

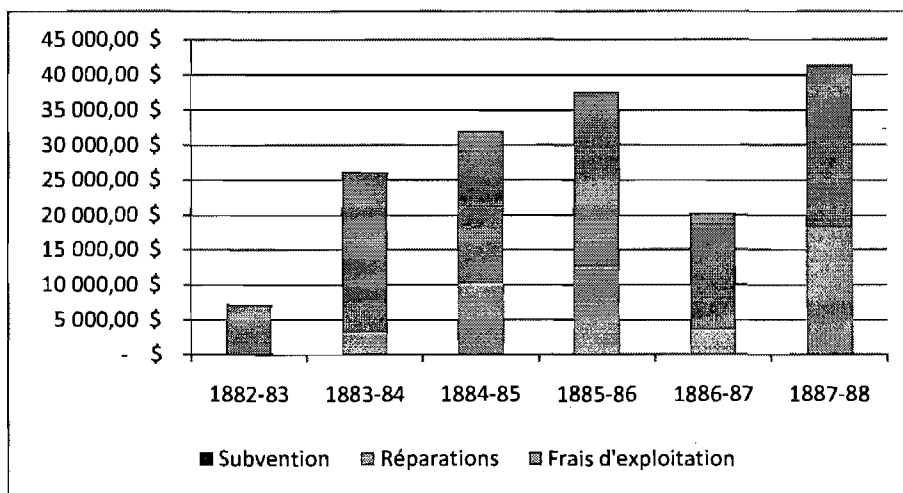


Figure 15 : Dépenses annuelles de maintenance (TNO, 1882-1888)⁷⁴

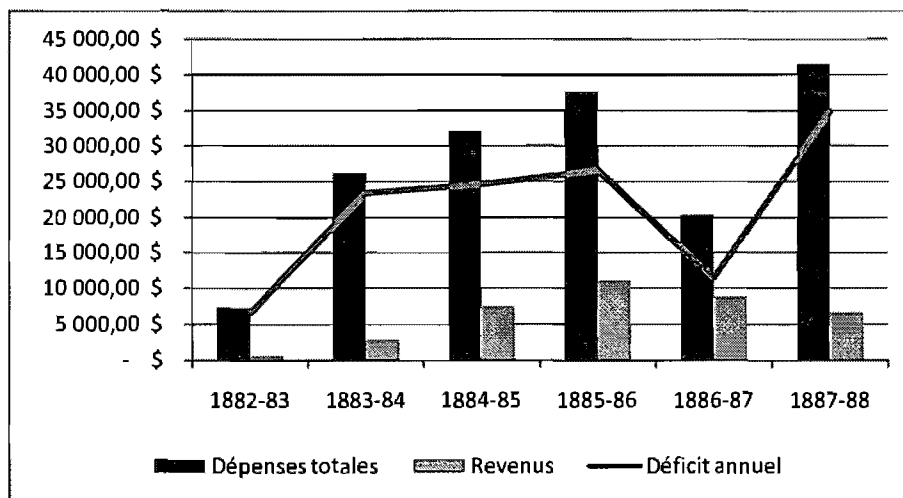


Figure 16 : Recettes et dépenses annuelles (TNO, 1882-1888)⁷⁵

⁷⁴ *Idem.*

⁷⁵ *Idem.*

Au niveau des recettes, le résultat est par contre bien plus désastreux qu'en Colombie-Britannique (voir figure 16). Elles ne couvrent en effet que 20% des dépenses de maintenance (6 247,42\$ par an en moyenne), laissant un déficit annuel moyen légèrement supérieur à 21 000\$. C'est un résultat bien plus mauvais que celui du réseau télégraphique de Colombie-Britannique durant la même période, où les recettes couvraient 70% des dépenses (déficit annuel moyen légèrement inférieur à 10 000\$). En résumé, le réseau télégraphique dans les Territoires du Nord-Ouest est en plus mauvaise situation financière que celui de Colombie Britannique, pour une taille sensiblement comparable (1 256 km contre 1 158 km). Mais si la situation en Colombie-Britannique avait été redressée lorsque le gouvernement a pris possession des lignes extrêmement rentables de Victoria, il n'y a pas, dans les Territoires du Nord-Ouest, d'ensemble urbain comparable économiquement. Les perspectives d'améliorations semblent donc faibles.

B. Le duopole Gouvernement – Canadien Pacifique (1887-1896)

À partir de 1887, le gouvernement a cédé la gestion de ses lignes en Colombie-Britannique à la compagnie du Canadien Pacifique. En effet, cette dernière, après avoir complété son réseau ferré, a décidé de regrouper ses activités télégraphiques dans un département autonome, sous le nom de Canadian Pacific Railway Telegraphs en 1888. Il apparaît clairement, durant la décennie 1887-1896, que les deux réseaux, public et privé, cohabitent de manière harmonieuse, se complétant l'un et l'autre.

1. La gestion technique du réseau

Les principales modifications dans le réseau télégraphique gouvernemental dans les Territoires du Nord-Ouest sont donc directement issues de l'extension du réseau du Canadien Pacifique. Le réseau ne s'étend plus du tout. Le ministère des Travaux publics n'engage aucun travail d'extension du réseau entre 1887 et 1896. La plupart des communautés importantes dans l'ouest sont déjà reliées au télégraphe; tandis que les nouvelles implantations se font près du réseau ferré du Canadien Pacifique. La seule extension envisagée l'est en 1892. Il s'agit d'une ligne extrêmement courte, puisqu'elle doit relier Moosmin, sur la ligne du Canadien Pacifique, à Cannington. La distance n'est pas précisée, mais ne semble pas excéder les 60 kilomètres. La ligne n'a jamais été

construite, faute de soumissionnaires adéquats pour le travail⁷⁶. En réalité, non seulement le réseau du gouvernement ne s'accroît pas, mais il rétrécit légèrement. Ainsi, après l'achèvement d'un embranchement du Canadien Pacifique reliant Regina à Prince-Albert, le ministère propose l'abandon de la liaison télégraphique du gouvernement entre Saskatoon, Traverse de Clark et Prince Albert. À l'été 1892, la ligne est finalement cédée en partie à la compagnie privée, l'autre partie étant simplement démontée. Les éléments récupérés, notamment les câbles et les isolateurs sont mis de côté, et envoyés en Colombie-Britannique, pour servir dans les différents travaux d'extension prévus entre 1894 et 1896⁷⁷. Le réseau gouvernemental se trouve donc désormais réduit d'une centaine de kilomètres.

Les autres modifications dans la structure du réseau sont plus marginales. La ligne de Mountain Wood est aussi transformée en lignes téléphoniques, pour réduire les employés nécessaires en 1890. Plusieurs bureaux de télégraphe sont progressivement administrés de manière conjointe avec le Canadien Pacifique, notamment ceux de Mountain Wood (1891) et d'Edmonton (1892), ou abandonné comme celui d'Humboldt (1893). La ligne télégraphique entre Dunmore et Fort McLeod, louée en 1885 à la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest, est abandonnée en août 1896. La section Dunmore-Lethbridge est vendue à la Compagnie de chemin de fer d'Alberta tandis que la section Lethbridge-Fort McCleod est donnée à la Police Montée. Enfin, la ligne téléphonique de Saint-Albert est louée à une compagnie de téléphone privée d'Edmonton en 1895. Au final, en 1896, le gouvernement ne contrôle plus qu'une seule ligne de télégraphe de 977,5 km entre Qu'Appelle et Edmonton et une ligne téléphonique de complément de 145,5 km entre Moose Jaw et Mountain Wood.

⁷⁶ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice terminé le 30 juin 1893 », *Documents de la session*, volume XXVII (1894), document n°9, annexe n°5, page 186.

⁷⁷ Les rapports du ministère sont très imprécis sur la situation de cette ligne. Il est difficile de savoir quelle partie de la ligne a été abandonnée et quelle partie a été vendue. « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice terminé le 30 juin 1894 », *Documents de la session*, volume XXVIII (1895), document n°9, annexe n°5, page 193 ; « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice terminé le 30 juin 1895 », *Documents de la session*, volume XXIX (1896), document n°9, annexe n°12, page 218.

Ligne télégraphique	Longueur	Date de construction
Qu'Appelle - Edmonton	977,5 km	1883-1887
Lignes téléphoniques	145,5 km	1885 et 1888

Tableau XVI : Lignes télégraphiques dans les Territoires du Nord-Ouest (1887-1896)⁷⁸

Au niveau des réparations, il semble que peu de catastrophes se soient abattues sur le réseau télégraphique, puisqu'aucun travail de grande envergure n'est engagé durant la décennie. Tous les travaux engagés, changement de poteaux ou réparations suite à des feux de prairies, entrent dans le décompte de l'entretien régulier et des frais d'exploitation.

2. *La gestion financière du réseau*

Entre 1887 et 1896, la situation financière du réseau télégraphique s'améliore très légèrement. Les faibles dépenses de construction réduisent ainsi la charge financière pour le gouvernement. Les crédits votés à cet effet, 22 000\$ environ en dix ans, ne constituent en réalité qu'un investissement minime, puisque l'écart entre les dépenses effectives et les crédits votés est important (voir figure 17). En effet, sur ces crédits, 6 000\$ (27%) représentent des travaux n'ayant jamais été exécutés, la ligne télégraphique prévue entre Moosmin et Canington, votée en 1892 et 1893. Un autre projet est voté à deux reprises, 2 100\$ à chaque fois (1894 et 1895), avant d'être réellement exécuté. Il s'agit d'une aide financière à la Compagnie de chemin de fer d'Alberta pour l'extension de la ligne qu'elle a achetée en 1894 entre Dunmore et Lethesbridge. Cette ligne est prolongée jusqu'à Cardston (113 km) et le gouvernement subventionne 30% de cette extension. Les derniers votes (12 000\$ environ) couvrent des travaux exécutés entre 1889 et 1891, c'est-à-dire les derniers paiements pour la réorganisation de la ligne Battleford-Edmonton.

⁷⁸ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice terminée le 30 juin 1896 », *Documents de la session*, volume XXX (1897), document n°9, annexe n°12, pages 244-245.

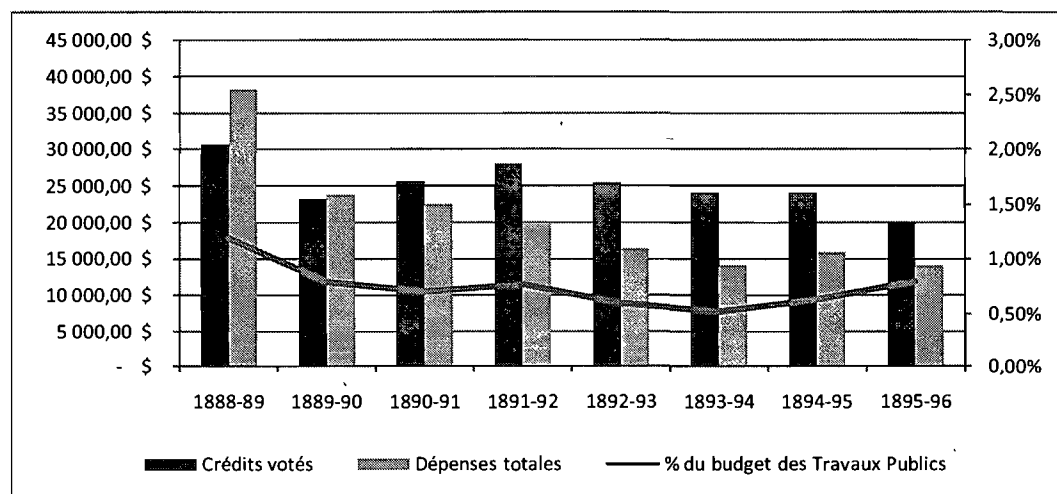


Figure 17 : Crédits votés et dépenses annuelles (TNO, 1888-1896)⁷⁹

L'immense majorité des dépenses annuelles sont en réalité les dépenses d'exploitation. À ce sujet là, l'insistance et les recommandations de Gisborne pour accroître la qualité du réseau télégraphique semblent porter leurs fruits. Les dépenses d'entretien et de maintenance diminuent presque constamment entre 1887 et 1896 (voir figure 18). Représentant environ 36 900\$ en 1888-1889, les dépenses de maintenance diminuent progressivement jusqu'à 14 000\$ environ en 1895-1896. La moyenne annuelle chute de plus d'un tiers, passant de 27 548,33\$ par an pour la période 1882-1888, à une moyenne annuelle de 16 846,81\$ pour la période 1890-1896. Cette diminution était prévisible à partir du moment où aucun travail de réparation majeur n'est engagé pendant cette période. Ainsi, l'intégralité des crédits votés est allouée aux frais d'exploitation, soit les salaires des employés et l'entretien régulier du réseau. Ces derniers, qui formaient un tiers des dépenses de maintenance, représentent désormais 100% du total. La diminution de la taille du réseau joue aussi un rôle dans cette réduction. En ne prenant en compte que les frais d'exploitation réguliers, la baisse est plus légère, mais sensible quand même (environ 20%), passant de 19 544,60\$ par an moyenne (1882-1888) à 15 720,87\$ par an en moyenne (1890-1896). Malgré cette réduction importante des frais de maintenance, le réseau reste largement déficitaire.

⁷⁹ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume XXIII à XXX (1890 à 1896) ; « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume XXIII à XXX (1890 à 1896).

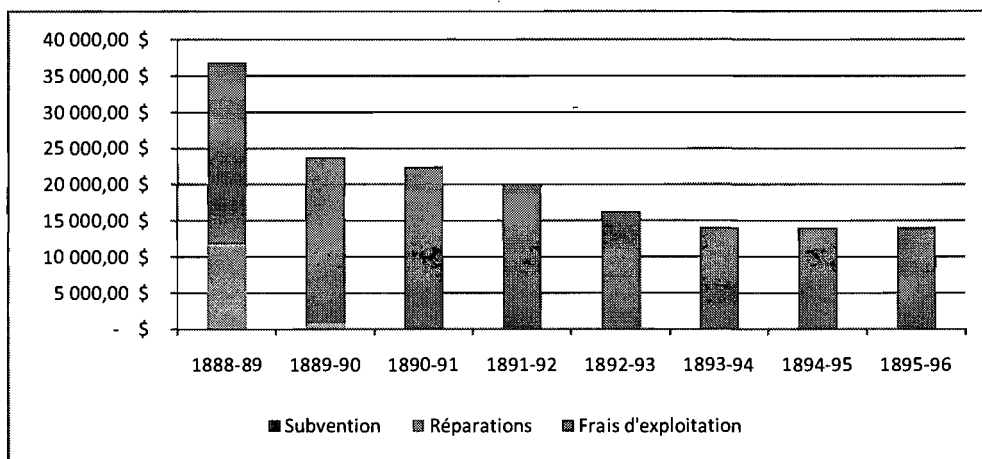


Figure 18 : Dépenses annuelles de maintenance (TNO, 1888-1896)⁸⁰

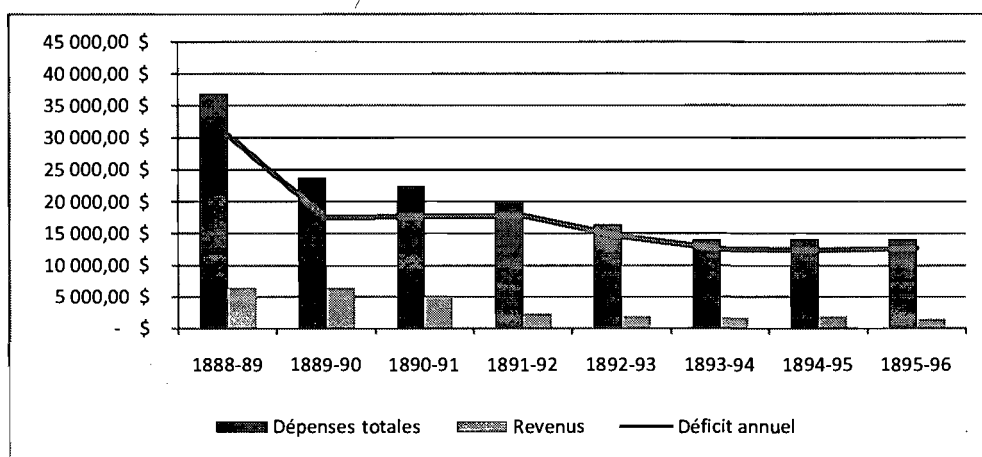


Figure 19 : Recettes et dépenses annuelles (TNO, 1888-1896)⁸¹

Le Canadien Pacifique occupant les bureaux télégraphiques les plus rentables, le gouvernement voit sa part du trafic dans les Territoires du Nord-Ouest se réduire constamment (voir figure 19). Les revenus, déjà faméliques (environ 6 000\$ par an en moyenne en 1882-1888), chutent de 60% dans la décennie suivante (environ 2 200\$ par an en moyenne en 1890-1896). Les lignes télégraphiques des Territoires du Nord-Ouest ne rapportent pratiquement pas d'argent au gouvernement en 1896, à peine plus d'un dollar par km de ligne exploitée. Malgré l'absence de réparations majeures, ces faibles revenus couvrent seulement 13% des dépenses annuelles, contre 20% pour la période

⁸⁰ *Idem.*

⁸¹ *Idem.*

précédente. Néanmoins, le déficit annuel se réduit légèrement, passant de 21 000\$ par an en moyenne en 1882-1888 à une moyenne annuelle de 15 000\$ environ pour la période 1890-1896.

En conclusion, la situation financière du réseau télégraphique dans les Territoires du Nord-Ouest reste toujours aussi mauvaise. Même s'il coûte désormais moins cher au gouvernement à chaque année, ce réseau est très loin de l'autofinancement. Cette caractéristique semble commune à tous les réseaux gouvernementaux canadiens, mais elle est particulièrement visible dans l'ouest.

III. Conclusion

L'originalité du réseau télégraphique gouvernemental dans les Territoires du Nord-Ouest vient de sa vocation surtout politique. Nous allons synthétiser ici les différentes actions du gouvernement fédéral dans les Territoires du Nord-Ouest pour en isoler les modèles employés, en comparaison avec la Colombie-Britannique. Nous nous pencherons ensuite sur la question du contrôle politique dans la région étudiée, puis enfin sur le possible rôle joué par le télégraphe dans la formation d'une conscience régionale.

A. L'action du gouvernement fédéral

Le gouvernement fédéral intervient de trois manières dans les Territoires du Nord-Ouest, processus presque semblable à celui en Colombie-Britannique. Le premier modèle d'intervention est particulier pour plusieurs raisons. Alors que dans la province voisine le gouvernement a pris le contrôle d'un réseau déjà existant, il doit, dans les Territoires du Nord-Ouest, le bâtir. Son intervention est donc improvisée puisque l'État ne possède aucune expérience dans le domaine de la construction de lignes télégraphiques. Le modèle utilisé est celui du chemin de fer, avec une construction de lignes découpées en différents contrats, chacun couvrant un tronçon d'une ligne globale. Cette approche fonctionne pour le chemin de fer, mais apparemment pas pour le télégraphe, puisque le résultat est plutôt désastreux. La Commission royale d'enquête a sévèrement critiqué la manière dont les contrats avaient été alloués. De plus, sur le plan technique, les rapports de Gisborne soulignent le très mauvais travail fait par les

entrepreneurs, notamment le mauvais choix des matériaux, un tracé de ligne déficient et un sous-investissement permanent dans la construction. Nous devons néanmoins souligner que le télégraphe est une infrastructure plus légère que le chemin de fer, ne nécessitant pas de travaux de terrassement lourd ou encore d'ouvrages d'art complexes. Dans l'esprit de beaucoup, il suffit de planter des poteaux et de tendre des fils. Si les travaux peuvent effectivement se résumer à ceci, il convient de ne pas sous-estimer, en pratique, l'importance des travaux de repérage, de sondage et le choix des matériaux. Puisque le télégraphe ne semble pas nécessiter de travaux aussi importants que le chemin de fer, il semblerait que les entrepreneurs aient pu avoir tendance à sous-estimer la masse de travail nécessaire à la production d'une ligne télégraphique de qualité. Ceci explique la grande disparité des propositions faites lors des appels d'offres, pouvant parfois varier dans une marge de un à dix. De plus, cette sous-estimation est aggravée par un environnement plus hostile dans l'ouest que dans l'est du Canada (feux de prairies, troupeaux sauvages, climat continental). Au final, plus de 600 000\$ auront été dépensés en six ans pour un résultat désastreux. Le choix des soumissions selon le prix proposé, sans égard au service, semble être à l'origine de ce bilan.

Le second modèle d'intervention peut être vu comme une amélioration du précédent. Au lieu d'accorder un contrat global de construction des lignes télégraphiques à un entrepreneur, l'État devient lui-même entrepreneur et maître d'œuvre dans la réorganisation des lignes en service. Les contrats sont divisés entre plusieurs entrepreneurs et limités dans leur portée (fournitures de poteaux, de fils, terrassement, entretien...). Ce sont les ingénieurs du ministère des Travaux publics qui se chargent de la construction et de la coordination finale des différents contrats alloués pour une seule ligne. Par exemple, les travaux de construction de la ligne entre Battleford et Edmonton, via Fort-Pitt en 1886-1887 sont répartis en cinq contrats, chacun alloué à un entrepreneur différent⁸². Cette manière de faire est similaire à celle employée en Colombie-Britannique à la même période pour la réparation et l'extension du réseau. Le résultat financier est aussi similaire. Ce modèle se distingue aussi par un fort

⁸² « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1885-1886 », *Documents de la session*, volume XX (1887), document n°11, annexe n°20, page 194 ; « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1886-1887 », *Documents de la session*, volume XXII (1888), document n°7, annexe n°23, page 230.

investissement initial suivi de dépenses plus réduites pour l'entretien. Comme en Colombie-Britannique, il s'ensuit une hausse des recettes, malgré la faible densité de population et une économie encore embryonnaire. La période durant laquelle ce modèle d'intervention prédomine (1882-1887) est pratiquement synchrone avec un usage similaire en Colombie-Britannique (1880-1886).

Le troisième et dernier modèle est sensiblement le même qu'en Colombie-Britannique, mais diffère sur un point essentiel. Nous trouvons effectivement deux réseaux parallèles, un public (Government Telegraph System and Service) et un privé (Canadian Pacific Telegraphs). Par contre, l'État conserve le contrôle et l'exploitation du réseau public, alors qu'il était délégué et subventionné à la compagnie privée dans la province du Pacifique. Ainsi, les deux réseaux télégraphiques cohabitent plutôt harmonieusement dans les Territoires du Nord-Ouest. L'armature principale est bien évidemment la ligne transcontinentale du Canadien Pacifique. Le réseau gouvernemental couvre surtout les régions plus isolées au nord des Territoires (Saskatoon, Battleford, Edmonton...) et quelques embranchements mineurs. En fait, il abandonne même des lignes lorsque le Canadien Pacifique étend les siennes, comme l'écrit Gisborne dans son rapport de 1891 où il déclare qu'à la « suite du prompt achèvement du chemin de fer et de la ligne télégraphique de Régina à Prince-Albert, avis a été donné qu'on abandonnera bientôt la présente ligne »⁸³. Ceci semble montrer une volonté de complémentarité et non de concurrence.

Réseau	Dimension du réseau	Déficit annuel moyen	Déficit moyen par km
Colombie-Britannique	908 km	9 804,21\$	10,80\$/km
Territoires du Nord-Ouest	1 123 km	13 973,38\$	132,44\$/km

Tableau XVII : Situation financière pour les réseaux du gouvernement (1891-1896)⁸⁴

⁸³ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1889-1890 », *Documents de la session*, volume XXIV (1891), document n°9, annexe n°12, page 191.

⁸⁴ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice terminé le 30 juin 1896 », *Documents de la session*, volume XXX (1897), document n°9, annexe n°12, pages 244-245.

Malgré tout, comme en Colombie-Britannique, le modèle du duopole engendre une grande dépense pour l'État, certes moindre qu'en situation de concurrence. Cela semble démontrer que l'exploitation effective des lignes par le gouvernement ou la location à une compagnie privée contre subvention ne change pas grand chose au résultat financier. En fait, l'État dépense un petit peu plus lorsqu'il exploite un réseau déficitaire que lorsqu'il subventionne ce même réseau à une compagnie privée.

B. Le télégraphe et le mouvement expansionniste

Dans *Promise of Eden*, Doug Owrarn décrit les caractéristiques du mouvement expansionniste qui remet en cause la vision de l'ouest présentée par la Compagnie de la Baie d'Hudson avant 1871⁸⁵. Ce mouvement, dont l'apogée se situe dans le milieu des années 1880 souhaite transformer les Territoires du Nord-Ouest en un hinterland pour l'est canadien et exploiter à leur profit les ressources réelles ou supposées de la région. Les premiers projets (Perry Collins, Edward Watkin) sont l'émanation de ce mouvement comme prélude à la colonisation. Dans ces projets, le télégraphe est censé précéder l'installation d'un chemin de fer, les deux allant de soi pour assurer le contrôle économique des Territoires du Nord-Ouest. L'échec de ces deux premières tentatives indique clairement que le cadre politique flou de ces territoires, notamment l'influence de la Compagnie de la Baie d'Hudson, réduit la viabilité de tout projet économique sérieux. Sans soutien politique, le développement de réseaux de communication dans des territoires encore très faiblement habités est voué à l'échec.

Ainsi, le gouvernement fédéral intervient activement dans les Territoires du Nord-Ouest dès qu'il en prend possession, suivant ainsi les désirs du mouvement expansionniste. Cette démarche volontaire tranche clairement avec la situation en Colombie-Britannique, où la prise en charge des lignes télégraphiques se fait à la suite d'un transfert d'exploitation du gouvernement colonial au gouvernement fédéral. Comme le note David Richeson, « [for] the first time, the federal government had a policy on communications in the Northwest »⁸⁶. Dans l'ouest, l'État décide en effet d'intervenir de sa propre initiative, même s'il est lié par sa promesse de relier la

⁸⁵ Owrarn, *Promise of Eden...*

⁸⁶ Richeson, « The Telegraph and Community... », page 142.

Colombie-Britannique à l'est du Canada d'ici la fin de la décennie. Le télégraphe, précédant le chemin de fer, est un outil pour assurer le lien politique entre les différentes régions du Canada. Dans le cadre général des luttes entre ce mouvement et les colons déjà sur place, dont notamment la Rébellion de 1885, le télégraphe occupe une place sous-estimée. Le chemin de fer monopolise les études historiques. Ce dernier était vu comme un outil devant précéder le processus de colonisation. En termes économiques, il ne devait donc pas répondre à une demande de service, mais créer cette demande par sa simple existence. En résumé, l'offre (le chemin de fer) précède la demande (la colonisation de l'ouest).

Les travaux de construction du chemin de fer ne débutent réellement qu'après 1880, alors que le mouvement expansionniste commence à perdre de son influence. À cette date, la structure initiale du réseau télégraphique gouvernemental est déjà en place. Comme précurseur du chemin de fer, le télégraphe joue un rôle similaire tant que ce dernier est absent de la région, c'est-à-dire entre 1876 et 1886. Infrastructure nouvelle, lourde et hiérarchisée, le télégraphe est la première marque de contrôle d'un État territorial sur l'ouest. Les études faites à l'époque sur ce sujet ne trompent pas, notamment les écrits de Sandford Fleming, un des chefs de file du mouvement expansionniste⁸⁷. Loin d'être un outil économique au service de la population ou des marchands locaux, le télégraphe est un outil politique d'affirmation de la souveraineté canadienne sur les Territoires du Nord-Ouest. C'est dans cette perspective symbolique qu'il faut penser, à notre avis, l'étude du télégraphe lors de la Rébellion du Nord-Ouest. À partir de l'achèvement de la ligne de chemin de fer du Canadien Pacifique en 1886, le télégraphe est relégué dans l'ombre. Une infrastructure plus lourde a pris sa place comme symbole de l'État territorial. En comparaison du chemin de fer, le télégraphe devient donc une infrastructure plus légère et perd sa position de symbole de l'impérialisme économique canadien sur la région. La localisation géographique des lignes, à savoir une liaison transcontinentale traversant les Prairies et un réseau gouvernemental circulaire, permet ainsi la formation d'une infrastructure non-hiérarchisée, puisqu'aucun centre urbain ne s'impose aux autres avant la fin du siècle.

⁸⁷ Carl Berger, *The Sense of Power. Studies in the Ideas of Canadian Imperialism, 1867-1914*, Toronto, Toronto University Press, 1970.

Toutes les communautés disposant d'une station de télégraphe se retrouvent dans la position de subalterne des stations situées dans l'est canadien. En 1896, le télégraphe se retrouve donc, symboliquement, comme une infrastructure légère et égalitaire, ce qu'il n'était pas en 1876. Ce changement symbolique serait susceptible d'expliquer le rôle du télégraphe dans l'émergence d'une conscience régionale.

C. Le rôle du télégraphe dans l'émergence d'une conscience régionale

La formation d'une conscience régionale spécifique à l'ouest canadien est déjà bien documentée. Gerald Friesen, dans sa synthèse sur les Prairies canadiennes, consacre ainsi plusieurs pages à ce phénomène⁸⁸. Il présente notamment le rôle des colons, qui se perçoivent comme exploités par l'est canadien. Leur diversité culturelle est aussi la source d'un état d'esprit plus individualiste et autonomiste vis-à-vis du reste du Canada. Il explique ainsi la formation d'une identité régionale imaginée spécifique aux Prairies, au tournant du siècle, identité basée sur l'idée de mobilité sociale et l'égalitarisme. Cette formation est aussi présentée comme un rejet de la vision expansionniste promue par les marchands et négociants de l'est du Canada, tel que présenté par Doug Owrarn⁸⁹. Ce refus d'être exploité témoigne de l'affirmation progressive de la périphérie par rapport à son centre économique principal.

Le rôle joué par le télégraphe dans cette affirmation est relativement bien documentée. Selon John Rowlandson, le télégraphe aurait permis une ré-articulation des rapports sociaux dans l'espace et le temps⁹⁰. David Richeson, pour sa part, étudie le développement des communautés dans les Territoires du Nord-Ouest, notamment à travers l'outil télégraphique⁹¹. Comme il l'indique dans ses recherches, l'instauration d'un lien télégraphique précède toujours l'arrivée du chemin de fer et la croissance économique, encore que les deux soient liées. En effet, le seul lien télégraphique n'a pas suffi pour assurer la croissance économique des communautés ignorées par le chemin de

⁸⁸ Friesen, *The Canadian Prairies...*

⁸⁹ Owrarn, *Promise of Eden...*

⁹⁰ Rowlandson, *A Socio-cultural Case Study...*

⁹¹ Richeson, « The Telegraph and Community... »

fer. Plus intéressante encore est sa comparaison du développement de plusieurs centres urbains, dont il conclut que le télégraphe a presque toujours été un préalable à la formation de journaux locaux, développés dans une tradition apolitique. La possibilité d'accéder à une masse importante d'informations et la diffusion rapide de ces dernières modifient aussi les rapports de pouvoirs entre le centre et la périphérie. Il présente ainsi le télégraphe comme un instrument crucial pour la formation symbolique d'un ordre social original et différent de celui dans l'est du Canada, comme décrit par Friesen. En assurant le lien au sein de l'ouest du Canada, puis entre ce dernier et le reste du pays, le télégraphe participe à la formation d'une conscience territoriale unifiée et en opposition à l'est canadien.

L'emploi du concept de région nous permet ainsi d'apercevoir la singularité que peuvent représenter les Prairies. À l'origine, il s'agit d'une simple région physique, définie par la géographie principalement, sur laquelle l'autorité fédérale impose un cadre administratif précis. À cette première approximation d'une région autonome, le mouvement expansionniste ajoute une définition plus fonctionnelle en faisant des Prairies une périphérie économique au service d'un centre souhaité comme puissant en Amérique du Nord, à savoir le Québec et l'Ontario. Le télégraphe participe à ce processus activement. Précédant le chemin de fer, il est alors l'infrastructure technologique la plus lourde en place et sert à affirmer politiquement et économiquement la suprématie du Canada dans la région. Progressivement, le télégraphe est remplacé dans ce rôle par le chemin de fer. Il devient alors une infrastructure comparativement plus légère et perd son rôle d'outil au service du mouvement expansionniste. Il ne sert plus qu'à compléter un autre réseau présent. Le ressentiment des colons vis-à-vis de l'est canadien n'est donc plus symbolisé par le télégraphe gouvernemental, mais par le chemin de fer du Canadien Pacifique. C'est ainsi que le télégraphe, dépouillé de son rôle initial, devient alors un acteur dans la formation d'une région imaginée, c'est-à-dire une conscience régionale autonome et définie en opposition avec l'est du Canada. Selon la définition conceptuelle de Gerald Friesen, les Prairies forment une région formelle de par leurs paramètres géographiques, une région fonctionnelle grâce à leur position économique et une région imaginée via une conscience régionale commune. Nous pensons que ces trois définitions sont apparues

successivement, sans pour autant découler logiquement l'une de l'autre. La région fonctionnelle est définie dans le cadre de la région formelle, mais seulement parce que l'État définit les cadres administratifs et économiques préalablement à son essor économique. Ensuite, la région imaginée est issue de la région fonctionnelle seulement parce que l'État adopte une politique économique unifiée dans les cadres administratifs évoqués précédemment. Nous pensons que le rôle de l'État en général, et du télégraphe en particulier, dans le processus de formation des Prairies en tant que région autonome est bien plus fondamental que les simples critères géographiques.

Chapitre 5 : Le réseau télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent (1875-1896)¹

Le troisième réseau télégraphique gouvernemental se distingue de ses deux prédécesseurs pour deux raisons. Dans un premier temps, il est construit dans une région déjà bien pourvu en lignes télégraphiques. En 1875, au moment où le projet est envisagé, ce sont près de 28 000 km de lignes télégraphiques qui parcourent l'Ontario, le Québec et les Provinces Maritimes². Dans un second temps, ce réseau est issu d'une intense activité de la part d'un groupe de pression et son objectif est avant tout économique. Le service télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent est présenté en tant que service public. Il s'agit en réalité de la principale caractéristique distinguant ce réseau télégraphique des deux réseaux gouvernementaux qui le précèdent. Pour la première fois dans l'histoire du télégraphe au Canada, la notion de service public émerge pour justifier l'action de l'État dans ce domaine.

Plusieurs historiens ont étudié la mise en place des services publics dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, notamment Christopher Armstrong et Henri Vivian Nelles, dans leur importante synthèse sur les services publics urbains (tramway, électricité, gaz, téléphone...) au Canada³. La plupart des études historiques sur la mise en place des services publics concernent en premier lieu les infrastructures urbaines, par exemple l'approvisionnement en eau⁴, la mise en place d'un réseau téléphonique⁵. Pour les infrastructures de télécommunications, quelques travaux de synthèse sont

¹ Ce chapitre a été publié à part dans la *Revue d'Histoire de l'Amérique Française*, sous le titre « Du lobbying pour la construction d'une infrastructure publique. Le système télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent, 1875-1895 », *Revue d'Histoire de l'Amérique Française*, 60, 3 (2007), pages 325-354.

² BAC, RG30, volume 10485, *Montreal Telegraph Company, Minute Book n°2 (1857-1887)*, page 154-155.

³ Christopher Armstrong et Henry Vivian Nelles, *Monopoly's Moment. The Organization and Regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*, Toronto, University of Toronto Press, 1988.

⁴ Dany Fougères, *L'approvisionnement en eau à Montréal. Du privé au public, 1796-1860*. Sillery, Septentrion, 2004.

⁵ Claire Poitras, *La cité au bout du fil. Le téléphone à Montréal de 1879 à 1930*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2000.

disponibles, issus de travaux d'économistes ou de spécialistes en communication⁶. Robert E. Babe et Gerald Michael McCabe ont particulièrement étudié la régulation par l'État et l'instauration des services publics dans le domaine de la téléphonie⁷. Nous ne trouvons aucune synthèse de ce genre sur l'industrie télégraphique. Pourtant, le télégraphe est, avec le chemin de fer, l'une de premières technologies à déployer un réseau à l'échelle du continent. Il importe de souligner que les entreprises privées qui exploitent cette technologie se trouvent souvent à rendre un service d'intérêt général auprès du public. Cela les amène ainsi à exiger le soutien de l'État afin de rendre leurs activités plus sécuritaires et prospères. Ce soutien se manifeste sous diverses formes, notamment par la mise en place de lois favorables, le versement de subventions ou, comme dans le cas qui nous concerne ici, par un investissement direct. De manière générale, à partir du milieu du XIX^e siècle, l'État fédéral canadien intervient de plus en plus dans le domaine de la télégraphie, comme nous l'avons vu précédemment. Nous souhaitons exposer ici le processus de formation de ce service public gouvernemental dans le golfe du Saint-Laurent. Plus spécifiquement, nous désirons montrer que sa mise en place résulte d'un croisement d'intérêts convergents de la part d'acteurs publics et privés. Premièrement, un groupe de pression, les marchands de Québec, essaye de pousser l'autorité publique à agir. Ensuite, les compagnies télégraphiques canadiennes laissent ostensiblement de côté une activité économique non rentable à leurs yeux. Enfin, l'État s'approprie cette activité comme symbole de la capacité d'action des milieux politiques sur la vie économique du pays.

Dans un premier temps, nous présenterons la situation initiale et la position du groupe de pression en 1875-1876. Nous préciserons les objectifs que le groupe s'est fixés et les actions entreprises pour y parvenir. La seconde partie nous permettra de suivre pas à pas l'action du gouvernement entre 1876 et 1896, de manière à étudier en détail la construction du réseau télégraphique. Enfin, nous dresserons un bilan de

⁶ Les principales recherches sur les relations entre État et entreprise privée dans le domaine des télécommunications canadiennes sont celles de Robert Steven Fortner, *Messiahs and Monopolists. A Cultural History of Canadian Communications Systems, 1846-1914*, thèse de doctorat (communication), Université de l'Illinois, 1978 et de Robert E. Babe, *Telecommunication in Canada. Technology, Industry and Government*, Toronto, University of Toronto Press, 1990.

⁷ Robert E. Babe, « Control of Telephones. The Canadian Experience », *Canadian Journal of Communication*, 13 (1988), pages 16-29 ; Gerald Michael McCabe, *Regulation of the Telephone Industry in Canada. The Formative Years*, mémoire de maîtrise (sciences politiques), Université McGill, 1985.

l'exploitation du réseau à partir des rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries et du ministère des Travaux publics. Nous évaluerons ainsi son impact économique et ses résultats finaux, tant pour la navigation marchande que pour les marchands de Québec et le gouvernement et conclure ainsi cette étude de cas sur le golfe du Saint-Laurent.

I. Un projet d'origine économique

L'idée initiale du projet de télégraphe dans le golfe du Saint Laurent remonte au début de la Confédération. Dès 1868-1869, le député de Gaspé, Pierre Fortin interroge le gouvernement sur ses intentions à ce sujet⁸. Il faut néanmoins attendre quelques années avant que ce projet ne devienne plus sérieux.

A. La situation initiale en 1875

« Ce n'est que lorsqu'on a vue [sic] le danger de prêt [sic] que l'on peut apprécier à leur juste valeur les appareils qui vous ont fait éviter un désastre »⁹. C'est par ces mots lourds de sens que Narcisse Rosa conclut, le 28 mars 1876, son témoignage devant les députés de la Chambre des communes. Cet armateur de Québec s'exprime en connaissance de cause. Six ans plus tôt, en 1870, un de ses navires endommagé dans le Bas-Saint-Laurent avait dû jeter l'ancre dans une rade ouverte sur la côte gaspésienne. La nouvelle de l'accident avait mis trois jours pour rejoindre Québec. En tout, il a fallu six jours pour voir arriver les secours sur le lieu de l'accident. Malheureusement, une violente tempête avait mis le navire en pièce entre temps. L'équipage était sauf, mais le navire et sa cargaison, d'une valeur totale de 70 000 \$, étaient perdus de manière définitive. Narcisse Rosa affirme « que s'il y'avait eu une ligne télégraphique sur la côte sud [...], j'aurais sauvé un de mes navires [...] avec son chargement »¹⁰. Cette difficulté à obtenir des secours rapides est un problème fréquemment évoqué dans les récits de

⁸ *Débats de la Chambre des communes du Canada*, volume I (Session 1868), page 109 et volume II (Session 1869), pages 226-227.

⁹ « Rapport sur les avantages et la nécessité d'établir un réseau de télégraphe sous-marin dans le fleuve et golfe St. Laurent », *Journaux de la Chambre des communes du Canada*, volume X (Session 1876), page 66.

¹⁰ *Idem*.

naufage. Dans un article au *Morning Chronicle*, Pierre Fortin dénombre 119 accidents dans le golfe du Saint-Laurent entre 1870 et 1875. Il soutient que pour une vingtaine d'entre eux, les pertes auraient pu être amoindries si des secours étaient parvenus plus rapidement sur les lieux du naufrage¹¹. La réputation du golfe du Saint-Laurent cause frayeur à plusieurs capitaines et équipages, notamment étrangers, parfois terrorisés au point de refuser de naviguer vers Québec et Montréal¹². Les risques de la navigation sont fréquemment évoqués par les armateurs, d'où les pressions nombreuses à l'égard du gouvernement pour améliorer la signalisation et la communication sur le fleuve. Si les investissements sont conséquents pour les phares, bouées et sifflets d'alarme, la sécurité du golfe souffre d'un défaut majeur. Pendant l'hiver, les « sentinelles »¹³ du Saint-Laurent ne peuvent communiquer avec la terre ferme, ni avec les ports du golfe pour signifier les passages de navires et les éventuels accidents. Dans ce contexte, la solution la plus appropriée pour remédier à ce problème consiste en la construction de lignes télégraphiques aériennes et sous-marines. Il s'agit ici d'un rare cas où le télégraphe est employé sans être supporté par un chemin de fer. En effet, la plupart des lignes télégraphiques ont été mises en service en accord avec des compagnies ferroviaires, voire même parfois par elles directement¹⁴. Dans le cas du golfe du Saint-Laurent, les lignes télégraphiques doivent jouer un rôle similaire à celui qu'elles jouent pour les chemins de fer, c'est-à-dire rendre le transport plus sécuritaire. Les premières estimations de prix, ainsi que la difficulté à évaluer les conséquences directes d'un tel système, amènent les armateurs et les commerçants de Québec à rechercher le soutien de l'État pour leur projet.

En 1875-1876, le port de Québec est le premier port de la côte atlantique canadienne au niveau du tonnage, avec un trafic total de 1 455 638 tonneaux, et le troisième pour les mouvements de navires, avec 1 854 arrivées et départs (derrière

¹¹ Pierre Fortin, « Système de télégraphe maritime pour le fleuve et le golfe St. Laurent », *Morning Chronicle*, 18 janvier 1876.

¹² « Rapport sur les avantages ... », page 65.

¹³ C'est ainsi que Pierre Fortin surnomme les gardiens de phares du golfe du Saint-Laurent.

¹⁴ Par exemple, la Canadian Pacific Telegraph Company, la Grand Trunk Telegraph Company ou la Canadian Northern Telegraph Company. La Montreal Telegraph Company a aussi signé des accords pour établir des lignes le long des chemins de fer de l'Intercolonial et du Grand Tronc.

Halifax et Saint Jean)¹⁵. La navigation y est ouverte en général d'avril à novembre, soit huit mois par an. Néanmoins, la comparaison avec le port de New York lui est défavorable sous bien des aspects. Ce dernier est en effet libre de glace et nécessite un trajet de 25 miles seulement pour atteindre la haute mer, contre 585 miles pour Québec¹⁶. Enfin, la côte de la Nouvelle-Angleterre présente moins de difficultés et de dangers que la côte découpée du Saint-Laurent. L'action du groupe de pression a donc pour objectif de réduire l'impact de ces désavantages.

B. L'action du groupe de pression en 1875-1876

Pierre Étienne Fortin se trouve à l'origine des actions du groupe de pression. Cet homme a consacré une grande partie de sa carrière à défendre la cause de ses administrés en Gaspésie. Magistrat chargé de la promotion des pêcheries dans le golfe du Saint-Laurent de 1852 à 1867, il acquiert une excellente connaissance des conditions de navigation dans cette région. Membre du parti Conservateur, il est également député du comté de Gaspé à la Chambre des Communes à Ottawa de 1867 à 1874 et de 1879 à 1889. Dans ses projets, Pierre Fortin semble avoir agi de manière désintéressée. Sa seule volonté aurait été l'amélioration de la navigation dans le golfe et des conditions de vie des Gaspésiens. Son action comme magistrat lui aurait permis de gagner l'affection de ses compatriotes, affection qu'il leur rendait bien dans ses actions à Ottawa¹⁷. Très au fait des techniques de son époque, il agit activement dans le dossier de la construction d'un chemin de fer et d'une ligne télégraphique sur la côte nord de la Baie des Chaleurs, pour relier Bonaventure et Gaspé au chemin de fer de l'Intercolonial.

Au printemps de 1875, six bateaux à vapeur de fort tonnage, emportant plus d'un millier de passagers sont signalés à l'entrée du golfe du Saint-Laurent. Dix jours plus tard, aucun n'est parvenu à destination¹⁸. Cette nouvelle déclenche une grosse émotion des deux côtés de l'Atlantique, à la fois chez les armateurs et les familles des passagers.

¹⁵ « Tableaux du commerce et de la navigation du Canada », *Documents de la Session*, volume X (1877), document n°1, page 704.

¹⁶ « Rapport sur les avantages... », page 32.

¹⁷ Irène Bilas, « Fortin, Pierre-Etienne », *Dictionnaire biographique du Canada. Volume XI (1881-1890)*, Québec/Toronto, Presses de l'Université Laval/University of Toronto Press, pages 351-353.

¹⁸ « Rapport sur les avantages... », page 28.

Pierre Fortin envoie alors une lettre à la rédaction du *Canadien*¹⁹. Il se montre rassurant et optimiste, précisant qu'à son avis, les navires sont simplement bloqués par les glaces, sans réel danger. Il ajoute qu'il serait parfaitement possible de recevoir des nouvelles si des câbles télégraphiques étaient immergés pour relier le Rocher-aux-Oiseaux au continent. Il achève son article par un résumé des avantages attendus d'une telle liaison, tant en terme de sécurité pour la navigation que de profits prévisibles pour une compagnie de télégraphe, sans oser pour autant s'avancer sur ce sujet. Toutefois, Pierre Fortin semble sous-estimer le coût d'une telle ligne (longue de 158 km, dont 100 en sous-marin), puisqu'il prétend qu'elle ne coûterait que 40 000\$. Le projet est accueilli favorablement dans le pays, plusieurs journaux le diffusant avec bienveillance. Cet article, sans conséquences immédiates, expose néanmoins en public l'idée d'un réseau télégraphique de service public dans le golfe du Saint-Laurent.

Les marchands de Québec voient rapidement l'intérêt d'un tel système pour la navigation et les avantages qu'ils peuvent en retirer. Ils semblent également plus réalistes que Pierre Fortin. Ayant probablement encore en mémoire l'aventure de la *British North American Electric Telegraph Association*²⁰, ces derniers semblent estimer qu'un tel projet serait peu rentable pour une entreprise privée. En effet, le réseau, construit à l'avantage de tous, ne serait supporté et financé que par une poignée d'actionnaires. Le *Board of Trade* de Québec envisage de soumettre l'idée d'un tel système au *Dominion Board of Trade* lors d'une réunion à Ottawa en février 1876. Pierre Fortin, l'ayant appris, se décide à envoyer une nouvelle lettre, directement au *Board of Trade* de Québec. Cette fois-ci, il présente un projet plus complet et plus développé, accompagné d'une carte²¹.

Le projet élaboré par Pierre Fortin prévoit la construction de sept lignes télégraphiques à travers le golfe. Ce système télégraphique serait complété par le service

¹⁹ La lettre de Pierre Fortin est publiée au complet dans le *Morning Chronicle* le 7 mai 1875 et dans le *Canadien* le lendemain.

²⁰ La *British North American Electric Telegraph Association*, fondée en 1847 sur une proposition de Frederick Newton Gisborne, était principalement financée par des marchands de Québec. La compagnie souhaitait concurrencer la puissante *Montreal Telegraph*, mais sera rachetée par cette dernière en 1856, après plusieurs années d'échecs.

²¹ Cette lettre est aussi publiée en intégralité dans les pages du *Morning Chronicle* le 18 janvier 1876.

d'un vapeur, tenu prêt en tout temps et stationné à Gaspé. L'objectif de cet ambitieux projet est de rendre la navigation plus sécuritaire dans le golfe du Saint-Laurent en réduisant les délais des secours et, par conséquent, la gravité des naufrages. Le *Board of Trade* de Québec estime que ce projet permettrait de pallier aux désavantages du port de Québec et, par conséquent, de rivaliser avec celui de New York. L'objectif en jeu est la primauté sur la côte atlantique, notamment par un accroissement de l'arrière-pays du port de Québec vers les Grands-Lacs. Les marchands de Québec manquent peut-être d'argent, mais pas d'idées, et encore moins d'ambition, puisqu'ils semblent vouloir faire de Québec la plaque tournante du commerce entre le Canada et l'Europe. Le *Board of Trade* de Québec reprend donc l'ensemble du projet à son compte pour le présenter à Ottawa et s'assurer du soutien du gouvernement. Le *Dominion Board of Trade* est un allié idéal pour obtenir ce soutien.

Nous disposons de peu d'indices pour évaluer l'action du *Dominion Board of Trade*. Celui-ci est sensible aux arguments avancés et partage les conclusions des armateurs et commerçants de Québec. Il est peu probable que le groupe de pression ait envisagé de financer ce projet par l'intermédiaire d'une compagnie privée sans prendre, au minimum, l'avis des administrateurs et techniciens de la plus grande compagnie télégraphique canadienne de l'époque, la *Montreal Telegraph Company*. Malheureusement, l'absence de traces de ce projet dans les archives de la compagnie pour les années 1875-1876 nous empêche de vérifier la profondeur des négociations à ce sujet²². L'Acte de l'Amérique du Nord britannique plaçant les lignes télégraphiques sous la responsabilité du gouvernement fédéral, le groupe de pression va donc agir pour amener ce dernier à financer le réseau. Le *Dominion Board of Trade* joue avec la notion de « l'avantage général du Canada ». Sans s'attarder sur la question du financement, il insiste fortement sur les qualités du projet concernant l'ensemble de la navigation locale et internationale, en précisant que ce projet est essentiel à un « pays civilisé qui possède pareille étendue de côtes » et qu'il « contribuerait par là même à la prospérité du

²² BAC, RG30, volume 10485, *Montreal Telegraph Company, Minute Book n°2 (1857-1887)*. Le projet n'est mentionné nulle part dans les procès-verbaux du conseil d'administration de la compagnie. Néanmoins, il est probable que des discussions informelles se soient tenues entre la compagnie et le groupe de pression.

pays »²³. Les arguments employés sont en parfait accord avec la notion de service public, en émergence à cette époque au Canada. Le *Dominion Board of Trade* profite de l'occasion et active son réseau pour faire pression sur le gouvernement.

C. Le comité parlementaire de 1876 et ses conclusions

Depuis 1874, le gouvernement libéral de Mackenzie dirige les affaires du pays et n'est pas particulièrement enclin à appliquer une politique d'intervention économique trop poussée. Les manœuvres débutent le 16 février 1876. Les escarmouches sont engagées par l'envoi d'une pétition de William Rae à la Chambre des Communes, demandant « l'adoption de mesures à l'effet d'assurer l'extension du système télégraphique depuis l'île du Prince-Édouard jusqu'aux Iles de la Magdeleine [sic], et de là, jusqu'aux Rochers des Oiseaux, dans le centre du Golfe St Laurent »²⁴. Le 25 février, le *Dominion Board of Trade* engage tout son poids dans la bataille et envoie sa propre pétition, similaire aux deux précédentes. Jusqu'au 8 avril, douze pétitions sont envoyées à la Chambre des Communes, provenant de chambres de commerce (Dominion, Québec et Lévis), de municipalités (St Sauveur, Bellechasse, Percé, Gaspé deux fois et Lévis) et d'hommes d'affaires, dont le président de la Compagnie d'Assurance Maritime de l'Union²⁵.

L'action du groupe de pression se concentre sur quelques députés de la Chambre. Deux députés sont particulièrement sensibles à ce projet. Il s'agit d'Hector Louis Langevin, député conservateur de Charlevoix et de Théodore Robitaille, député conservateur de Bonaventure. À eux deux, ces députés forcent l'action de la Chambre des Communes. Le 17 février 1876, le lendemain de l'envoi de la première pétition, Langevin interroge le gouvernement sur une éventuelle subvention à un projet télégraphique²⁶. Le 23 février, Jean-Baptiste Romuald Fiset, député libéral de Rimouski, apporte son soutien à Langevin et Robitaille en interrogeant le gouvernement sur le projet de Pierre Fortin²⁷. Le 9 mars, à la suite des pétitions déjà déposées, Robitaille

²³ « Rapport sur les avantages... », pages 57-60 et 67-68.

²⁴ *Journaux de la Chambre des communes du Canada*, volume x (session 1876), page 64.

²⁵ *Ibid.*, pages 79 et 81.

²⁶ *Débats de la Chambre des communes du Canada*, volume x (session 1876), page 88.

²⁷ *Ibid.*, pages 218-219

propose la formation d'un comité spécial pour « s'enquérir de la possibilité d'établir un système télégraphique sous-marin » dans le golfe du Saint-Laurent²⁸. Après délibérations, la motion proposée par Robitaille est votée, créant ainsi un comité parlementaire de douze députés, soit cinq conservateurs, cinq libéraux et deux indépendants²⁹. Parmi eux, cinq proviennent du Québec, trois de l'Ontario, deux de Nouvelle-Ecosse, un du Manitoba et un du Nouveau-Brunswick. De fait, huit députés sont directement intéressés par le projet.

Si le *Dominion Board of Trade* est bien à l'origine des actions des députés Langevin et Robitaille, ce choix est excellent. Robitaille est en quelque sorte l'alter ego de Pierre Fortin. Député de Bonaventure, il a œuvré toute sa vie pour une meilleure intégration de la Gaspésie dans la Confédération canadienne³⁰. Le projet de télégraphe dans le Saint-Laurent est assurément un projet qu'il perçoit comme essentiel pour le Canada et sa région. Quant à Langevin, il est le représentant par excellence des travaux publics. Si sa carrière politique a été plutôt houleuse, ses qualités d'ingénieur et d'organisateur ne peuvent être niées³¹. Son soutien au projet constitue un atout décisif. En effet, compte tenu de l'expertise de cet homme, les conclusions du comité ne sont pas remises en question.

Le comité siège à partir du 10 mars, pour une durée d'un mois. Vingt-cinq témoins sont entendus durant cette période. Trois sénateurs, cinq députés et cinq membres de l'administration témoignent devant les députés, dont William Smith, le ministre de la Marine et des Pêcheries, William F. Witcher, le commissaire des pêcheries et J. Tomlinson, le surintendant général des phares. Les douze autres témoignages proviennent d'armateurs, de représentants de compagnies de télégraphe et

²⁸ *Ibid.*, page 548.

²⁹ Robitaille et Langevin font évidemment partie du comité. Ils sont rejoints par trois autres députés conservateurs, John Short (Gaspé, Québec), Joseph P.R.A Caron (Québec) et Donald Alexander Smith (Selkirk, Manitoba). Les deux députés indépendants sont Peter Mitchell (Northumberland, Nouveau-Brunswick) et Alfred Gilpin Jones (Halifax, Nouvelle-Écosse). Les libéraux sont William Hallet Ray (Annapolis, Nouvelle-Écosse), David Blain (York Ouest, Ontario), Thomas Workman (Montréal Ouest, Québec), Cyril Archibald (Stormont, Ontario) et John Charlton (Norfolk Nord, Ontario). *Ibid.*, 554.

³⁰ Marc Desjardins, « Robitaille, Théodore », *Dictionnaire biographique du Canada. Volume XII (1891-1900)*, Québec/Toronto, Presses de l'Université Laval/University of Toronto Press, pages 994-995.

³¹ Andrée Désilets, « Langevin, sir Hector Louis », *Dictionnaire biographique du Canada. Volume XIII (1901-1910)*, Québec/Toronto, Presses de l'Université Laval/University of Toronto Press, pages 617-622.

d'entrepreneurs. Tous les témoins sont unanimes à reconnaître les grandes qualités du projet proposé. Le comité remet ses conclusions le 10 avril :

Votre comité a obtenu les témoignages de divers témoins, et [...] il est prêt à recommander, dans le but de satisfaire aux besoins du commerce et de la navigation, et de doter le fleuve et le golfe St. Laurent ainsi que les côtes de l'Atlantique de ce degré de sécurité indispensable à la protection des biens et des personnes, la nécessité d'établir un réseau complet de télégraphe sous-marin, reliant les îles du golfe et les endroits éloignés de la terre ferme aux lignes télégraphiques en existence dans le pays³².

Ligne télégraphique	Longueur	Budget prévu
Section I (première option)	658 km	137 250\$
- Câble Anticosti-Rive Nord	38,5 km	36 000\$
- Ligne terrestre Murray Bay-Mingan	619,5 km	101 250\$
Section I (deuxième option)	520 km	121 250\$
- Câble Anticosti-Gaspé	61 km	57 000\$
- Ligne terrestre Murray Bay-Moisie	459 km	71 250\$
Section II	278 km	104 800\$
- Câble Iles-de-la-Madeleine-Cap Breton	77,5 km	72 000\$
- Ligne terrestre Cap Breton	120,5 km	7 500\$
- Ligne terrestre Escouminac-Chatham	40 km	2 500\$
- Ligne terrestre Pointe Miscou-Shippegan	40 km	2 500\$
- Ligne terrestre Matane-Rivière au Renard	265,5 km	18 500\$
- 2 lignes terrestres Île-du-Prince-Édouard	29 km	1 800\$
Section III	507 km	128 340\$
- Câble Rocher aux Oiseaux	26 km	24 000\$
- Câble Île St Paul-Cap Breton	26 km	24 000\$
- Ligne terrestre Anticosti	233 km	43 500\$
- Ligne terrestre Îles-de-la-Madeleine	61 km	6 840\$
- Ligne terrestre Moisie-Mingan (option)	161 km	30 000\$

Tableau XVIII : Résumé du projet télégraphique gouvernemental, 1876³³

En définitive, le projet soutenu par le comité ressemble à peu de chose près à celui présenté en février par Pierre Fortin. Point important et unique par rapport aux deux autres réseaux gouvernementaux, le gouvernement s'est tout simplement approprié

³² « Rapport sur les avantages... », page 3.

³³ *Ibid.*, pages 3-4.

un projet d'origine privée, apparemment sans le modifier, ni le négocier. Les témoignages recueillis et présentés par le comité nous éclairent sur certains points. Dans un premier temps, les témoignages des représentants de compagnies de télégraphe sont assez révélateurs. Ces hommes sont des ingénieurs compétents et tous reconnaissent l'utilité de ce réseau. Leurs évaluations financières servent de base aux estimations du comité, notamment le témoignage de James Paustie, surintendant du département des constructions de la Montreal Telegraph Company³⁴. Pour sa part, Hugh Neilson, de la Dominion Telegraph Company, ne fournit que de vagues estimations, se retranchant derrière son ignorance de la géographie locale pour ne pas livrer de chiffres précis³⁵. Malgré tout, le comité présente une estimation des dépenses prévisibles pour le réseau au complet. Le projet consiste en trois divisions, qui seraient construites l'une après l'autre sur une période de deux à trois ans. La première division regroupe les lignes d'Anticosti et de la Rive-Nord du Saint-Laurent (137 250\$). La seconde division comprend les Îles-de-la-Madeleine, Cap-Breton, la pointe Miscou, la pointe Escouminac et les lignes de l'Île-du-Prince-Édouard (104 800\$). La troisième division permet de compléter le réseau, notamment avec le Rocher-aux-Oiseaux, l'île Saint-Paul, ainsi que des modifications pour l'île d'Anticosti (128 340\$). Cela représente un total de quatorze câbles ou lignes aériennes à construire pour un investissement de l'ordre de 370 390\$ sur trois ans.

Les armateurs ayant témoigné sont, quant à eux, enthousiastes pour le projet. Nous avons déjà parlé de Narcisse Rosa, mais ses collègues sont aussi péremptores que lui, tout comme les agents du gouvernement en charge de la marine ou des pêcheries. J. U. Gregory, agent du département de la Marine à Québec, voit le projet comme ayant « une importance vitale pour la marine marchande du Canada »³⁶. William Smith, ministre de la Marine, fournit une liste des naufrages dans le golfe de 1867 à 1875. Il met aussi en lumière un point important, en précisant qu'un navire arrivant au Canada et faisant naufrage avec sa cargaison constitue une perte douanière non négligeable pour le

³⁴ *Ibid.*, pages 9-10.

³⁵ *Ibid.*, pages 5-6.

³⁶ *Ibid.*, pages 12-13.

gouvernement fédéral³⁷. W. F. Whitcher, commissaire aux pêcheries, s'intéresse plus particulièrement à l'emploi du télégraphe par les pêcheurs et les gains prévisibles pour eux³⁸. Les députés et sénateurs entendus sont tous en faveur du projet, qu'ils présentent unanimement comme vital pour leurs circonscriptions. A. Murray, du Bureau de l'Assurance de Montréal, précise quant à lui quelques taux d'assurance pour la navigation maritime dans le golfe et les compare à ceux de New York³⁹. Enfin, Pierre Fortin présente bien évidemment un témoignage, probablement le plus long et le plus exhaustif de tous, puisqu'il s'intéresse à tous les détails du projet et résume les arguments en faveur du réseau télégraphique⁴⁰.

L'objectif visé est de rendre la navigation sécuritaire dans le golfe, par la réduction de la gravité des naufrages. Les bénéfices attendus sont la réduction des taux d'assurance maritime et l'accroissement du trafic dans le golfe. Le comité, par les témoignages recueillis, résume très bien les ambitions des marchands de Québec. Reste à passer des paroles aux actes.

II. La mise en place du réseau télégraphique

Le moins que l'on puisse dire est que ce passage est laborieux. Nous devons tenir compte que la période se prête mal aux investissements massifs, puisqu'une crise économique secoue le pays. Le comité, dans ses conclusions, précise néanmoins que le réseau pourrait être installé en deux ou trois ans environ. Mais si les députés Robitaille et Langevin ont pu forcer l'action de la Chambre des Communes, ils ne peuvent faire de même avec le gouvernement.

A. Les premières initiatives du gouvernement (1876-1879)

Avec le recul, il semblerait même que le gouvernement Mackenzie ait cédé sur la question du comité pour mieux enterrer le rapport ensuite. Après la publication du rapport, il n'est plus fait mention de ce projet sous le gouvernement Mackenzie. Il est

³⁷ *Ibid.*, page 20.

³⁸ *Ibid.*, pages 57-60.

³⁹ *Ibid.*, pages 60-61.

⁴⁰ *Ibid.*, pages 27-57.

néanmoins possible de noter un investissement fait en 1877 pour construire la ligne de la Rive-Sud, de Matane à Rivière-au-Renard, et ceinturer ainsi la Gaspésie. Des discussions avaient été engagées dès 1876 et seront achevées pour la construction de la ligne en 1878⁴¹. À la session 1877, une subvention totale de 15 000 \$ est votée par le parlement, en faveur de la Montreal Telegraph Company pour l'établissement de cette ligne⁴². Pendant ces années, nous pouvons noter que le gouvernement fédéral continue à accorder une subvention annuelle de 1 946,66\$ à l'Anglo-American Telegraph Company pour son service télégraphique sur l'Île-du-Prince-Édouard.

Ce n'est qu'après le retour au pouvoir de Macdonald en 1878 que les choses évoluent. Tout juste après les élections, le *Dominion Board of Trade* organise une conférence à Ottawa et y invite Pierre Fortin, récemment réélu député à la Chambre des Communes. Cette conférence est un succès, permettant la présentation et l'éloge du projet, en reprenant les grandes lignes du rapport parlementaire de 1876⁴³. De leur côté, Langevin et Robitaille n'ont pas oublié ce rapport et, selon toute vraisemblance, le rappellent à Macdonald, dont le gouvernement met progressivement en place la Politique nationale. Si le chemin de fer en a été le volet le plus frappant, le réseau télégraphique du Saint-Laurent répond à la même logique. Il s'agit de financer un outil qui favorise l'essor économique du pays. Le pays étant toujours en pleine crise économique, le gouvernement essaie de minimiser ses dépenses. Il inscrit donc dans le budget de 1879 une proposition de subvention annuelle pour la mise en place du réseau, tel que présenté dans le rapport de 1876. La subvention s'élève à 15 000 \$ par an, pour payer l'entretien du réseau (3 000 \$) et les intérêts d'un emprunt de 300 000 \$ à 4 % (12 000 \$) qui serait souscrit par la compagnie privée bâtissant le réseau télégraphique⁴⁴. La subvention fait l'objet d'une loi spéciale, votée le 15 mai 1879⁴⁵. La proposition est

⁴¹ BAC, RG30, volume 10485, *Montreal Telegraph Company, Minute Book n°2 (1857-1887)*, pages 157, 171 et 183.

⁴² « Subsidies », *Actes du Parlement de la puissance du Canada*, 40 Victoria, c.1 (28 avril 1877).

⁴³ Bureau de commerce de Montréal et de Québec, *Système télégraphique pour les côtes et les îles du golfe et du bas du fleuve St. Laurent et les côtes des Provinces Maritimes dans ses rapports avec la marine, les pêcheries et le service des signaux*, Montréal, La Minerve, 1879, pages 19-44.

⁴⁴ *Débats de la Chambre des communes du Canada*, volume XIII (session 1879), page 1684.

⁴⁵ « Acte à l'effet d'accorder une subvention annuelle pour aider à la construction et à l'entretien de communications télégraphiques avec les îles d'Anticosti et de la Madeleine », *Actes du Parlement de la puissance du Canada*, 42 Victoria, chapitre 5, 1879.

immédiatement envoyée aux quatre principales compagnies privées au Canada, c'est-à-dire la Montreal Telegraph, la Dominion Telegraph, la Western Union Telegraph et la New York, Newfoundland and London Telegraph⁴⁶.

L'échec est total. Aucune compagnie ne répond au gouvernement. La Montreal Telegraph Company ne daigne même pas discuter de cette proposition lors de ses conseils d'administration⁴⁷. En fait, cette proposition ne semble satisfaire ni le groupe de pression, ni les compagnies privées. Pour eux, ce projet doit être pris en charge intégralement par le gouvernement fédéral. Le mutisme de toutes les compagnies à la proposition du gouvernement est le coup de grâce. Après avoir proclamé et vanté les mérites de ce réseau à l'avantage de tous les Canadiens, le gouvernement ne peut plus faire marche arrière sur ce projet. Il est donc contraint d'agir par lui-même. Mais il semble s'être déjà fait à cette idée, au vu de son action à partir de 1880.

B. La mise en place de l'armature centrale (1880-1885)

Le 7 mai 1880, le gouvernement fait donc abroger la loi de subvention passée à la session de 1879⁴⁸. Il dégage ensuite des fonds pour financer le réseau, décidant de capitaliser 10 000 \$ de la subvention prévue à hauteur de 5 %. Cela permet de réunir une somme finale de 200 000 \$ pour la session 1880-1881. Le gouvernement ne fait pas les choses à moitié. Par un juste retour des choses, Langevin, ayant repris son poste de ministre des Travaux publics le 20 mai 1879, est responsable de l'établissement du réseau télégraphique. Frederick Gisborne est envoyé à Londres au printemps 1880 pour négocier l'achat d'environ 200 km de câbles sous-marins et surveiller l'équipement d'un vapeur, le *Newfield*, pour la pose de ces câbles. Un contrat est passé avec l'Indian Rubber, Gutta Percha and Telegraph Works Company pour la fourniture des matériaux⁴⁹. Les travaux débutent à l'automne 1880, dans trois provinces et s'étendent

⁴⁶ BAC, RG11, volume 2992, *Estimates of Canada For the Financial Year ending 30th June 1880*, pages 79-80.

⁴⁷ BAC, RG30, volume 10485, *Montreal Telegraph Company, Minute Book n°2 (1857-1887)*.

⁴⁸ « Acte à l'effet d'abroger l'acte quarante-deux Victoria, chapitre cinq, accordant une subvention annuelle pour aider à certaines communications télégraphiques », *Actes du Parlement de la puissance du Canada*, 43 Victoria, c.14, 1880.

⁴⁹ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1880-1881 », *Documents de la Session*, volume XIV (1881), document n°7, annexe 10, page 90.

jusqu'en 1885. Pour soutenir cet effort, les Bureaux de commerce de Québec et Montréal envoient deux pétitions au gouvernement en mai 1881, l'enjoignant de poursuivre la construction d'un réseau déjà bien entamé⁵⁰. Les plans de ce dernier sont d'ailleurs modifiés régulièrement.

1. La gestion technique du réseau

La province de Québec est la plus gâtée par les travaux gouvernementaux. Les câbles sous-marins sont posés par le *Newfield* en octobre 1880. Le premier câble est posé le 18 octobre entre Anticosti et l'Anse-aux-Fougères (71 km), le second le 20 octobre entre le Rocher-aux-Oiseaux et les Îles-de-la-Madeleine (29,5 km), le dernier le 27 octobre entre les Îles-de-la-Madeleine et Meat Cove, sur l'île de Cap-Breton (88,5 km)⁵¹. Le plan initial prévoyait l'arrivée du troisième câble sur l'Île-du-Prince-Édouard, mais l'Anglo-American Telegraph, en position de monopole, a refusé le passage du réseau du gouvernement fédéral⁵². Les lignes terrestres sont installées sur les îles du golfe, sur Anticosti (344,5 km), les Îles-de-la-Madeleine (134,5 km). Ensuite, deux lignes terrestres sont construites sur la rive nord, la première entre Baie St-Paul et Chicoutimi en septembre 1881 (148 km), la seconde entre Murray Bay et Mille-Vaches en traversant le Saguenay entre août 1880 et novembre 1881 (135 km). Cette dernière est progressivement prolongée jusqu'à la rivière Pentecôte entre 1882 et 1885, pour une longueur total de 497 km. Enfin, plus proche de Québec, une ligne télégraphique est installée entre Québec et la station de la Quarantaine de Grosse-île, en août 1884 (83,5 km)⁵³. Au final, en 1885, la province de Québec dispose du plus gros réseau gouvernemental avec 1 450 km de lignes télégraphiques et câbles sous-marins en service. En Nouvelle-Écosse, les travaux sont de moindre envergure. Une première ligne terrestre est subventionnée par le gouvernement fédéral en 1880, entre Halifax et Canso (335 km). La construction et l'entretien sont effectués par la Dominion Telegraph

⁵⁰ Bureau de commerce de Montréal et de Québec, *Système télégraphique...*, pages 45-46.

⁵¹ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1879-1880 », *Documents de la Session*, volume XIII (1880), document n°6, annexe 20, page 96.

⁵² BAC, RG11, volume 3001, *Estimates of Canada For the Financial Year ending 30th June 1882*, page 159.

⁵³ « Rapport général du ministère des Travaux publics », *Documents de la Session*, volumes XIV (1881) à XIX (1886) ; BAC, RG11, volumes 2996, 3001, 3002, 3007, 3012 et 3018, *Estimates of Canada For the Financial Year ending...*

Company, pour un coût unique de 16 000\$. Trois autres lignes sont construites directement par le gouvernement fédéral. La plus importante relie Sydney à Meat-Cove (203,5 km) pour permettre la jonction avec le réseau des Îles-de-la-Madeleine. Les deux autres lignes, plus anecdotiques, sont construites en 1881 et 1883, l'une à la Pointe Basse (8 km), l'autre au Cap-de-Sable (28,5 km)⁵⁴. Le Nouveau-Brunswick est le parent pauvre du programme gouvernemental. Dans la Baie de Fundy, les câbles sous-marins sont posés les 15 et 16 novembre 1880, le premier pour relier l'île du Grand-Manan à Campo Bello (11,5 km), le second entre Campo-Bello et Eastport (ME) (2 km). Les lignes terrestres sur le Grand-Manan sont achevées peu après (48,5 km). Une autre ligne est construite en 1885 entre Chatham et Escouminac (67,5 km)⁵⁵. Enfin, une courte ligne terrestre est subventionnée par le gouvernement fédéral sur Terre-Neuve, entre le Cap Ray et Port-aux-Basques en 1882 (22,5 km).

Ligne télégraphique	Longueur	Construction
Terre-Neuve	22,5 km	1882
Québec - Réseau d'Anticosti - Réseau des Îles-de-la-Madeleine - Câble du Rocher-aux-Oiseaux - Réseau de Chicoutimi - Réseau de la rive nord - Réseau de la Quarantaine	1 450 km 460,5 km 223 km 29 km 148 km 497 km 83,5 km	1880-1885
Nouvelle-Écosse - Ligne Sydney-Meat Cove - Ligne Pointe Basse - Ligne du Cap-de-Sable	240 km 203,5 km 8 km 28,5 km	1880-1883
Nouveau-Brunswick - Ligne Chatham-Escouminac - Réseau de la baie de Fundy	129,5 km 67,5 km 62 km	1880-1885

Tableau XIX : Lignes télégraphiques dans le golfe du Saint-Laurent (1880-1885)⁵⁶

⁵⁴ *Idem.*

⁵⁵ *Idem.*

⁵⁶ Canada, *Résumé statistique pour l'année 1885*, Ottawa, Ministère de l'Agriculture, 1885, page 192.

En 1885, le gouvernement fédéral contrôle et exploite donc 1 842 km de lignes télégraphiques dans le golfe du Saint-Laurent et les Provinces Maritimes. Les marchands de Québec et du *Dominion Board of Trade* ont atteint leur objectif, la construction du réseau télégraphique et sa gestion aux frais de l'État, après quatre ans d'action. L'entretien d'un tel réseau n'est pas sans problèmes. L'environnement naturel exigeant et souvent sauvage de la région pèse sur la fiabilité du réseau. Le câble des Îles-de-la-Madeleine est ainsi coupé à deux reprises aux printemps 1882 et 1883. Celui du Rocher-aux-Oiseaux est coupé à trois reprises, aux printemps 1881, 1882 et 1883. Enfin, le câble du Grand-Manan reste inexploitable pendant presque un an entre novembre 1882 et septembre 1883. Les lignes terrestres des Îles-de-la-Madeleine ont aussi été fortement endommagées durant l'hiver 1883⁵⁷.

2. *La gestion financière du réseau*

Sur le plan financier, le réseau télégraphique représente une sérieuse dépense pour le gouvernement fédéral. En nous basant sur les crédits votés et dépensés annuellement par le gouvernement⁵⁸, nous pouvons distinguer deux étapes distinctes. La première étape est la mise en place de l'armature centrale du réseau, qui se déroule, comme nous l'avons vu en 1880-1881. L'investissement de cette année-là représente à lui seul près de 60 % de l'investissement global sur les cinq années étudiées et atteint un sommet en représentant 12% du budget global du ministère des Travaux publics⁵⁹. Nous ne retrouvons pas un tel investissement dans un réseau télégraphique avant la session 1899-1900 pour la construction de la ligne du Yukon⁶⁰. La seconde étape s'étend sur les quatre années suivantes, de 1881 à 1885 et totalise environ 40 % de l'investissement. Il s'agit là de terminer l'armature du réseau pour le rendre aussi performant que possible. Comme nous pouvons le voir, la somme totale dépensée est de 360 480,70 \$ sur cinq ans. Les câbles sous-marins se taillent la part du lion dans ces dépenses, totalisant à eux seuls près de 150 000\$ (environ 42% de l'investissement). Le réseau a pris une ampleur

⁵⁷ *Idem.*

⁵⁸ « Subsidés », *Actes du Parlement de la puissance du Canada*, 43 Victoria à 48-49 Victoria (1880 à 1885).

⁵⁹ « Rapport général du ministère des Travaux publics », *Documents de la session*, volumes XIII (1880) et XIV (1881).

⁶⁰ Voir chapitre 6.

considérable depuis la proposition de Pierre Fortin en 1875. Nous pouvons noter que l'estimation de 40 000\$ avancée à l'époque était très optimiste, les câbles du Rocher-aux-Oiseaux et des Îles-de-la-Madeleine ayant coûté en réalité près de 91 250\$.

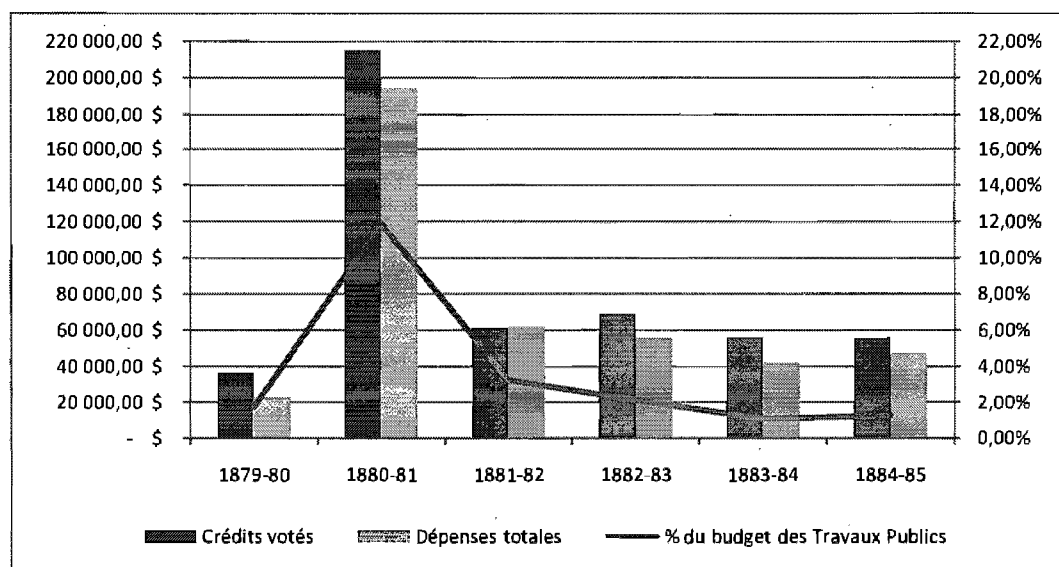


Figure 20 : Crédits votés et dépenses annuelles (Golfe, 1879-1885)⁶¹

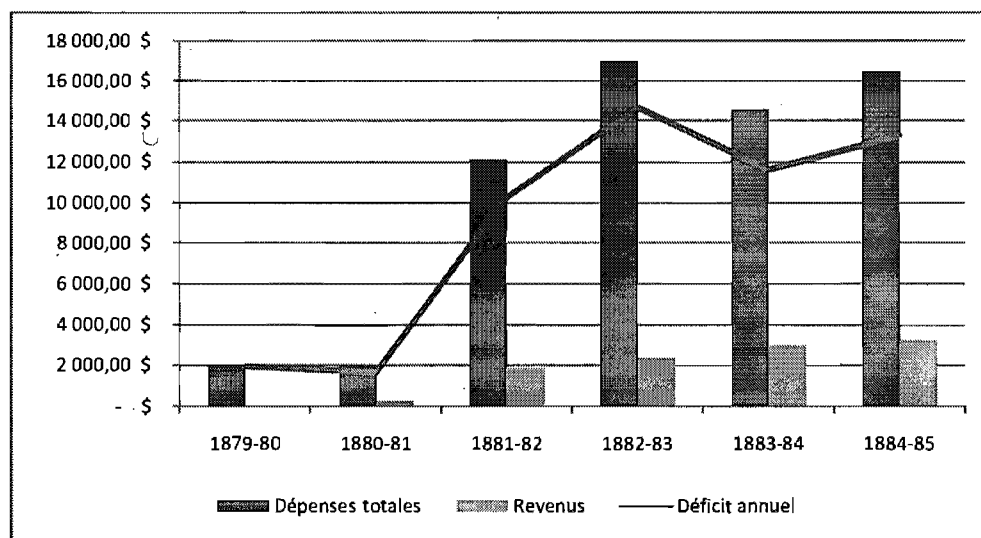


Figure 21 : Recettes et dépenses annuelles (Golfe, 1879-1885)⁶²

⁶¹ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume XIII à XIX (1880 à 1886); « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume XIII à XIX (1880 à 1886).

⁶² *Idem.*

L'entretien du réseau est aussi d'un coût élevé. Nous avons vu les nombreuses coupures subies par les câbles sous-marins entre 1882 et 1885. Ceci explique le montant important des dépenses d'entretien, soit 22 544,47\$ par an. Les recettes plafonnent à une moyenne annuelle de 1 540,18\$, soit un déficit annuel équivalent à 21 000\$ environ. Malgré tout, le résultat est comparativement moins désastreux qu'en Colombie-Britannique ou que dans les Territoires du Nord-Ouest, compte tenu de la dimension du réseau. La très grande faiblesse des revenus peut-être expliquée principalement par la présence de lignes télégraphiques privées dans la région, laissant seulement au gouvernement les communications dans les régions les plus isolées. Cette présence de lignes privées a aussi un impact sur les dépenses d'entretien.

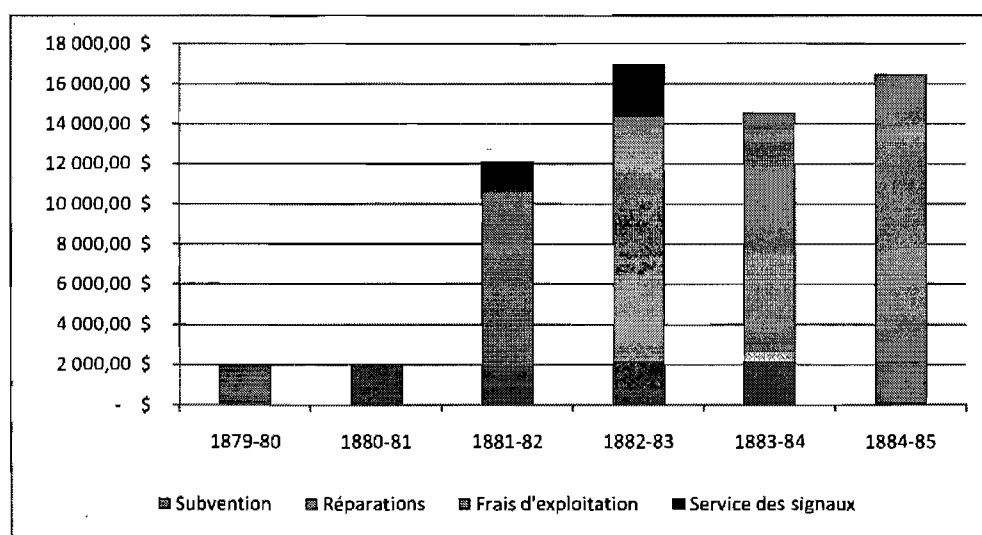


Figure 22 : Dépenses annuelles de maintenance (Golfe, 1879-1885)⁶³

En effet, le réseau télégraphique gouvernemental est divisé en six sections différentes (Rive-Nord, Anticosti, Îles-de-la-Madeleine, Halifax-Canso, Baie de Fundy et Chatham-Escouminac) et parfois éloignées. Les dépêches télégraphiques transitant entre les différents tronçons du réseau du gouvernement doivent passer par des lignes privées pour se rendre à destination. Un service spécial, le Service des signaux est mis sur pied pour relier les vingt-neuf stations mises en place dans le golfe. En fait,

⁶³ *Idem.*

seulement seize stations sont reliées directement au réseau du gouvernement⁶⁴. Treize d'entre elles sont reliées via les lignes de la Great North Western Telegraph Company⁶⁵. Le service absorbe un faible 7% des dépenses de maintenance (2 091,61\$/an) entre 1881 et 1883, puis il est ensuite transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries. Les frais d'exploitation représentent une somme bien supérieure (environ 78%, 11 767,03\$/an). Les réparations restent marginales, la plupart de ces dernières étant incluses dans le budget alloué aux frais d'exploitation. En effet, l'État déléguant les réparations aux compagnies privées dans chaque province, il n'engage que rarement des sommes dans ce but⁶⁶. Le seul exemple durant les années 1880-1885 est la réparation du câble du Grand-Manan en septembre 1883. Enfin, la subvention à l'Anglo-American représente 15% des dépenses engagées (2 200\$ environ par an).

C. L'achèvement du réseau (1886-1896)

L'étape suivante, entre 1886 et 1896, vise à compléter les zones moins importantes et laissées de côté lors de l'investissement initial. Les travaux et dépenses sont bien plus réduits, même si le grand nombre de câbles sous-marins engendre des dépenses de maintenance importante.

1. La gestion technique du réseau

Ainsi le réseau télégraphique s'agrandit très peu durant les dix années suivantes. Une nouvelle ligne est construite à l'automne 1886 entre Mabou et Chéticamp (101,5 km), sur la côte occidentale de l'île du Cap-Breton⁶⁷. Pour sa part, la ligne de télégraphe le long de la rive nord est prolongée chaque année d'une trentaine de kilomètres en moyenne chaque année pour finalement atteindre la Pointe aux Esquimaux, à près de

⁶⁴ Il s'agit des stations de la rive nord du Saint-Laurent (4), d'Escouminac, d'Anticosti (4), de la Madeleine (3), du Rocher-aux-oiseaux, de Cap-Breton (2) et du Cap Ray. « Rapport général du ministère des Travaux publics », *Documents de la session*, volumes XXII (1889) et XXIII (1890).

⁶⁵ Il s'agit des stations de la rive sud sur Saint-Laurent (11) et de Gaspésie (2). La Great North Western Telegraph Company loue et exploite les lignes de la Montréal Telegraph Company depuis 1881. *Idem*.

⁶⁶ « Rapport général du ministère des Travaux publics », *Documents de la session*, volumes XV (1882) à XIX (1886).

⁶⁷ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1886-1887 », *Documents de la session*, volumes XXI (1888), document n°7, annexe 17, page 175; BAC, RG11, volume 3028, *Supplementary Estimates of Canada For the Financial Year ending 30th June 1887*, page 444.

800 km de son point de départ. Entre temps, un câble sous-marin a été posé entre Mingan et l'île d'Anticosti lors de l'été 1890 (34 km). Ce câble permet ainsi de doubler les liaisons avec l'île tout en permettant une communication directe avec la rive nord depuis Gaspé, sans avoir besoin de transiter par Québec. Pour sa part, le câble du Rocher aux Oiseaux est relevé en septembre 1890 et recyclé dans un nouveau câble entre Meat-Cove et l'Île St-Paul⁶⁸.

Ligne télégraphique	Longueur	Construction
Terre-Neuve	22,5 km	1882
Québec - Réseau d'Anticosti - Réseau des Îles-de-la-Madeleine - Réseau de Chicoutimi - Réseau de la rive nord - Réseau de la Quarantaine	1 761,5 km 509 km 223 km 148 km 798 km 83,5 km	1880-1892
Nouvelle-Écosse - Ligne Sydney-Meat Cove - Câble Meat-Cove-Île St-Paul - Ligne Mabou-Chéticamp - Ligne du Cap-de-Sable	420 km 253 km 37 km 101,5 km 28,5 km	1880-1890
Nouveau-Brunswick - Ligne Chatham-Escouminac - Réseau de la baie de Fundy	138,5 km 67,5 km 71 km	1880-1885

Tableau XX : Lignes télégraphiques dans le golfe du Saint-Laurent (1886-1896)⁶⁹

Deux embranchements sont aussi construits sur des lignes déjà existantes, le premier sur le réseau du Grand-Manan, dans la baie de Fundy, durant l'été 1891 (9 km), le second sur la section Sydney-Meat-Cove durant l'hiver 1891-1892 (49,5 km). Enfin, le gouvernement fait aussi construire une ligne subventionnée en automne 1892 entre

⁶⁸ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1890-1891 », *Documents de la session*, volumes XXV (1892), document n°8, annexe 8, page 158; BAC, RG11, volume 3048 et 3049, *Supplementary Estimates of Canada For the Financial Year...*; BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1890-0330 (7 février 1890).

⁶⁹ Canada, *Résumé statistique pour l'année 1885*, Ottawa, Ministère de l'Agriculture, 1885, page 192.

Shippegan et la Pointe Miscou, à l'entrée de la Baie des Chaleurs. À la même période, la ligne de la Pointe Basse, dont les revenus sont nuls depuis plusieurs années, est abandonnée⁷⁰. Par contre, les lignes prévues sur l'Île-du-Prince-Édouard ne seront jamais construites. En 1896, le réseau télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent et les Provinces Maritimes s'étend à 2 342,5 km, soit une extension de 500 km depuis 1886.

Les travaux sur le réseau télégraphiques sont, pour la plupart, inclus dans les coûts d'exploitation réguliers. Par exemple, la relève et la repose du câble télégraphique de la Quarantaine est programmée à chaque année entre 1886 et 1888, ceci dans le but d'éviter que ce dernier soit endommagé par les glaces. Les autres câbles ne bénéficient pas de la même chance et souffrent considérablement pendant les hivers. Le câble d'Anticosti a ainsi été endommagé à trois reprises, en avril 1887, durant l'hiver 1888-1889 et au printemps 1891⁷¹. Le câble des Îles-de-la-Madeleine a été encore moins fiable puisqu'endommagé à quatre reprises, se soldant par une coupure totale des communications à chaque fois⁷². De plus, la plupart des coupures se situent au printemps, moment critique pour la navigation dans le golfe du Saint-Laurent. Les deux câbles hors du golfe ont aussi leur part de problèmes, puisque celui de l'île du Sable est coupé une fois au printemps 1895 tandis que celui du Grand-Manan est coupé à cinq reprises en dix ans⁷³. Mais la palme de la non-fiabilité revient au câble du Rocher-aux-Oiseaux, endommagé chaque année pour plusieurs mois⁷⁴. Ce câble est tellement décevant que lorsqu'il tombe à nouveau en panne en décembre 1889, le ministère des Travaux publics décide tout simplement de l'abandonner. À l'automne 1890, le câble est sorti de l'eau, réparé et reposé pour relier l'île Saint-Paul à Cap-Breton. Il ne sera pas

⁷⁰ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice terminé le 30 juin 1893 », *Documents de la session*, volumes XXI (1894), document n°9, annexe 5, pages 186-187; BAC, RG11, volume 3049 et 3058, *Estimates of Canada For the Financial Year...*

⁷¹ « Rapport général du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volumes XX à XXIV (1887 à 1891).

⁷² Les coupures sont signalées au printemps 1887, aux étés 1889, 1890 et 1891, ainsi qu'à l'hiver 1895. « Rapport général du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volumes XXI à XXVIII (1888 à 1895).

⁷³ Les coupures sont signalées au printemps 1886, à l'été 1888, au printemps 1893 et à l'automne 1895. « Rapport général du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volumes XX à XXVIII (1887 à 1895).

⁷⁴ « Rapport général du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volumes XX à XXIV (1887 à 1890).

plus fiable pour autant, puisqu'il sera coupé à deux reprises entre 1891 et 1895⁷⁵. Ce manque de fiabilité dans le réseau télégraphique aura un impact important sur son efficacité et son aide pour la navigation dans le Saint-Laurent au cours des années suivantes. Néanmoins, quelques travaux de grande envergure sont signalés pendant la décennie étudiée. Ainsi, en 1887-1888, la ligne télégraphique entre Sydney et Meat-Cove est entièrement reconstruite avec de nouveaux poteaux⁷⁶.

2. La gestion financière du réseau

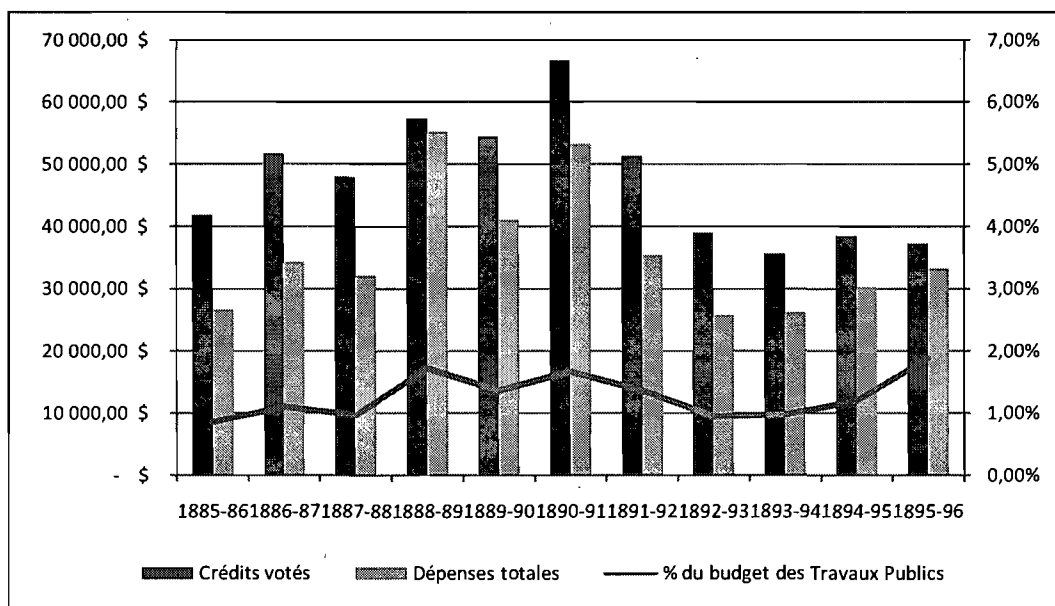


Figure 23 : Crédits votés et dépenses annuelles (Golfe, 1886-1896)⁷⁷

Comme nous l'avons vu, les dépenses pour l'extension du réseau télégraphique sont minimes, soit 76 650,21\$ en dix ans (contre 360 068,37\$ pour les six ans précédents). Le plus gros investissement ponctuel se retrouve en 1890-1891, avec l'achat du câble sous-marin pour relier Anticosti à Mingan (14 376,79\$). L'essentiel de la

⁷⁵ « Rapport général du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volumes XXIV à XXVIII (1891 à 1895).

⁷⁶ « Rapport général du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volumes XXII à XXIII (1889 et 1890).

⁷⁷ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume XX à XXX (1887 à 1897) ; « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume XX à XXX (1887 à 1897).

dépense couvre les extensions successives de la ligne télégraphique de la rive nord du Saint-Laurent (38 706,74\$). Au total, le gouvernement aura donc dépensé un total de 436 718,58\$ pour l'ensemble du réseau dans le golfe du Saint-Laurent et les Provinces Maritimes, soit environ 18% de plus que la somme envisagée initialement en 1876 (370 390\$). Ce dépassement de coûts, somme toute acceptable, témoigne de la relative bonne gestion du gouvernement fédéral. Le système de morcellement des travaux en plusieurs contrats attribués à des entrepreneurs différents, issu de l'expérience dans les Territoires du Nord-Ouest semble avoir porté ses fruits.

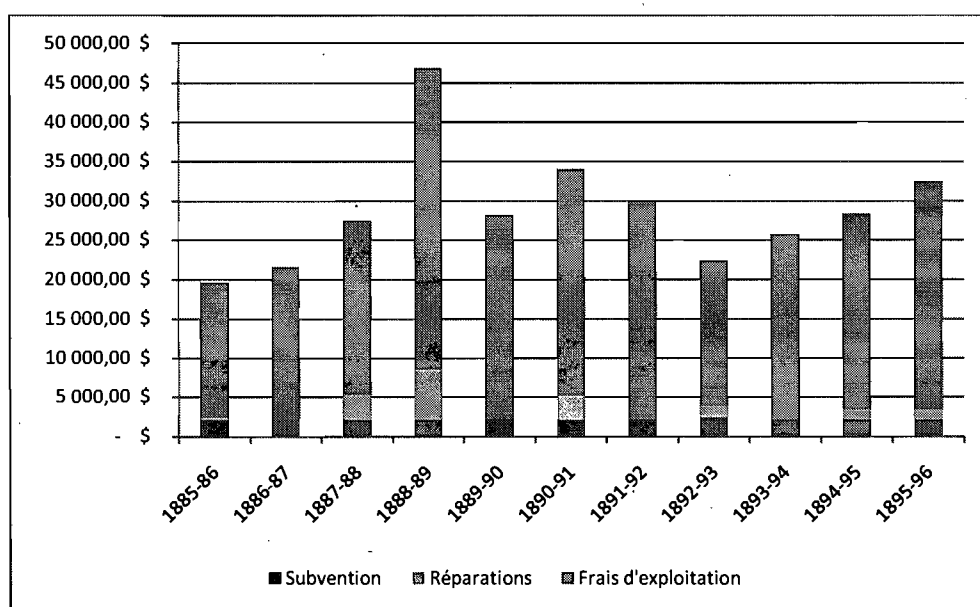


Figure 24 : Dépenses annuelles de maintenance (Golfe, 1886-1896)⁷⁸

Par contre, les dépenses d'entretien pour le réseau sont importantes (voir figure 24). Nous ne pouvons savoir s'il s'agit de la conséquence d'économies réalisées sur la qualité des lignes construites ou plutôt de l'environnement naturel exigeant et souvent sauvage de la région. Toujours est-il que les dépenses de fonctionnement sont, en moyenne, de l'ordre de 26 648,61\$ par an. La dépense pour l'entretien était estimée, dans la subvention de 1879, à un total de 3 000\$ par an en moyenne. Nous pouvons donc constater que le gouvernement faisait preuve d'un incroyable optimisme à ce moment-là.

⁷⁸ *Idem.*

Ces dépenses servent principalement pour l'entretien des câbles sous-marins, souvent rompus. À ces dépenses d'entretien, il faut ajouter la subvention à l'Anglo-American Telegraph, de l'ordre de 2 200\$ par an en moyenne. Au total, le gouvernement dépense donc 28 867,99\$ par an en moyenne pour le bon fonctionnement du réseau télégraphique, soit près de douze fois la somme envisagée en 1879.

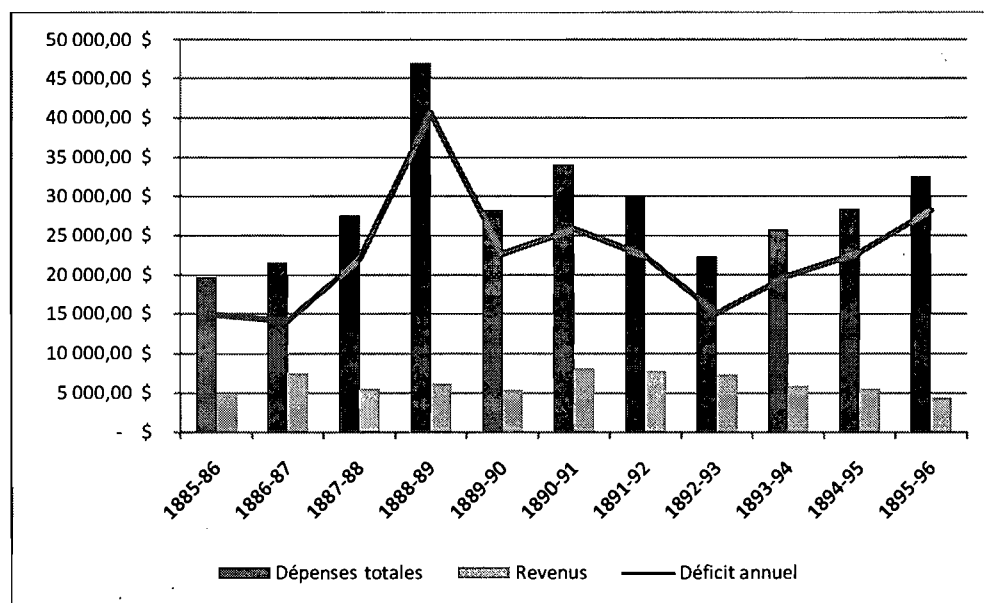


Figure 25 : Recettes et dépenses annuelles (Golfe, 1886-1896)⁷⁹

Néanmoins, ce réseau n'est pas non plus un gouffre sans fond, il rapporte aussi un peu au gouvernement (figure 25). Lorsqu'une compagnie privée, un armateur ou un assureur veut communiquer avec un navire, il doit payer un télégramme au gouvernement. Ce dernier réussit quand même à engranger une moyenne de 6 291,11\$ de revenu par an. Il reste néanmoins un déficit annuel moyen de l'ordre de 22 000\$ environ. En évaluant l'ensemble des dépenses de construction et d'entretien et les revenus générés, nous pouvons voir que le réseau du Saint-Laurent a coûté un total de 820 356,80\$ au gouvernement fédéral, soit un coût annuel moyen de 45 575,38\$. Le gouvernement fédéral gérait un réseau de 2 342,5 km à son extension maximale. Sur le plan financier, le réseau est donc une dépense sérieuse pour le gouvernement fédéral.

⁷⁹ *Idem.*

Cette analyse nous permet de vérifier la pertinence de l'action entreprise par le groupe de pression. Ce dernier a choisi de faire bâtir et exploiter ce réseau par l'autorité publique en se basant sur des hypothèses et des projections financières. Quinze ans après, nous pouvons affirmer que ce choix était le bon, financièrement parlant du moins. En effet, cette apparente réussite financière est à relativiser par rapport au service public fourni aux navigateurs et armateurs du Saint-Laurent.

III. L'impact du réseau télégraphique sur la navigation

Si les marchands de Québec ont atteint leur objectif initial en faisant financer et gérer le réseau par le gouvernement fédéral, il ne s'agit là que d'un début, les marchands ayant des visées plus larges. L'objectif réel des marchands de Québec est la réduction des coûts maritimes par l'amélioration de la sécurité dans le golfe et l'accroissement de leurs revenus par l'augmentation du trafic pour le port de Québec.

A. Méthodologie

Pour étudier l'impact du réseau télégraphique sur la navigation, nous avons effectué une compilation des naufrages enregistrés entre 1875 et 1895, pour les régions du golfe du Saint-Laurent, la baie de Fundy et la côte Atlantique de la Nouvelle-Ecosse⁸⁰. Nous avons séparé les trois zones géographiques pour obtenir des groupes témoins. En effet, comme nous l'avons vu, la baie de Fundy n'a qu'un équipement télégraphique sommaire et faiblement efficace. La côte atlantique de la Nouvelle-Ecosse, pour sa part, ne dispose d'aucun équipement télégraphique gouvernemental et d'aucune station de signalisation. Quelques lignes privées existent, mais leur impact sur la navigation semble très marginal. Pour chaque accident enregistré, nous avons relevé la nature de l'accident, le lieu et les dégâts estimés. D'autres informations, comme le type de navire et son tonnage ont aussi été utilisées. Nous avons aussi relevé le trafic maritime en direction de l'Atlantique pour tous les ports canadiens pour les années 1875 à 1895⁸¹. Nous n'avons compté que le trafic au long cours, c'est-à-dire les navires venant

⁸⁰ « Rapport annuel du département de la Marine », *Documents de la session*, Volumes VIII à XXVIII (1875 à 1895).

⁸¹ *Idem*.

ou allant à la mer. Le cabotage et les navires de pêche ne sont pas comptabilisés dans le calcul. Comme la plupart des accidents concernent des navires de haute mer, les statistiques établies sont, à notre avis, fiables. De même, nous n'avons comptabilisé que les accidents ayant eu lieu proche des côtes canadiennes et lorsque le navire allait ou venait d'un port canadien.

B. Une efficacité réelle pratiquement nulle

Au vu des témoignages lors d'une enquête en 1890⁸², nous avons supposé initialement que le réseau télégraphique avait eu un impact important sur la navigation, en réduisant la gravité des naufrages, atteignant ainsi l'objectif visé par les marchands de Québec. Il est surprenant de constater qu'il n'en est rien.

Tout d'abord, les chiffres bruts semblent indiquer une réelle efficacité du réseau télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent. Entre 1875-1880 et 1890-1895, le nombre d'accidents annuels dans le golfe diminue de près de 60%. La comparaison avec les autres zones est favorable puisque la côte atlantique voit sa moyenne annuelle diminuer de 33 % et que la baie de Fundy, au contraire, voit sa moyenne s'accroître de 30%.

	1875-1880	1880-1885	1885-1890	1890-1895
golfe du Saint-Laurent	63 (25)	44 (18)	28 (11)	25 (11)
Côte Atlantique	49 (25)	49 (24)	42 (18)	34 (14)
Baie de Fundy	22 (9)	20 (9)	25 (10)	29 (8)

Tableau XXI : Moyenne annuelle des navires accidentés (dont pertes totales)

En ce qui concerne le tonnage, les chiffres sont similaires. Le golfe a vu ses pertes (partielles ou totales) annuelles moyennes chuter de près de 70%. La côte atlantique suit la même courbe avec une diminution de 42%. Quant à la baie de Fundy, sa moyenne annuelle affiche une stabilité flagrante, malgré l'augmentation du nombre d'accidents.

⁸² « Rapport général du ministère des Travaux publics », *Documents de la session*, volume XXIV (1891), document n°9, annexe A, pages 210-213.

	1875-1880	1880-1885	1885-1890	1890-1895
golfe du Saint-Laurent	24 444	19 004	11 715	7 337
Côte Atlantique	11 067	12 641	10 011	6 518
Baie de Fundy	5 519	5 605	5 040	5 578

Tableau XXII : Moyenne annuelle du tonnage accidenté (en tonnes)

	1875-1880	1880-1885	1885-1890	1890-1895
golfe du Saint-Laurent	13,38 ‰	10,84 ‰	7,20 ‰	7,31 ‰
Côte Atlantique	9,28 ‰	7,31 ‰	5,14 ‰	3,46 ‰
Baie de Fundy	3,37 ‰	2,26 ‰	1,87 ‰	2,42 ‰

**Tableau XXIII : Pourcentage annuel moyen d'accidents par rapport au trafic
(nombre d'accidents/nombre de navires en transit)**

Au premier regard, le réseau télégraphique aurait donc permis une baisse plus importante du nombre d'accidents dans le Saint-Laurent, comparativement aux autres régions maritimes. Pour affiner cette analyse, nous avons calculé un indice permettant de mesurer la dangerosité des côtes pour les trois zones géographiques étudiées, en comparant le nombre d'accidents par rapport au trafic circulant le long de ces côtes. Les résultats sont très différents des chiffres bruts. Le golfe voit son indice de dangerosité diminuer presque de moitié (45%) entre 1875-1880 et 1880-1895. Il reste néanmoins la zone la plus dangereuse des trois. Comparativement, la côte atlantique voit le danger s'amenuiser de manière encore plus flagrante, avec un indice chutant de près de 63%. La palme de la sécurité revient à la baie de Fundy avec une moyenne très basse qui se réduit encore plus avec une baisse de 28%. Cette analyse permet donc de pondérer les chiffres bruts. En effet, la chute apparemment importante du nombre d'accidents dans le golfe du Saint-Laurent est relative, puisque le taux d'accident ne diminue que de moitié, alors qu'il baisse encore plus fortement pour la côte atlantique, qui n'est pas équipée en télégraphe par le gouvernement, ni en station de signalisation. Enfin, la baisse importante du nombre d'accidents dans le golfe s'explique aussi par la diminution du

trafic en nombre de navires, ceci découlant d'un accroissement important de la taille des navires circulant dans le golfe.

	1875-1880	1880-1885	1885-1890	1890-1895
golfe du Saint-Laurent	40 %	41,1 %	38,13 %	43,65 %
Côte Atlantique	51,64 %	48,18 %	42,31 %	41,67 %
Baie de Fundy	42,73 %	45,10 %	40,80 %	28,28 %

Tableau XXIV : Pourcentage annuel moyen de navires perdus rapport aux accidents (nombre de navires perdus/nombre de navires accidentés)

L'efficacité du réseau télégraphique est donc difficile à établir clairement. Cela devient encore plus difficile lorsque nous nous penchons sur la gravité des naufrages. En effet, de l'avis unanime des armateurs et marchands de Québec, le télégraphe joue un rôle important lorsqu'il est capable de prévenir rapidement les secours d'un accident, permettant ainsi d'éviter la perte totale d'un navire accidenté ou échoué. Si le télégraphe a vraiment joué un rôle majeur dans la diminution du nombre d'accidents dans le golfe du Saint-Laurent, nous devrions le voir grâce à une diminution de la gravité des naufrages. Nous avons donc isolé les accidents indiquant une perte partielle de ceux indiquant la perte totale du navire et de sa cargaison. Le résultat est inattendu. En effet, contrairement aux affirmations et aux témoignages de l'époque, la gravité des naufrages dans le golfe, loin de diminuer, s'accroît légèrement après l'installation du système télégraphique⁸³. Cela signifie qu'un navire accidenté dans le golfe a presque deux chances sur cinq d'être totalement perdu, quel que soit l'équipement en télégraphe. La côte atlantique, non équipée, voit par contre la gravité de ses naufrages diminuer. Enfin, la baie de Fundy confirme sa réputation de sécurité, avec une très forte diminution de la gravité des accidents. Il est donc possible de conclure que le télégraphe n'a pas joué le rôle escompté, car son action ne se reflète absolument pas dans la gravité des naufrages,

⁸³ Une hypothèse envisageable pour expliquer ce phénomène serait celui du « moral hazard », où un individu partiellement assuré contre un risque tend à adopter un comportement moins prudent, favorisant un accroissement des risques subis. Ce phénomène est particulièrement bien documenté dans le domaine des assurances.

contrairement aux affirmations de Pierre Fortin en 1876. Ces chiffres sont confirmés lorsque nous étudions plus précisément les régions de l'île d'Anticosti et des Îles-de-la-Madeleine, réputées pour leur dangerosité. En compilant les accidents entre 1875 et 1895, nous avons séparé les accidents ayant eu lieu lorsque le service télégraphique était installé et opérationnel, des accidents survenus lorsque le service n'existait pas ou, quand il existait, lorsque les câbles étaient endommagés ou coupés. Pour les Îles-de-la-Madeleine, la gravité des naufrages est de 51,79 % lorsque le service n'existe pas, et de 48 % lorsqu'il existe. Pour l'île d'Anticosti, le taux de perte totale augmente après l'installation des lignes télégraphiques, avec un bond de 56 % (sans le service) à 70 % (avec le service). Tout ceci nous conforte dans l'idée que le réseau télégraphique est loin d'avoir eu l'impact escompté sur la navigation.

C. Une perception différente de la réalité

Malgré tout, les témoignages recueillis en 1890 louent l'efficacité du réseau télégraphique. Ainsi, les taux d'assurance ont chuté pour la navigation vers Québec et Montréal. Le rapport de 1890 signale que la chute des tarifs depuis 1880 est de l'ordre de 50 %, contre une estimation maximale envisagée de 25 % en 1876⁸⁴. En fait, si les chiffres bruts montrent une efficacité apparente, le calcul du danger des côtes et de la gravité des naufrages laisse penser que la chute du nombre des accidents dans le golfe n'est pas réellement due au télégraphe. Dans ce cas, pourquoi les témoignages sont-ils aussi élogieux? Les chiffres nous indiquent, en 1875-1880, que la côte atlantique est potentiellement aussi dangereuse que le golfe du Saint-Laurent. Un navire circulant dans le golfe a plus de chance d'avoir un accident, mais, dans ce cas, il s'en sortira plus souvent que sur la côte atlantique. La réputation terrible du Saint-Laurent semble donc surestimée. Par contre, les récits de naufrages terribles dans le Saint-Laurent abondent. Nous pensons que la population a, inconsciemment, considéré les naufrages catastrophiques dans le golfe comme étant la norme habituelle. Un naufrage particulièrement terrible, dont les survivants auraient péri ou survécu dans d'atroces conditions, sera diffusé dans plusieurs journaux, en ne manquant pas de préciser qu'il s'agit d'un exemple des naufrages de la région. À partir de là, la majorité de la

⁸⁴ *Idem.*

population, et notamment les marins et armateurs, peut s'imaginer une région redoutable, de sinistre réputation. Là où le télégraphe joue un rôle, c'est justement en supprimant ces terribles récits de naufrages. Voyant moins de reportages de ce type dans les journaux après la mise en service du système télégraphique, la population peut s'imaginer que ce réseau a permis d'améliorer grandement la sécurité de la navigation. Même si ce n'est pas le cas, en éliminant les naufrages les plus extrêmes, le télégraphe donne l'illusion d'une efficacité redoutable, alors que les faits semblent prouver qu'il n'a pratiquement eu aucun impact sur les moyennes annuelles. Nous pensons que c'est de là que provient l'apparence d'efficacité du télégraphe, expliquant ainsi les témoignages élogieux et la baisse des tarifs d'assurance. Une recherche plus détaillée sur le rôle des journaux dans la diffusion des récits de naufrages serait sûrement instructive à ce sujet⁸⁵. Il ne faut pas non plus négliger les autres facteurs pouvant expliquer la baisse des accidents sur la côte orientale du Canada. Par exemple, dans les années 1880-1890, nous pouvons noter un accroissement de la proportion des navires à vapeur par rapport aux voiliers. De même, les premières législations sur les certificats de capitaine et de second favorisent un accroissement dans la qualité et l'expérience des équipages naviguant dans le golfe. Enfin, le gouvernement continue d'améliorer la signalisation sur le Saint-Laurent (phares, bouées, sifflets...). Il semblerait en définitive que le réseau télégraphique ne soit qu'un outil parmi un ensemble de mesures mises en place par le gouvernement dans le but de rendre la navigation du Saint-Laurent plus sécuritaire.

	1875-1880	1880-1885	1885-1890	1890-1895
Québec	1 453 559 (100)	1 402 459 (98)	1 073 825 (75)	957 920 (67)
Montréal	703 330 (100)	921 942 (131)	1 146 585 (163)	1 486 540 (211)
Halifax	862 115 (100)	1 128 967 (131)	1 196 554 (139)	1 283 075 (149)
St Jean	836 986 (100)	953 459 (114)	1 006 937 (120)	1 075 597 (129)

Tableau XXV : Trafic annuel moyen en tonneaux par port (base 100 : 1875-1880)

⁸⁵ Cet aspect m'a été suggéré suite à la conférence de France Normand, « Les représentations de l'espace maritime à travers les récits de naufrages (1850-1900) : ce que nous disent les tribunaux d'enquêtes maritimes », 58^e congrès annuel de l'IHAF, tenu à Shawinigan les 21 et 22 octobre 2005.

Reste la dernière question, à savoir le gain des marchands de Québec. Le verdict est sans appel, l'installation du réseau télégraphique n'a aucun effet bénéfique sur l'activité du port de Québec. Nous avons comparé les quatre principaux ports de l'est du Canada, à savoir Québec, Montréal, Halifax et Saint-Jean. Dans l'ensemble, le tonnage annuel moyen circulant a augmenté de 25 % pour les quatre ports. Le plus profitable a été celui de Montréal (+ 111 %), suivi par Halifax (+ 49 %) et Saint-Jean (+ 29 %). Québec, pour sa part, a perdu un tiers de son trafic. En 1875-1876, le port de Québec pouvait se glorifier d'être le premier port canadien concernant le tonnage, avec 1 455 638 tonneaux (pour 1 854 mouvements de navires). En 1894-1895, il est à la quatrième place avec 900 728 tonneaux (- 39 %) et seulement 598 mouvements de navires. Même si les raisons de ce déclin sont complexes, il est clair que le télégraphe n'a pas permis de l'enrayer⁸⁶. En fait, si le projet a été initié par les marchands de Québec, il est aussi soutenu par les marchands de Montréal⁸⁷. Durant la période étudiée, nous pouvons constater une légère hausse du trafic pour les deux ports, de l'ordre de 15 % entre 1875 et 1895⁸⁸. Dans le détail, nous pouvons néanmoins constater que cette légère hausse cache en réalité un transfert de trafic important de Québec vers Montréal entre 1880 et 1890. Montréal dépasse Québec pour le trafic en 1886 et pour les mouvements de navires en 1890.

D. Conclusion

L'étude de l'action de lobbying pour la construction et l'entretien d'un réseau de communication télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent est intéressante sous plusieurs aspects. Tout d'abord, elle nous permet de comprendre l'action d'un groupe de pression sur l'autorité publique. Les marchands de Québec utilisent diverses stratégies pour parvenir à l'objectif souhaité. Ils agissent directement à travers l'envoi de pétitions et indirectement à travers leurs relations avec le *Dominion Board of Trade* et quelques députés de la Chambre des communes. Ils effectuent aussi une campagne de relations

⁸⁶ Pour une étude plus complète sur la situation du port de Québec entre 1875 et 1895, voir France Normand, *Naviguer le Saint Laurent à la fin du XIX^e siècle. Une étude de la batellerie du port de Québec* (Sainte-Foy, Presses de l'Université Laval, 1997), 283 p.

⁸⁷ Bureau de commerce de Montréal et de Québec, *Système télégraphique...*, *op. cit.*, 45-46.

⁸⁸ « Rapport annuel du département de la marine », *Documents de la session*, volumes VIII à XXVIII (1875 à 1895).

publiques, en utilisant notamment le charisme de Pierre Fortin lors d'une conférence publique organisée spécialement pour l'occasion et en publiant ses lettres dans la presse de Québec. Dans cet exercice de communication, le groupe de pression joue habilement avec la notion de service public alors en émergence au Canada. Cette notion est mise en avant dans le but d'obtenir le soutien de l'État dans une entreprise dont il espère tirer profit.

Ensuite, nous avons mis en lumière l'activité des compagnies privées au sujet de ce projet. En tant qu'industriels, les dirigeants de ces compagnies sont conscients des implications économiques et financières qu'entraînerait la mise en place d'un tel réseau. Chaque compagnie possédant des réseaux télégraphiques dans la région se retrouve dans une situation inconfortable. En effet, à la fin du XIX^e siècle, le télégraphe est une technologie synonyme de progrès, notamment depuis l'établissement des premières liaisons transatlantiques dans les années 1865-1866. Dans un monde industriel et innovateur, les compagnies se doivent de conserver une certaine image prestigieuse auprès du public. Une campagne importante favorisant un projet présenté « à l'avantage général du Canada », mais qu'elles savent potentiellement déficitaire est une situation pour le moins embarrassante. En faisant la sourde oreille aux appels du gouvernement à ce sujet, elles exercent donc une pression sur ce dernier pour qu'il réalise lui-même le projet. Leur but est de laisser ici un projet, vu comme non rentable, aux mains de l'autorité publique, aussi longtemps qu'il ne concurrence pas les lignes privées.

Ensuite, nous avons étudié la réponse du gouvernement canadien aux pressions exercées à son encontre. Le moins que nous puissions dire est qu'il oppose une résistance symbolique. Dans un premier temps, les actions entreprises semblent porter leurs fruits puisqu'un comité parlementaire est formé pour s'occuper de ce projet. Néanmoins, le gouvernement libéral de Mackenzie, logique avec son idéologie économique, refuse de donner suite aux conclusions de ce comité. Par contre, le gouvernement conservateur de Macdonald cède pratiquement immédiatement. Les arguments du groupe de pression concordent presque parfaitement avec les arguments en faveur de la Politique nationale. Nous avons ici un excellent exemple d'action de la Politique nationale en dehors du domaine du chemin de fer et de la colonisation de l'Ouest. Ce qui est valable pour justifier l'investissement dans le Canadian Pacific

Railway est aussi valable pour justifier le service de télégraphe dans le Saint-Laurent. De plus, le gouvernement possède déjà l'expérience pour un tel projet, puisqu'il gère déjà un service télégraphique en Colombie-Britannique depuis 1871⁸⁹. De fait, l'action du groupe de pression a été couronnée de succès, autant par les arguments avancés que par la faible résistance du gouvernement à cette action. Il est même possible d'envisager l'hypothèse que le gouvernement ait utilisé le groupe de pression comme prétexte pour s'autoriser à agir dans un domaine économique jusqu'alors entièrement aux mains des compagnies privées.

	1875-1880	1880-1885	1885-1890	1890-1895
golfe du Saint-Laurent	478 986\$	390 110\$	191 805\$	219 815\$
Côte Atlantique	196 379\$	367 702\$	131 832\$	86 719\$
Baie de Fundy	71 025\$	76 948\$	103 547\$	63 189\$

Tableau XXVI : Pertes financières annuelles moyennes

Néanmoins, comme nous l'avons démontré, l'impact du réseau télégraphique tient plus dans l'image que se fait le public de son efficacité que dans la réalité effective de ce dernier. Cependant, cette apparence d'efficacité est un résultat non négligeable. D'après les statistiques compilées des naufrages, les pertes financières annuelles moyennes dans le golfe auraient diminuées de près de 260 000 \$ en quinze ans. En comparant ce chiffre avec les autres régions maritimes, nous pouvons constater que la baisse dans le golfe du Saint Laurent est bien plus importante qu'ailleurs. Par rapport au coût annuel moyen du réseau pour le gouvernement (58 207,82\$), nous sommes en droit de penser que le réseau télégraphique a pu être « rentable » pour la navigation. Nous n'avons pas pu quantifier exactement son rôle dans ce domaine, étant donné les nombreuses mesures gouvernementales ayant eu un impact sur la navigation entre 1875 et 1895. Nous pensons néanmoins, que son efficacité, bien que discutable en réalité, a été utile à l'économie canadienne en général. N'oublions pas non plus que le réseau

⁸⁹ N'ayant pas trouvé de repreneur, le gouvernement fédéral a pris à sa charge les lignes du gouvernement de Colombie-Britannique lors de l'entrée de la province dans la Confédération en 1871. Voir chapitre 3.

télégraphique est aussi employé pour transmettre les bulletins des pêcheries. Nous formulons l'hypothèse que cela a entraîné une hausse des activités halieutiques dans le golfe du Saint-Laurent et, par le fait même, une hausse des revenus pour les pêcheurs du golfe⁹⁰. Enfin, point essentiel pour les navigateurs, les gains en capital, notamment sur les assurances et les frais de navigation, sont importants, même s'ils ne sont que la conséquence d'une vision biaisée de l'efficacité réelle du réseau. Le télégraphe justifie ici son statut de technologie qui, par un investissement minime, produit une importante économie en capital⁹¹. Malgré les apparences défavorables et le déficit important dû à cet investissement, le gouvernement fédéral a su exploiter ce réseau au sein d'un ensemble de mesures avantageuses pour l'économie du Canada en général. Le gain économique est donc appréciable bien que limité. Néanmoins, si ce réseau télégraphique a eu des conséquences positives, c'est plus grâce à son efficacité supposée qu'à son efficacité réelle.

Il s'agit donc d'un excellent exemple de mise en œuvre d'un changement institutionnel sous l'action d'un groupe social dans le but de s'approprier un gain économique. Cet exemple s'inscrit dans le cadre plus large de l'émergence des services publics au cours des années 1870-1890. Nous pouvons constater que la mise en place du réseau télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent est en réalité un compromis entre les intérêts publics et privés. Le gouvernement fédéral, malgré l'importante dépense financière, a des raisons d'être satisfait de la situation. Son réseau semble jouer un rôle important pour la navigation et favoriser la croissance financière du pays. De plus, il a mis les pieds dans une industrie jusqu'alors dirigée uniquement par des intérêts privés. Cette expérience servira quelques années plus tard, notamment lors de la pose de lignes télégraphiques au Yukon ou pour le câble du Pacifique. Les compagnies privées ont aussi des raisons de se réjouir. Leur image publique reste intacte et elles ont réussi à éviter de se plonger dans un gouffre financier sans espoir de gains financiers immédiats. L'existence de lignes télégraphiques gouvernementales est un désagrément limité tant

⁹⁰ Cette hypothèse serait évidemment à vérifier par une analyse détaillée des conditions des pêcheurs dans le Golfe et sur la côte Atlantique du Canada, notamment les revenus, les capitaux investis et la productivité.

⁹¹ Alexander J. Field, « The Magnetic Telegraph, Price and Quantity Data and the New Management of Capital », *Journal of Economic History*, 52 (juin 1992), pages 401-413.

que ces dernières ne concurrencent pas les lignes privées sur les territoires les plus rentables. Par contre, pour les marchands de Québec, le résultat est plus douteux. Le réseau fonctionne et semble efficace, même s'il n'en est rien dans la réalité. Les taux d'assurance et les frais de navigation diminuent néanmoins. Dans le projet initial des marchands, le réseau télégraphique du Saint-Laurent devait permettre d'accroître la sécurité de la navigation lors de la liaison entre Québec et l'Océan Atlantique, c'est-à-dire vers l'Europe. L'outil télégraphique était donc envisagé par le *Board of Trade* de Québec comme un outil pour concurrencer New York, devenir le premier port de l'Atlantique et la plaque tournante du trafic commercial canadien. Malheureusement pour eux, cet outil était aussi utile pour les marchands de Montréal. Par contre, en ce qui concerne la liaison avec l'Ouest du Canada, les marchands de Québec ont échoué à obtenir une prolongation de la ligne du Canadien Pacifique jusqu'à leur port. En captant le trafic en provenance de l'Ouest et en profitant de la sécurité améliorée dans le golfe du Saint-Laurent, les marchands de Montréal sont les réels bénéficiaires de cette action de lobbying. Comme nous l'avons vu, à partir des années 1880-1890, le port de Québec perd de son importance et ne peut plus lutter avec Montréal, principalement à cause de sa position géographique dans le réseau ferroviaire canadien. Au final, c'est Montréal qui devient la plaque tournante du trafic commercial entre le Canada et l'Europe.

En conclusion, ce chapitre nous permet de présenter un exemple d'une action de lobbying aux conséquences positives pour la population et le Canada en général, mais négatives pour le groupe privé à l'origine du projet. Nous pensons que ce genre de résultat mérite d'être mis en valeur, particulièrement pour la fin du XIX^e siècle. Dans la lutte entre partisans des intérêts privés et partisans de l'intérêt public, représentés notamment par les mouvements populistes, l'idéologie a souvent prévalu sur les faits et résultats concrets. Même s'il semble s'agir finalement plus d'un concours de circonstances que d'une volonté délibérée, l'action des marchands de Québec a abouti à la mise en place d'un service public, sous direction de l'État fédéral, au plus grand profit de l'ensemble des milieux économiques canadiens, notamment Montréal, et non pas seulement de Québec comme prévu initialement.

Conclusion

Notre étude de l'intervention de l'État fédéral comme entrepreneur dans le domaine de la télégraphie nous amène donc à une idée d'improvisation des politiques publiques. Le développement de chaque réseau régional répond tout à la fois à une dynamique nationale unique et des paramètres locaux diversifiés. Ces paramètres locaux n'incluent pas la technologie, qui reste la même pour chaque région. En cela, la technologie ne représente pas ici un facteur décisif pour expliquer la manière dont l'État agit. Les facteurs sociaux, politiques, géographiques et économiques semblent occuper une place plus importante dans son action. Ces facteurs, externes et internes à chaque région, nous permettent de conclure à une action de l'État caractérisée par l'adaptation et l'improvisation.

Le développement du réseau télégraphique gouvernemental en Colombie-Britannique se démarque principalement par son surdimensionnement. Comme nous l'avons vu dans la conclusion du chapitre trois, le kilométrage de lignes télégraphiques gouvernementales en service dans la région est bien trop élevé pour la population totale. Mais l'étalement de cette population dans une province montagneuse et aux voies de communications difficiles interdit de remédier à cette situation. L'action du gouvernement se doit d'intégrer cette caractéristique. Le gouvernement colonial permet donc la mise en place d'un premier monopole privé sur les communications de la colonie, soutenant le développement du télégraphe par la Western Union Telegraph, via le projet Overland. Lorsqu'il apparaît clairement que ce projet est voué à l'échec, la compagnie privée se retire, laissant le gouvernement en charge d'un réseau trop important pour ses besoins. Il est néanmoins difficilement concevable pour ce dernier de détruire des lignes qui facilitent les communications entre Victoria, New Westminster et les régions minières autour de Barkerville. Le gouvernement colonial adopte ici une logique d'inspiration libérale, motivant son action par l'intention de rendre service aux populations isolées de l'arrière-pays montagneux. L'action du gouvernement fédéral se maintient dans la même visée entre 1871 et 1896. Plusieurs solutions sont ainsi expérimentées pour répondre à cet objectif, via notamment l'État, comme locataires de

lignes appartenant à une compagnie privée (Western Union, 1871-1880), comme exploitant des lignes qu'il possède (1880-1886), puis comme bailleur d'une compagnie privée exploitant ses lignes (Canadien Pacifique, 1886-1896). Si l'objectif visé est purement local, les solutions apportées dépendent, pour la plupart, de la politique nationale de l'État fédéral.

Dans les Territoires du Nord-Ouest, la situation semble se rapprocher de celle qui prévaut en Colombie-Britannique. L'isolement des communautés, la faiblesse démographique et le surdimensionnement du réseau sont aussi des paramètres dont il faut tenir compte. Néanmoins, la situation diffère grandement lorsque nous observons les objectifs visés. En Colombie-Britannique, le gouvernement cherche à assurer des communications rapides dans un environnement hostile entre des communautés préexistantes. Dans les Territoires du Nord-Ouest, il souhaite employer les outils de communication les plus modernes (télégraphe, puis chemin de fer) pour, d'une part, assurer son autorité légale sur des territoires encore non développés et, d'autre part, coloniser ses territoires au profit de l'est du Canada. Plus que des raisons socio-économiques, ce sont des raisons politico-économiques qui incitent ici le gouvernement fédéral à agir comme entrepreneur. Son action est justifiée par un groupe de pression expansionniste souhaitant transformer l'Ouest en un hinterland de l'Est canadien et exploiter ainsi ses ressources à leur profit. Le télégraphe est initialement un outil au service de cette politique. Il perd son statut privilégié lorsque le chemin de fer le remplace comme outil de domination économique. La population croissante dans les Prairies tente alors de s'appropriier le télégraphe comme outil de communication et comme symbole d'affirmation de leur autonomie vis-à-vis du gouvernement fédéral. Dans les Territoires du Nord-Ouest, le télégraphe apparaît comme un outil au service de visées politiques. Ici aussi, les facteurs régionaux internes permettent d'expliquer les formes que prend l'action de l'État, alors que les facteurs nationaux externes déterminent les buts poursuivis par ce dernier.

Le dernier réseau télégraphique, celui du golfe du Saint-Laurent est encore plus caractéristiques des actions des groupes de pression sur le gouvernement fédéral. Le projet de lignes télégraphiques dans le golfe est soutenu par plusieurs groupes économiques, notamment la *Board of Trade* de Québec et le *Dominion Board of Trade*.

Les objectifs visés par ce groupe de pression sont, dans un premier temps, d'améliorer la sécurité de la navigation dans le golfe et, dans un second temps, d'accroître la puissance économique du port de Québec. Leurs actions entraînent l'État à instaurer un service télégraphique public dans cette région maritime. Il s'agit principalement du résultat d'un croisement d'intérêts locaux et nationaux convergents. Notre analyse a démontré la quasi-inefficacité concrète de ce réseau télégraphique, même si la perception des acteurs publics et privés est différente. Néanmoins, l'intérêt de notre démonstration est principalement de démontrer la manière dont l'État improvise, en adaptant son intervention aux caractéristiques socio-économiques régionales. Ici encore, les facteurs régionaux internes, notamment la présence de lignes télégraphiques privées, permettent d'expliquer les moyens employés par l'État pour atteindre des buts déterminés par des facteurs nationaux externes, le réseau télégraphique étant proclamé à l'avantage général du Canada.

L'utilisation du concept de région défini par Chad Gaffield nous permet donc de distinguer l'intervention régionale de l'État comme étant, à chaque fois, une combinaison spécifique de facteurs internes et externes¹. Chacun des trois réseaux télégraphiques de l'État (Colombie-Britannique, Territoires du Nord-Ouest et golfe du Saint-Laurent) se caractérise, non pas par un facteur unique, mais par une combinaison unique de facteurs souvent similaires. Plusieurs points communs peuvent néanmoins être mis en avant à la suite de notre analyse.

Dans un premier temps, l'intervention de l'État fédéral se caractérise par une capacité d'adaptation importante aux conditions locales, qu'elles soient géographiques, sociales, économiques ou politiques. Chaque région étudiée présente une ou plusieurs difficultés auxquels l'État doit faire face. En Colombie-Britannique, les difficultés sont géographiques (montagnes) et sociales (faible population), dans les Territoires du Nord-Ouest, elles sont géographiques (prairies) et politiques (contrôle de l'espace) alors que dans les golfes du Saint-Laurent, elles sont géographiques (espace maritime) et économiques (présence de compagnies privées). Nous pouvons d'ailleurs constater que

¹ Ici encore, la technologie ne représente pas un facteur décisif pour distinguer les différentes interventions régionales de l'État.

la géographie physique est toujours un facteur majeur expliquant la forme que prend l'intervention de l'État.

Dans un second temps, l'État fédéral se distingue par ses capacités d'innovation institutionnelle. Face à des conditions locales très différentes, les réponses apportées sont souvent innovantes. Nous pouvons affirmer que les actions effectuées par le gouvernement fédéral dans le domaine de la télégraphie entre 1871 et 1896 forment véritablement une pédagogie par l'échec, où l'État innove et apprend de ses erreurs. Les problèmes rencontrés le forcent à improviser des solutions souvent originales et parfois même uniques en Amérique du Nord pour la fin du XIX^e siècle. Nous pouvons citer ainsi les actions de l'État comme propriétaire de lignes (toutes les régions), comme locataire ou bailleur de lignes (Colombie-Britannique), comme subventionnaire d'entreprises privées (Territoires du Nord-Ouest) ou comme fournisseur de service public (golfe du Saint-Laurent). Même s'il démontre une forte tendance au libéralisme, l'État démontre une capacité d'adaptation et d'innovation importante, à la recherche permanente de solutions originales et satisfaisantes.

Enfin, dans un dernier temps, nous souhaitons insister sur cette idée d'improvisation de l'État dans ses interventions. Nous pouvons en effet constater un point commun à nos trois régions. L'État n'intervient jamais, entre 1871 et 1896, de sa propre initiative, restant passif le plus souvent. Il est toujours contraint dans ses actions, soit par la défaillance d'une entreprise privée (Colombie-Britannique), soit par les pressions d'un groupe de pression politique et économique (Territoires du Nord-Ouest), soit par la combinaison de ces deux facteurs (golfe du Saint-Laurent). À chaque fois, l'État s'engage comme entrepreneur dans l'industrie télégraphique en complément ou remplacement de l'action des entreprises privées canadiennes. En bref, il agit là où les risques économiques semblent trop importants pour que les entreprises privées agissent de leur propre initiative, mais que les gains possibles semblent, par contre, essentiels au développement économique local. Dans la fin du XIX^e siècle, l'État endosse de plus en plus le rôle de pionnier dans le développement économique des infrastructures, d'abord par défaut, ensuite par choix. Ses capacités financières, son expertise technique et la croissance de son administration peuvent être des pistes pour expliquer ce changement de rôle.

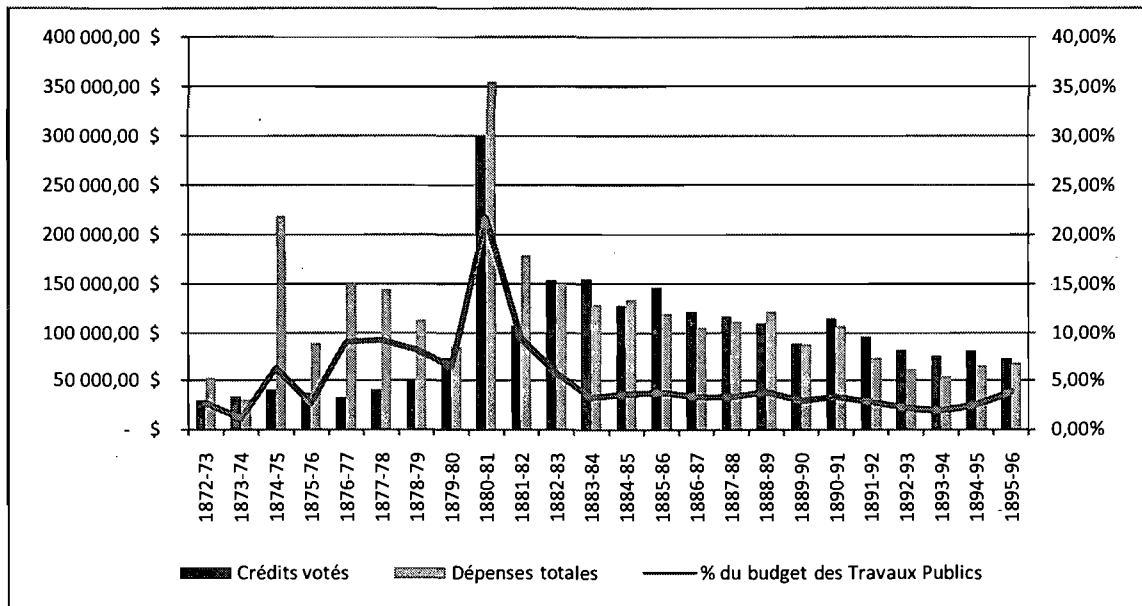


Figure 26 : Crédits votés et dépenses annuelles (Canada, 1872-1896)²

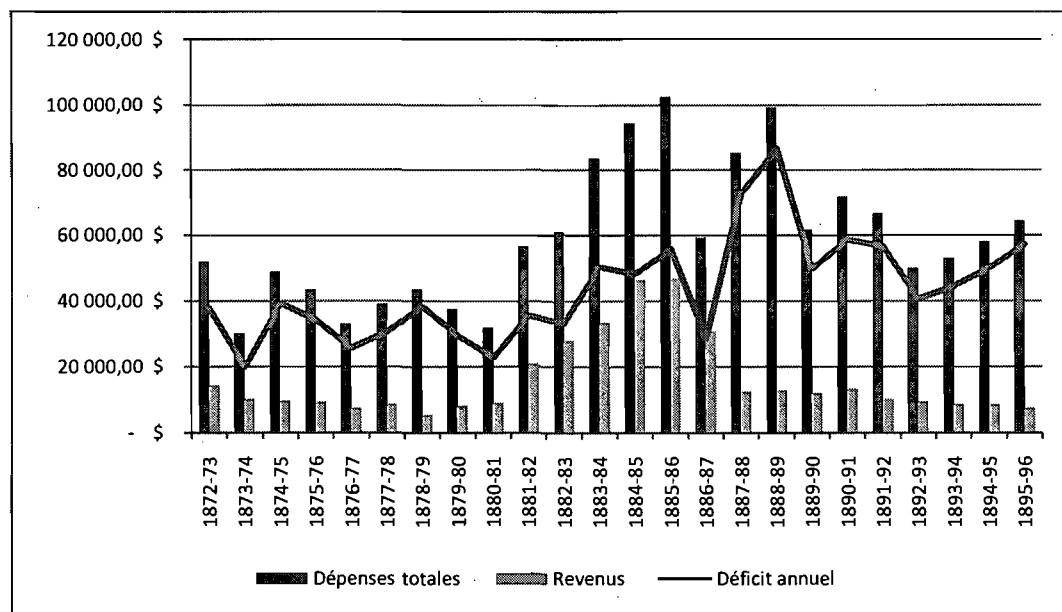


Figure 27 : Recettes et dépenses annuelles (Canada, 1872-1896)³

² « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume VI à XXX (1873 à 1897); « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume VI à XXX (1873 à 1897). Les importantes dépenses visibles entre 1874 et 1879 ne sont pas comptabilisées dans le budget du ministère des Travaux publics, mais dans celui des chemins de fer, puisqu'il s'agit des premiers investissements pour le télégraphe du Canadien Pacifique. Nous les avons néanmoins incluses dans les dépenses, même si aucun crédit spécifique n'a été voté pour ces dernières.

³ *Idem.*

En effet, l'investissement dans le réseau télégraphique gouvernemental est important. Le gouvernement fédéral a investi près de 2 810 840,90\$ en un quart de siècle, soit un investissement moyen d'environ 117 118,37\$ par an, réparti pour moitié entre les investissements de construction et les dépenses d'exploitation. Cela représente, en moyenne, pratiquement 5% du budget annuel du ministère des Travaux publics, avec une pointe de 20% en 1880-1881, lors de la construction du réseau dans le golfe du Saint-Laurent.

Comme nous l'avons déjà constaté dans les chapitres précédents, la situation financière de chaque réseau se caractérise par un déficit annuel constant. L'accroissement important des revenus visibles entre 1881 et 1886 correspond à la période où le réseau de Colombie-Britannique est exploité directement par l'État, la seule où un léger bénéfice a pu être observé. Mais ce bon résultat est contrebalancé, au niveau national, par l'important déficit du réseau du golfe du Saint-Laurent, mis en service en 1881-1882. Globalement, l'État n'a jamais été proche de l'autofinancement pour les lignes de télégraphe en sa possession. Pour la dernière période de notre étude, entre 1891 et 1896, le déficit annuel moyen est d'environ 11\$ par kilomètre de ligne, déficit creusé principalement par les lignes des Territoires du Nord-Ouest.

Réseau	Dimension du réseau	Déficit annuel moyen	Déficit moyen par km
Colombie-Britannique	908 km	9 804,21\$	10,80\$/km
Territoires du Nord-Ouest	1 063 km	13 973,38\$	13,15\$/km
golfe du Saint-Laurent	2 342,5 km	24 957,23\$	10,65\$/km
Total national	4 484 km	49 684,17\$	11,08\$/km

Tableau XXVII : Situation financière pour les réseaux du gouvernement (1891-1896)⁴

⁴ « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volumes xxv à xxx (1892 à 1897). Le résultat total inclut les lignes de l'Ontario, que nous n'avons pas étudiées car vraiment trop mineures par rapport aux trois autres ensembles régionaux.

La structure des dépenses pour l'État, au niveau national, est logiquement conforme à celle observée dans chaque réseau individuellement. Les subventions représentent un peu moins de 10% du total des dépenses d'exploitation (6 010,89\$/an). Sur le plan du réseau possédé, les dépenses de réparation couvrent 14% de ce total (8 237,19\$/an) alors que les frais d'exploitation, couvrant salaires et entretien régulier, se taillent la part du lion avec 76% du total (45 038,60\$/an). Cela représente donc un total annuel moyen légèrement inférieur à 60 000\$ en frais de fonctionnement.

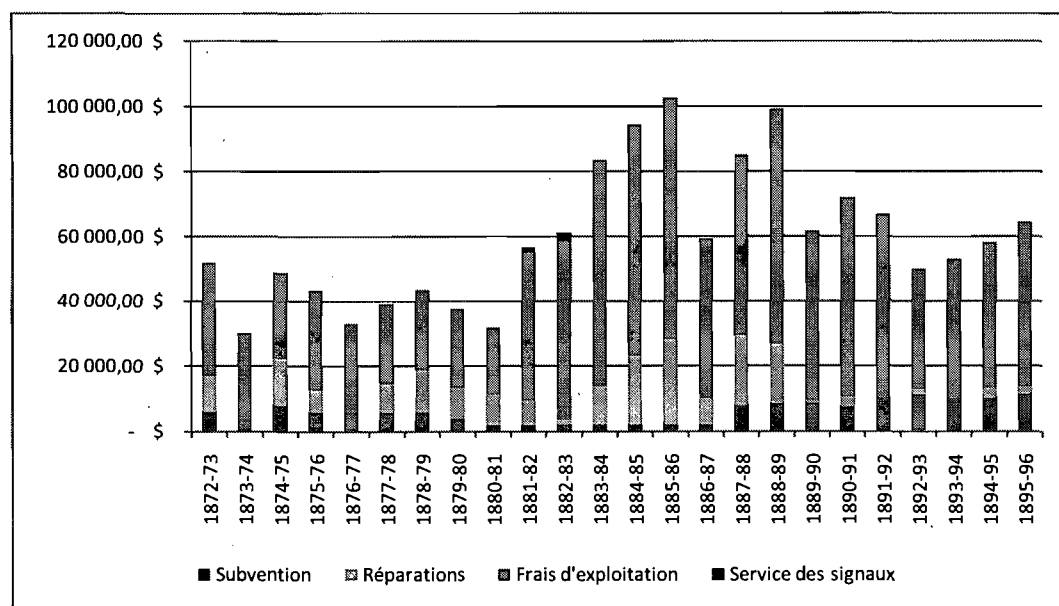


Figure 28 : Dépenses annuelles de maintenance (Canada, 1872-1896)⁵

L'importance de ces dépenses aide à comprendre les raisons poussant l'État à chercher des solutions pratiques et innovantes. Il est néanmoins le seul à pouvoir fournir les efforts financiers nécessaires au fonctionnement de certaines lignes télégraphiques. S'il intervient sous un certain degré de contrainte, l'État trouve son compte dans les actions posées dans les Territoires du Nord-Ouest, principalement pour des raisons politiques, et dans le golfe du Saint-Laurent, ici pour des raisons économiques. Seul le réseau de la Colombie-Britannique ne lui apporte aucun bénéfice, même marginaux.

⁵ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume VI à XXX (1873 à 1897) ; « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume VI à XXX (1873 à 1897).

C'est probablement pour cette raison qu'il s'en dessaisit à partir de 1886, en devenant bailleur d'une entreprise privée, solution innovante pour l'époque.

En conclusion, les bases de l'intervention de l'État comme entrepreneur sont seulement de compléter l'action des compagnies privées. En devenant entrepreneur, l'État fédéral dépasse le cadre de la simple législation. Comme législateur, il définit les cadres d'action des compagnies privées. Comme entrepreneur, il remplace les compagnies privées, dans les régions où le service est vu comme essentiel, mais peu rentable. L'État se bâtit ainsi, petit à petit, d'improvisation en improvisation, une tradition d'intervention dans un domaine économique particulier. S'apercevant de sa capacité à produire un service aussi complet et utile que les compagnies privées, il peut envisager de regrouper sous son autorité un service vu désormais comme public (à l'image de la Grande-Bretagne). Mais les compagnies privées (à l'image des États-Unis) vont résister à cette tendance. L'État devient progressivement régulateur, aboutissant à une réorganisation majeure entre les secteurs public et privé peu après la Première Guerre mondiale.

Annexe 2 : Indice des prix et cartes

Nous regroupons ici un tableau représentant l'indice des prix pour la période 1871-1896. Nous présentons aussi les cartes des réseaux télégraphiques disponibles auprès de Bibliothèques et Archives Canada représentant l'état du réseau gouvernemental en 1883 et 1893. Il est difficile d'obtenir des cartes de bonne qualité, étant donné les supports parfois endommagés sur lesquels elles se trouvent. Les détails disponibles sur les éditions originales sont difficiles à distinguer sur des cartes de petites dimensions. Nous avons donc souligné en gras les lignes gouvernementales sur les versions numérisées.

Indice des prix pour la période 1871-1900

Année	Indice	Année	Indice	Année	Indice
1871	107	1881	108	1891	104
1872	117	1882	113	1892	104
1873	116	1883	112	1893	102
1874	113	1884	99	1894	93
1878	108	1885	100	1895	91
1879	108	1886	100	1896	94
1877	104	1887	106	1897	95
1878	102	1888	102	1898	98
1879	101	1889	106	1899	96
1880	104	1890	104	1900	100

Tableau XXVIII : Indice des prix, 1871-1900 (Base 100 : 1900)¹

¹ A.G. Green et M.C. Urquhart, « New Estimates of Output Growth in Canada : Measurement and Interpretation » dans Douglas McCalla et Michael Huberman, *Perspectives on Canadian Economic History*, Mississauga, Copp Clark Longman Ltd, 1994, page 160-161.

Cartes du réseau télégraphique gouvernemental en 1883

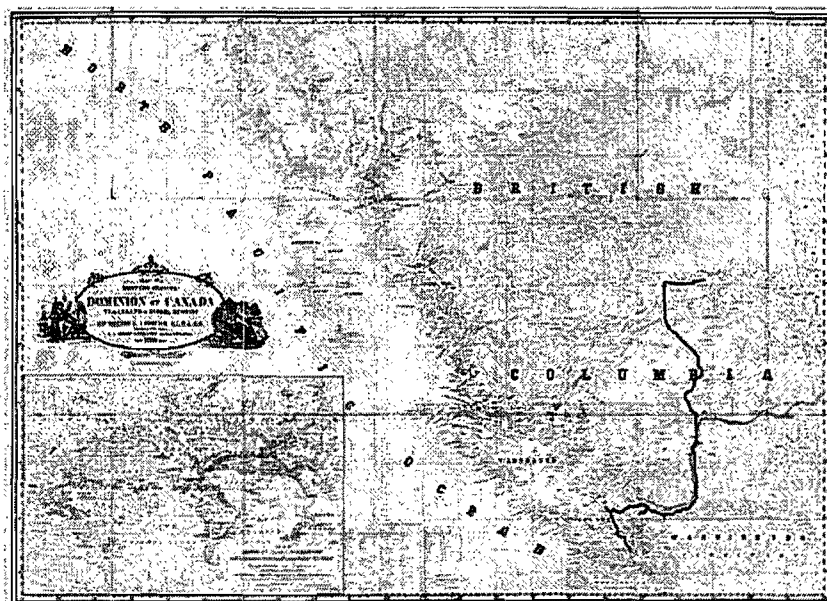


Figure 29 : Le réseau télégraphique en Colombie-Britannique en 1883²

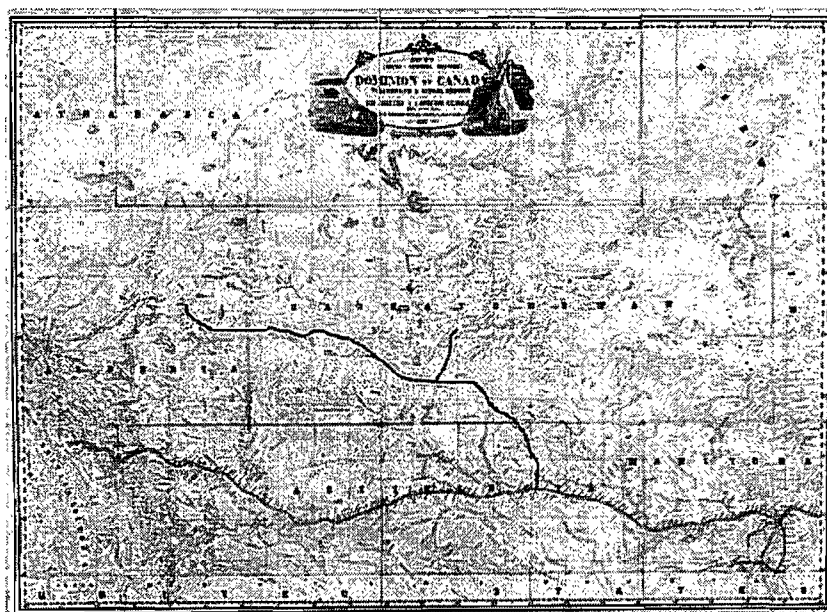


Figure 30 : Le réseau télégraphique dans les Territoires du Nord-Ouest en 1883³

² H1/1100/1883, NMC 16457, Canada, Public Works, Dept. of, *Dominion of Canada, Telegraph & Signal Service. Map no. 1 (Eastern section)*, échelle 1:1 300 000, Ottawa, 1883, 1 carte : couleur, 90,2 cm x 124 cm.

³ H1/1100/1883, NMC 16459, Canada, Public Works, Dept. of, *Dominion of Canada, Telegraph & Signal Service. Map no. 3 (West-central section)*, échelle 1: 1 300 000, Ottawa, 1883, 1 carte : couleur, 89,8 cm x 124,2 cm.

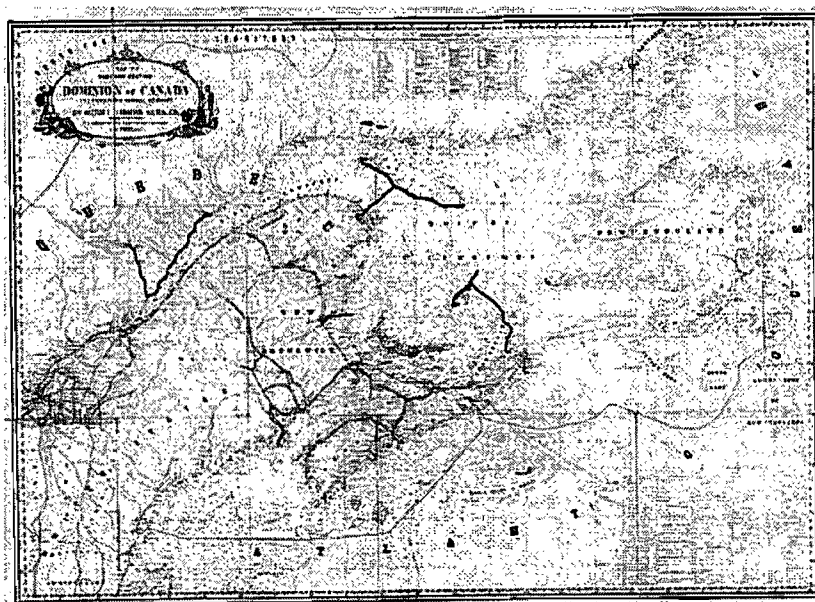


Figure 31 : Le réseau télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent en 1883⁴

Cartes du réseau télégraphique gouvernemental en 1893-1898

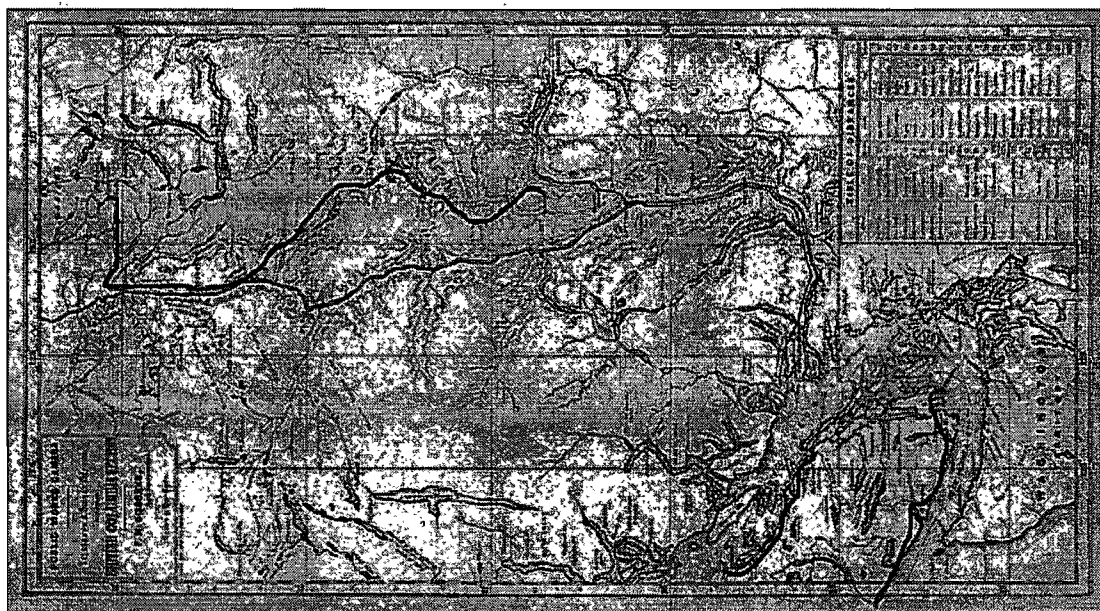


Figure 32 : Le réseau en Colombie-Britannique en 1893⁵

⁴ H1/1100/1883, NMC 16460, Canada, Public Works, Dept. of, *Dominion of Canada, Telegraph & Signal Service. Map no. 4 (Western section)*, échelle 1:1 300 000, Ottawa, 1883, 1 carte : couleur, 90,2 cm x 124,1 cm.

⁵ BAC, RG11, volume 3058, n°6, page 117a. La carte est inclinée horizontalement pour pouvoir être présentée ici, les détails étant invisibles dans le sens vertical.

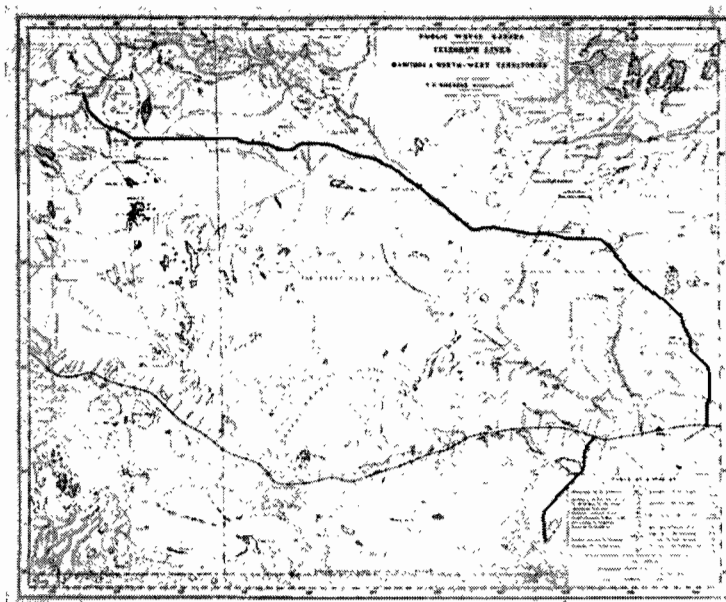


Figure 33 : Le réseau télégraphique dans les Territoires du Nord-Ouest en 1893⁶

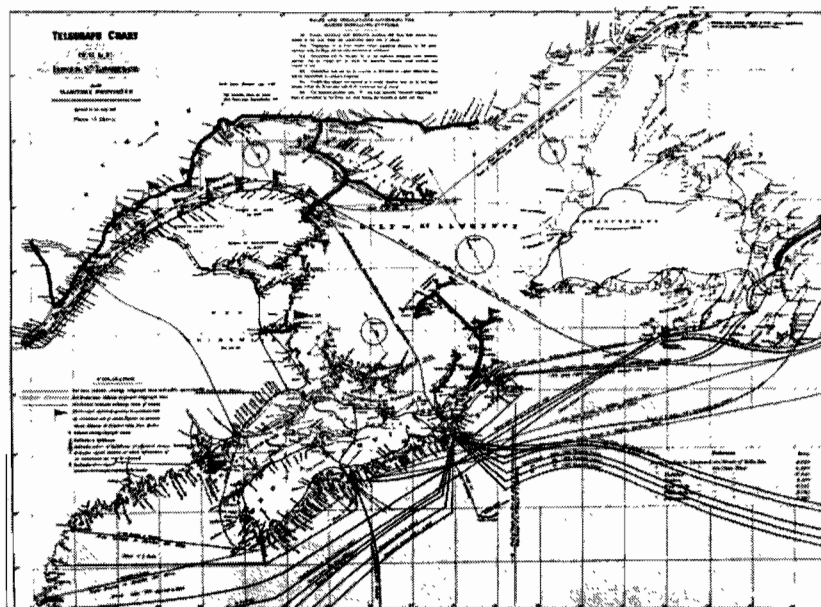


Figure 34 : Le réseau télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent en 1898⁷

⁶ BAC, RG11, volume 3058, n°6, page 113a.

⁷ H2/1102/1898, NMC 25308, Canada, Marine and Fisheries, Dept. of, *Telegraph chart of the Gulf and Lower St. Lawrence and Maritime Provinces*, échelle 1:2 100 000, Montréal (Québec), 1898, 1 carte : noir & blanc, 50,4 cm x 69,1 cm.

TROISIÈME PARTIE

**L'ÉTAT RÉGULATEUR
(1897-1916)**

Introduction

Après les actions législatives et budgétaires, la dernière forme d'intervention de l'État dans la vie économique définie par Kevin G. Wilson est le processus de régulation¹. Il s'agit d'une forme d'intervention encore plus contraignante que la simple action législative et bien plus que l'action budgétaire. Nos précédentes analyses sur l'action de l'État au Canada montrent un glissement progressif de la simple législation à la régulation. Les différents actes de loi et règlements sont soutenus et complétés par des actions budgétaires, menant à un encadrement accru de l'action des compagnies privées. Après avoir édicté les règles du jeu (législation et réglementation), l'État est devenu un acteur à part dans l'industrie télégraphique. Usant de son pouvoir de dépenser et de son autorité morale à établir la législation, le gouvernement, entre 1896 et 1916, unifie l'ensemble de ses actions. Il devient le régulateur d'un secteur industriel au complet. Cette unification de ses actions se caractérise par un accroissement de son rôle d'entrepreneur, une convergence dans la gestion des divers secteurs qu'il prend en charge et une modification majeure dans le domaine de la législation télégraphique.

Dans un premier temps, son rôle dans le domaine de l'industrie-télégraphique semble donc s'accroître considérablement. Le réseau télégraphique de l'État s'agrandit bien plus rapidement que ceux des autres compagnies privées. Il fait plus que quadrupler sa dimension entre 1896 et 1916 (+323%), ce qui constitue la plus importante croissance d'un réseau au Canada. Pour sa part, le réseau de la première compagnie privée, la Great North Western Telegraph, diminue légèrement en dimension, alors que celui de la deuxième compagnie, la Canadian Pacific Telegraph double pratiquement sa dimension dans le même temps (+87%). Enfin, plusieurs autres réseaux émergent, tous issus de filiales de compagnies ferroviaires. En 1896, l'État disposait du quatrième réseau au Canada, assez loin derrière les compagnies privées. En 1916, il est en troisième position, mais très proche des deux premières compagnies privées. Nous pouvons noter que cet essor du réseau télégraphique canadien se déroule durant la période de forte croissance

¹ Kevin G. Wilson, *Du monopole à la compétition : la déréglementation des télécommunications au Canada et aux États-Unis*, Sainte-Foy, Télé-Université, 1999, pages 61-63.

économique connue sous le nom de « Wheat Boom » entre 1896 et 1911. Ceci accroît de manière importante les ressources budgétaires de l'État, rendant possible la mise en pratique d'une nouvelle politique d'investissement dans le domaine de la télégraphie.

Réseau	Dimension (1896)	Dimension (1916)
Great North Western Telegraph	29 285 km	28 473 km
Télégraphe du Canadien Pacifique	12 550 km	23 519 km
Western Union Telegraph	4 743 km	4 959 km
Grand Trunk Pacific Railway Telegraph	-	8 351 km
Autres compagnies de chemin de fer	-	3 828 km
Télégraphe du gouvernement	4 484 km	18 974 km
Total	51 062 km	88 104 km

Tableau XXIX : Réseaux télégraphiques canadiens entre 1896 et 1916²

Le réseau télégraphique de l'État reste néanmoins morcelé en trois territoires. Contrairement à la partie précédente, nous allons étudier leur évolution entre 1896 et 1916 dans un même chapitre. La distinction en région établie pour le chapitre précédent, selon le concept défini par Chad Gaffield, perd de sa pertinence. En effet, si ces régions forment toujours « une combinaison spécifique d'éléments non spécifiques », elles tendent aussi à converger vers un modèle commun. Comme nous l'avions présenté, diverses caractéristiques géographiques, économiques et culturelles ont présidé à la mise en place des trois réseaux régionaux. Si les mêmes caractéristiques se retrouvaient dans chaque région, leur combinaison et leur importance relative définissaient chaque région de manière unique. Ainsi, le développement du réseau de Colombie-Britannique restait fortement marqué par la géographie, mais surtout par la volonté d'accompagner le développement économique des communautés isolées. Le réseau du Nord-Ouest répondait initialement à une logique nationaliste – le fameux mouvement expansionniste. L'État démontre ensuite une réelle volonté de déployer une

² *Annuaire statistique du Canada*, Ottawa, Ministère de l'Agriculture, 1897, pages 381-382 et *Annuaire du Canada*, Ottawa, Bureau du recensement et de la statistique, 1917, pages 465-467.

infrastructure en avance sur le développement économique local. Le réseau du nord-ouest est opérationnel dès le milieu des années 1880, alors que la colonisation et le boom économique de la région n'interviennent qu'après 1896. Enfin, le réseau du golfe du Saint-Laurent répond uniquement à une logique économique aux conséquences discutables. Issu d'une action de lobbying économique de la part des armateurs de Québec et de Montréal, ses qualités sont avant tout dictées par un intérêt économique corporatiste.

Si nous résumons ici le caractère unique de chaque combinaison d'éléments déterminants, c'est pour mettre en valeur le processus de convergence qui s'ensuit. À partir de 1896, le caractère unique de chaque réseau régional commence à se perdre et ces derniers recombinent peu à peu les caractéristiques initiales dans un processus commun. Les deux éléments déclencheurs dans ce processus sont la mise en place du réseau du Yukon et la bureaucratisation du service télégraphique gouvernemental. Le premier élément joue un rôle en étant l'étincelle qui démarre une frénésie constructive de la part du gouvernement. La nécessité d'établir des relations télégraphiques avec le territoire du Yukon amène la construction d'une ligne de télégraphe entre la Colombie-Britannique et Dawson. Plusieurs éléments expliquent cette construction, notamment le rejet de l'intervention privée et la volonté de bâtir une ligne en territoire canadien uniquement. L'interventionnisme de l'État, le nationalisme du gouvernement et les possibilités financières accrues se combinent pour mener à la plus grande extension du réseau public depuis 1876. Cette extension est suivie de plusieurs autres, notamment sur l'île de Cap Breton, dans la région de Chicoutimi, dans le district d'Athabaska, dans la vallée de l'Okanagan et sur l'île de Vancouver. Nous commencerons donc cette partie par une étude du processus ayant mené à la construction du réseau du Yukon et ses conséquences sur le réseau gouvernemental entre 1896 et 1906³.

³ Pour les états financiers présentés dans cette partie, nous avons aussi conservé les valeurs en dollars courants. Pour la période 1896-1906, l'indice des prix est encore relativement stable. Néanmoins, pour la période 1906-1916, cet indice varie considérablement, pour un taux d'inflation annuel moyen de l'ordre de 3% par an (soit un accroissement de 35% en 10 ans). Les chiffres fournis pour la période 1906-1916 sont donc à pondérer en connaissance de cause. A.G. Green et M.C. Urquhart, « New Estimates of Output Growth in Canada: Measurement and Interpretation » dans Douglas McCalla et Michael Huberman, *Perspectives on Canadian Economic History*, Mississauga, Copp Clark Longman Ltd, 1994, page 160-161.

Le second élément jouant un rôle dans cette uniformisation est la bureaucratisation de l'administration. Dans les premières années du XX^e siècle, la gestion du réseau gouvernemental devient de plus en plus lourde et complexe. L'ancienne organisation présentait seulement deux niveaux hiérarchiques avec d'une part les postes d'employés et de commis en bas de l'échelle et, d'autre part, les postes politiques de décision en haut, notamment au ministère des travaux-publics. Une réorganisation administrative en 1902-1903 crée deux niveaux intermédiaires et dépolitise la gestion du réseau télégraphique. L'accroissement de la dimension géographique du réseau débute approximativement à la même époque sans qu'il soit possible de savoir dans quel sens se positionne la relation de cause à effet. Ce processus de bureaucratisation, que nous mentionnons sans pour autant l'étudier en détail, rappelle celui décrit au niveau municipal par Michèle Dagenais⁴.

Le second chapitre de cette partie vise à mettre en valeur les changements institutionnels entourant l'industrie télégraphique, notamment la dépendance accrue dans laquelle se retrouvait cette dernière à partir du début du XX^e siècle. Ce chapitre nous permettra aussi de présenter la transition entre l'ancienne industrie télégraphique et la nouvelle industrie des télécommunications. En effet, depuis quelques années, l'industrie téléphonique prenait de plus en plus d'importance dans la vie économique du pays. Le téléphone était présent au Canada depuis les années 1880, mais n'avait jamais quitté le statut d'outil local. La plus longue distance couverte par cette technologie se trouvait entre Montréal et Toronto. Les fils téléphoniques coûtaient chers et étaient fragiles à toute perturbation, rendant les communications interurbaines plutôt aléatoires et, par conséquent, dispendieuses. La limite maximale d'une communication téléphonique fut longtemps bloquée autour du millier de kilomètres. À partir de 1900, le progrès technique permet d'outrepasser cette limite, rendant les communications interurbaines plus faciles à établir. La révolution électronique, après 1906, permet la mise au point des répéteurs, véritable révolution dans le domaine des télécommunications. En mars 1915, il est désormais possible de téléphoner d'Halifax à Vancouver. Ainsi, entre 1900 et

⁴ Michèle Dagenais, *Des pouvoirs et des hommes : L'administration municipale de Montréal, 1908-1950*, Montréal-Kingston, McGill-Queen's University Press, 1999. Cette synthèse documente l'émergence de la bureaucratie comme forme de pouvoir au niveau municipal au début du XX^e siècle. Comme nous le verrons, la normalisation de l'administration télégraphique du gouvernement fédéral semble répondre à la même logique.

1915, l'industrie téléphonique passe du statut de simple outil local à celui de moyen de communication continental. L'action de l'État s'adapte donc en conséquence.

À la même période, une autre technologie émerge, entre 1896 et 1906 ici aussi. Il s'agit de la télégraphie sans fil, prélude à la radiophonie. Cette invention apparaît donc à la fin du XIX^e siècle, en Europe en premier lieu, puis en Amérique du Nord lorsque le projet de transmission transatlantique démarre. Cette technologie, comme l'a démontré Pascal Griset, modifie considérablement le paradigme technico-stratégique à l'œuvre dans le domaine des télécommunications⁵. Jusqu'à présent, la télégraphie terrestre (et le téléphone après elle) asseyait sa puissance sur le contrôle de l'espace, via les lignes et câbles télégraphiques tissés sur terre et sous les océans. Les luttes commerciales sont alors des guerres de positions, reliées au déploiement géographique des réseaux télégraphiques. Chaque compagnie maintient un territoire exclusif, s'accroissant ou décroissant selon les circonstances, mais rarement interpénétré. La télégraphie sans fil, en autorisant les liaisons point à point, dématérialisant le lien de communications, ouvre l'ère de la guerre de mouvement, où le contrôle de l'espace perd de son importance, favorisant l'interpénétration des différents réseaux possibles. En résumé, la technologie modifie ici la perception de l'espace géographique et commercial.

L'État se trouve ainsi confronté à un nouveau défi, nécessitant une nouvelle adaptation dans ses actions et réactions. Il élabore alors progressivement un modèle réglementaire spécifique pour les technologies de communication. Notre étude de ce modèle est inspirée des travaux de Ken Cruikshank sur la régulation administrative des chemins de fer au Canada entre 1851 et 1933⁶. Comme lui, nous postulons la mise en place d'un système réglementaire comme conséquence de lutte de pouvoirs et de compromis entre les entrepreneurs, le gouvernement et les représentants politiques des consommateurs.

⁵ Pascal Griset, *Entreprise, technologie et souveraineté. Les télécommunications transatlantiques de la France (XIX^e-XX^e siècles)*, Paris, Éditions Rive Droite, 1996.

⁶ Ken Cruikshank, *Close Ties: Railways, Government and the Board of Railway Commissioners, 1851-1933*, McGill-Queen's University Press, 1991.

Chapitre 6 : La gestion du réseau télégraphique gouvernemental (1897-1916)

Lors de l'arrivée au pouvoir du gouvernement libéral de Wilfrid Laurier, le gouvernement possède et exploite un réseau télégraphique relativement marginal. Les 4 484 kilomètres de lignes, réparties sur six provinces et un territoire, font faible impression comparé aux réseaux des grandes compagnies privées, que ce soit celui de la Great North Western Telegraph Company (28 285 km) ou de la Canadian Pacific Telegraph Company (12 550 km)¹. Seul celui de la Western Union Telegraph Company (4 743 km) est comparable en taille, mais non en termes de rentabilité, puisque ce dernier, concentré dans les Provinces Maritimes, est massivement employé par les agences de presse, dont l'American Press. Cette marginalité se confirme après un rapide bilan du trafic sur les lignes. Avec un total d'environ 42 500 messages expédiés en 1896, le réseau du gouvernement se classe bon dernier, et de loin, après la Great North Western Telegraph (2 523 302 messages), la Canadian Pacific Telegraph (1 250 000 messages environ) et la Western Union Telegraph (172 442 messages). De plus, les chiffres des deux dernières compagnies ne comprennent pas les dépêches de presse, évaluées à presque un million pour la seule Western Union Telegraph². Enfin, même sans disposer des données financières de ces trois compagnies privées, nous pouvons raisonnablement affirmer, en mettant en relation la dimension du réseau (coûts d'exploitation) et son trafic (revenus), qu'elles sont grandement bénéficiaires, contrairement au réseau gouvernemental, largement déficitaire comme nous l'avons vu précédemment. Après un tel bilan, nous pouvons donc souligner la place restreinte occupée par l'État entrepreneur dans l'industrie télégraphique canadienne. Cette place semble conforme aux actions entreprises depuis 1872, actions visant seulement à fournir un service public dans des régions faiblement peuplées et donc peu rentables.

¹ *Annuaire statistique du Canada*, Ottawa, Ministère de l'Agriculture, 1897, pages 381-382.

² *Idem*.

La décennie 1897-1906 change considérablement cette manière d'agir de la part de l'État. Si le nouveau réseau télégraphique du Yukon semble jouer un rôle dans ce changement, nous ne pouvons ignorer les autres modifications dans la gestion administrative des réseaux télégraphiques par l'État. Pour sa part, la décennie suivante (1907-1916) semble marquer l'achèvement d'un processus de convergence et de normalisation dans l'action d'un État plus sûr de ses moyens et de ses politiques.

I. Un nouveau réseau au Yukon (1899-1906)

Le réseau télégraphique du Yukon, mis en place à la fin du XIX^e siècle, reproduit le modèle de développement ayant mené à la mise en place du réseau télégraphique de la Colombie-Britannique³. Les premiers explorateurs atteignent le Yukon à la fois par la mer (expéditions russes à la fin du XVIII^e siècle) et par la terre (expéditions de la Compagnie de la Baie d'Hudson au début du XIX^e siècle). La frontière entre la Russie d'Amérique (la future Alaska) et les possessions britanniques a été fixée par traité en 1825 sur le 141^e méridien⁴. Quelques postes sont établis dans ces régions reculées, notamment Fort Frances (1842), Fort Yukon (1847) et Fort Selkirk (1848)⁵. Plusieurs expéditions sillonnent la région dans les décennies suivantes, notamment celle de Perry Collins et le projet Overland en 1865-1866⁶. Une expédition de l'US Army en 1883 pour explorer le bassin du Yukon alerte les autorités canadiennes, qui envoient alors une expédition en 1887 sous l'autorité du docteur George Dawson pour explorer la région pour le compte du *Geological Survey of Canada*⁷. Dawson reconnaît le potentiel minier de la région, ce qui amène le gouvernement à envisager d'imposer sa souveraineté en ce lieu. En effet, au milieu des années 1890, la région du Yukon est isolée et très peu peuplée. Les rumeurs sur l'or amènent de plus en plus de chercheurs et de pionniers des

³ L'histoire du réseau télégraphique dans le Yukon a déjà été couverte par Bill Miller, *Wires in the Wilderness. The Story of the Yukon Telegraph*, Surrey (BC), Heritage House, 2004.

⁴ La Russie voulait à l'origine fixer la frontière sur le 139^e méridien, ce qui aurait placé les champs aurifères du Klondike en Alaska, puisqu'ils se trouvent entre le 139^e et le 141^e.

⁵ Pour de plus amples informations sur l'histoire du Yukon avant 1896, voir Allen A. Wright, *Prelude to Bonanza : the Discovery and Exploration of the Yukon*, Sydney (BC), Gray's Publishing, 1976.

⁶ Voir chapitre 3.

⁷ George M. Dawson, *Report on an exploration in the Yukon district, N.W.T. and adjacent northern portion of British Columbia, 1887*, Montréal, Dawson Brothers, 1888.

États-Unis. Les institutions judiciaires et politiques locales tiennent plus de l'expérience de l'Ouest américain que de la tradition britannique⁸. Un premier établissement de la Police Montée du Nord-Ouest est établi à Dawson City en 1894-1895, assurant une présence symbolique sous la direction de l'inspecteur Charles Constantine⁹. Ce dernier souligne à nouveau les possibilités aurifères de la région et les différentes recherches engagées. L'année suivante, Constantine dirige une force de vingt policiers pour établir l'autorité canadienne sur le tout nouveau district du Yukon, séparé des Territoires du Nord-Ouest. Heureuse coïncidence, la force policière est doublée par l'envoi de vingt hommes supplémentaires en février 1896.

A. Un projet politique

En effet, en août 1896, un groupe de prospecteurs découvre enfin un important gisement d'or dans la région du Klondike. Lorsque les premiers chargements d'or arrivent aux États-Unis à l'été 1897, la nouvelle déclenche rapidement une ruée vers l'or, notamment immortalisée par les nouvelles de Jack London. Le gouvernement canadien réagit rapidement à la nouvelle de la découverte d'or dans la région. En février 1898, le contingent de la Police Montée du Nord-Ouest passe de 40 à 200 hommes, chargé de maintenir l'ordre parmi les dizaines de milliers de personnes qui affluent vers le Yukon¹⁰. En juin 1898, le Territoire du Yukon est officiellement créé, instaurant une ébauche de gouvernement avec la nomination de James M. Walsh comme premier commissaire¹¹. La situation politique reste néanmoins confuse. La majorité des prospecteurs proviennent des États-Unis et la question de la frontière de l'Alaska n'est toujours pas réglée. Enfin, même si la lenteur des communications permettait aux

⁸ Ken S. Coates et William R. Morrison, *Land of the Midnight Sun. A History of the Yukon*, Montréal-Kingston, McGill-Queen's University Press, 2005, pages 60-67.

⁹ « Rapport du commissaire de la Police à cheval du Nord-Ouest : rapport de l'inspecteur C. Constantine, 10 octobre 1894 », *Documents de la session*, volume XXVIII (1895), document n°15, pages 75-93.

¹⁰ « Rapport du commissaire de la Police à cheval du Nord-Ouest : partie III, Territoire du Yukon », *Documents de la session*, volume XXXIII (1899), document n°15 ; Coates et Morrison, *Land of Midnight Sun...*, pages 99-102.

¹¹ « Walsh, James Morrow », *Dictionnaire biographique du Canada. Volume XIII (1901-1910)*, Québec/Toronto, Presses de l'Université Laval/University of Toronto Press, pages 1163-1164.

autorités de faire preuve d'une autonomie certaine dans l'administration de la région¹², la forte croissance démographique due à la ruée poussait ces dernières à souligner « [the] urgent need of communication, by telegraph or telephone, between the summit of the coast range of mountains and Dawson, Yukon Territory, a distance of about 650 miles »¹³. La proposition avait déjà été abordée par le parlement en mars 1898, puis de nouveau en juin 1899¹⁴. Le gouvernement semble avoir initialement envisagé de faire bâtir cette ligne par une entreprise privée. Deux chartes sont ainsi octroyées, la première à la Dawson City and Victoria Telegraph Company (Limited), la seconde à la Northern Commercial Telegraph Company (Limited)¹⁵. Quelques semaines plus tard, une pétition de l'Alaska Telegraph and Telephone Company pour la construction d'une ligne entre Dyea (dans le fjord du Skagway) à Dawson est acceptée par le Conseil Privé¹⁶. La situation reste en l'état pendant presque un an, sans qu'aucune de ces trois compagnies ne commence des travaux sérieux pour la construction de la ligne. En mars 1899, le ministre des Travaux publics présente au Conseil Privé un projet de ligne télégraphique de Bennett à Dawson, construite et gérée par le gouvernement¹⁷. M.J.B. Charleson est nommé pour superviser les travaux et la construction débute au mois de mai. Si cette dernière démarre difficilement, d'autres difficultés attendent le gouvernement, tant l'opposition est prompte à se saisir de la question.

Dès le mois de juin 1899, l'opposition conservatrice interpelle longuement le gouvernement au sujet de la ligne du Yukon¹⁸. Deux questions majeures sont soulevées par l'opposition. En premier lieu, le caractère public de la ligne est remis en question.

¹² Steele lui-même reconnaissait que plusieurs de ses décisions étaient illégales. Elles étaient néanmoins possibles grâce à l'autonomie dont il disposait vis-à-vis d'Ottawa. « Steele, Sir Samuel Benfield », *Dictionnaire biographique du Canada. Volume XIV (1911-1920)*, Québec/Toronto, Presses de l'Université Laval/University of Toronto Press, pages 1054-1060.

¹³ BAC, RG18, série A-1, volume 218, dossier 308, *Lettre du 28 décembre 1898, du contrôleur de la Police Montée du Nord-Ouest au Ministre des Travaux Publics*.

¹⁴ *Débats de la Chambre des Communes*, volume XXXIII (session 1898), page 1265 ; *Débats de la Chambre des Communes*, volume XXXIV (session 1899), pages 3103, 5764, 6061 et 6137.

¹⁵ Voir chapitre 7 pour les détails concernant ces deux compagnies.

¹⁶ BAC, RG2, décret n°1898-1273 (18 juillet 1898).

¹⁷ BAC, RG2, décret n°1899-405 (13 mars 1899).

¹⁸ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXIV (session 1899), pages 3103, 5534-5600, 5764, 6061 et 6137.

Les conservateurs, par la voix de Charles Tupper, leader de l'opposition officielle, soutiennent que le gouvernement libéral empiète sur des droits privés en faisant construire la ligne par le ministère des Travaux publics. En effet, la Northern Commercial Telegraph Company (Limited), disposant d'une charte canadienne, avait apparemment reçu l'appui du gouvernement en octobre 1898 pour son projet. Tupper souligne les dommages portés à la crédibilité du Canada auprès des milieux financiers britanniques par cette volte-face. Wilfrid Laurier, premier ministre et Andrew G. Blair, ministre des Chemins de fer et des Canaux, se défendent en invoquant la primauté de l'intérêt public sur les intérêts privés. Démontrant que la compagnie citée n'a rien fait entre octobre 1898 et mars 1899, ils parviennent indubitablement à justifier l'action du gouvernement. En second lieu, par la voix de George E. Foster, les conservateurs accusent le gouvernement d'avoir engagé des dépenses pour la ligne du Yukon sans que des subsides aient été votés à cet effet. La défense du gouvernement y est bien plus laborieuse. William S. Fielding, ministre des finances, appuyé par Laurier, tente de retarder le débat, puis de se justifier en invoquant l'urgence de la situation. Néanmoins, il apparaît effectivement que le gouvernement est fautif, ayant engagé les travaux sans avoir pris la peine de consulter la Chambre des communes à ce sujet. En août 1899, lorsque le gouvernement demande enfin des subsides pour son projet, les travaux sont déjà pratiquement achevés et la majorité des sommes déjà dépensées¹⁹.

B. La gestion technique du réseau

Sur le terrain, les travaux sont supervisés par Charleson. Le projet complet comporte deux lignes télégraphiques, la première de Benett à Dawson, la seconde de Tagish à Atlin. Le réseau est relié à celui de la *White Pass and Yukon's Route Railway* (WPYR) à Benett. La construction débute en mai et progresse lentement, mais sûrement. Longeant la rivière Yukon, le télégraphe avance à une vitesse moyenne de 12 km par jour²⁰. Il atteint Dawson le 28 septembre 1899 où il est dignement fêté par un premier télégramme éloquent du commissaire pour le Yukon, William Ogilvie, au ministre de l'intérieur, Clifford Sifton : « Time and space annihilated. We are of the world now.

¹⁹ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXIV (session 1899), pages 10117-10121.

²⁰ Miller, *Wires in the Wilderness...*, pages 25-33.

Wire just reached here six P.M. »²¹. La seconde ligne télégraphique atteint Atlin la semaine suivante. Le réseau final couvre donc 1 028 km de lignes et 15 bureaux. Il s'agit ici d'une première étape seulement. Le seul lien entre ce réseau gouvernemental et le reste du Canada passe par un service de navires à vapeur entre le Skagway et Vancouver, amenant le double inconvénient du délai et du passage sur le territoire des États-Unis. Le gouvernement Laurier aimerait disposer d'une ligne uniquement canadienne. Reprenant le tracé établi par Perry Collins en 1865-1866, un projet de ligne télégraphique entre la Colombie-Britannique et le Yukon est lancé²². La construction d'une ligne entre Quesnel et Atlin est mise en place au printemps 1900, toujours sous la direction de Charleson. Les travaux démarrent en mars, deux équipes partent respectivement d'Atlin vers le sud et de Quesnel vers le nord. La région est encore sauvage et les explorations sont déficientes. En octobre, les travaux s'arrêtent sans que les deux équipes se soient rejointes, impliquant l'échec du projet pour cette année²³. Malgré la performance technique, les critiques et rumeurs remettent en cause le travail de Charleson, d'autant plus que ce dernier est incapable de fournir une estimation correcte de la distance restant à couvrir entre les deux terminus provisoires²⁴. Finalement, des explorations rigoureuses sont menées au printemps 1901 et la ligne est enfin achevée. En mai 1901, la ligne Ashcroft-Quesnel, exploitée jusqu'à présent par le Canadien Pacifique, est reconstruite, puis intégrée au réseau gouvernemental du Yukon. Une seule et unique ligne de 2 938 km relie désormais Dawson à la Colombie-Britannique. L'embranchement entre Quesnel et Barkerville, construit en 1887, et celui entre Ashcroft et Lillooet, construit en 1896, sont eux aussi intégrés dans le réseau du Yukon. Cette même année, un embranchement de 325,5 km est construit entre Hazelton et Port Simpson, sur la côte Pacifique²⁵. L'année suivante, un nouvel embranchement est construit entre la station de 150 Mile House et Quesnel Forks, pour une longueur totale

²¹ BAC, RG18, série A-1, volume 218, dossier 308.

²² « Rapport du député-ministre des travaux publics, exercice 1898-1899 : service télégraphique de l'État », *Documents de la session*, volume XXXV (session 1900), document n°9, annexe V, page 10.

²³ Miller, *Wires in the Wilderness...*, pages 88-103.

²⁴ D'après les rapports des ingénieurs, Charleson estime d'abord la distance à 48 km, puis 80 km ensuite. La distance réelle est établie à 194 km en 1901. Miller, *Wires in the Wilderness...*, page 104.

²⁵ « Rapport du député-ministre des travaux publics, exercice 1900-1901 : service télégraphique de l'État », *Documents de la session*, volume XXXVII (session 1902), document n°19, annexe V, page 10.

de 103 km²⁶. Il s'agit de la dernière construction effectuée sur le réseau du Yukon jusqu'en 1907. Le réseau final, construit en trois ans, comprend désormais 3 624 km et 66 bureaux.

Ligne télégraphique	Longueur	Construction
Ashcroft-Dawson	2 968,5 km	1899-1902
Anciens embranchements	198 km	1887-1896
- Ashcroft-Lillooet	100 km	
- Quesnel-Barkerville	98 km	
Nouveaux embranchements	457,5 km	1901-1902
- Hazelton-Port Simpson	325,5 km	
- 150 Mile Station-Quesnel Forks	103 km	
- Tagish-Cariboo Crossing	29 km	

Tableau XXX : Réseau télégraphique du Yukon, 1899-1902²⁷

Le réseau étant majoritairement de construction récente, il ne nécessite aucuns travaux de réparation durant les années 1903-1907. Seuls les embranchements les plus anciens, Ashcroft-Lillooet et Quesnel-Barkerville, doivent être reconstruits entre 1906 et 1907²⁸.

C. La gestion financière du réseau

Sur le plan financier, le réseau télégraphique représente un investissement important pour le gouvernement fédéral. En tenant compte des crédits votés et des dépenses, il s'agit du projet le plus dispendieux engagé dans le domaine de la télégraphie, prouvant le caractère plus actif de l'État dans son investissement. En fait, il représente un effort financier plus important encore que le projet de réseau télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent vingt ans plus tôt, même s'il reste proportionnellement

²⁶ « Rapport du député-ministre des travaux publics, exercice 1902-1903 : service télégraphique de l'État », *Documents de la session*, volume XXXIX (session 1904), document n°19, annexe V, page 12.

²⁷ Canada, *Annuaire statistique du Canada*, Ottawa, Ministère de l'Agriculture, 1904, page 643.

²⁸ « Rapport du député-ministre des travaux publics, exercice 1906-1907 : service télégraphique de l'État », *Documents de la session*, volume XLIII (session 1908), document n°19, annexe V, rapport n°10 page 61.

similaire²⁹. En effet, l'effort maximal pour le réseau oriental avait atteint 12% du budget des travaux publics en 1880-1881, pour une dépense totale de 360 480,70 \$ sur cinq ans. Pour le réseau du Yukon, si l'effort maximal atteint aussi 11% du budget des travaux publics en 1899-1900, la somme totale investie dans la construction représente 945 903,20\$ sur trois ans. Le gouvernement fédéral a pratiquement investi la même somme chaque année dans le réseau du Yukon que la totalité des fonds engagés dans la construction du réseau du golfe du Saint-Laurent. Rapporté au kilométrage, l'investissement est plus important. Si le réseau du St Laurent couvrait 1 842 km de lignes (soit une dépense moyenne de 195\$ par km de ligne), le réseau du Yukon couvre 3 624 km (soit une dépense moyenne de 261\$ par km de ligne). Les deux réseaux ont été construits à vingt ans d'intervalle certes, mais l'inflation quasiment nulle ne justifie pas cet accroissement d'un tiers³⁰, d'autant plus que le réseau du Saint-Laurent comportait de nombreux câbles, bien plus dispendieux qu'une ligne terrestre. Le réseau du Yukon a néanmoins le désavantage d'avoir été construit dans des régions encore peu explorées.

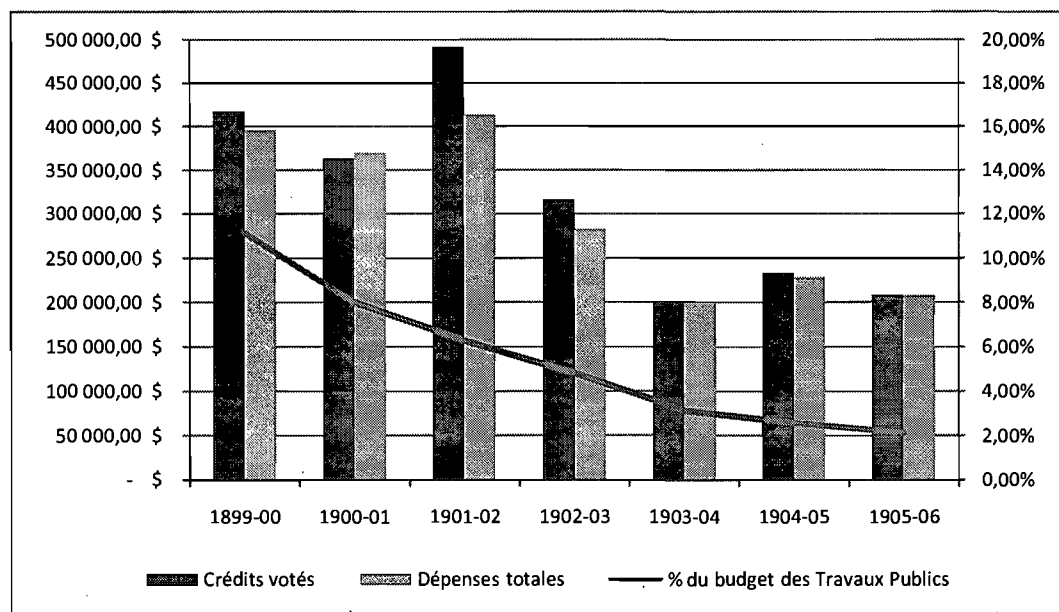


Figure 35 : Crédits votés et dépenses annuelles (Yukon, 1899-1906)³¹

²⁹ Voir chapitre 5.

³⁰ Entre 1881 et 1904, l'indice des prix reste extrêmement stable. Voir annexes 2 et 3.

³¹ « Rapport du député-ministre des travaux publics... », *Documents de la session*, volume XXXV à XLII (1900 à 1907) ; « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume XXXV à XLII (1900 à 1907).

En comparant avec la première construction du réseau télégraphique du Canadien Pacifique entre 1874 et 1878, similaire par la nature du terrain et le mode de construction, la construction du réseau du Yukon semble bien meilleur marché. Alloué à des entrepreneurs privés, la construction des 1 965 km de la ligne dans les Territoires du Nord-Ouest avait coûté 670 168,81\$ en quatre ans, soit une dépense moyenne de 341\$ par km de ligne³².

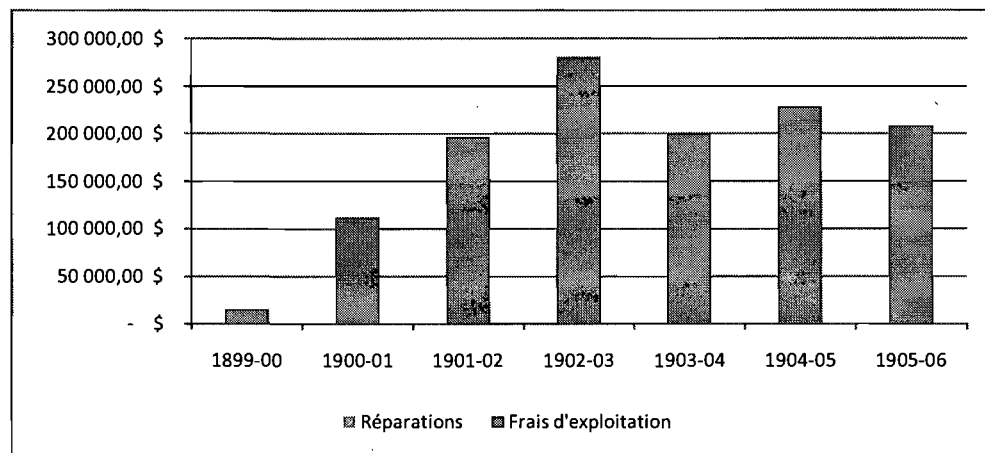


Figure 36 : Dépenses annuelles de maintenance (Yukon, 1899-1906)³³

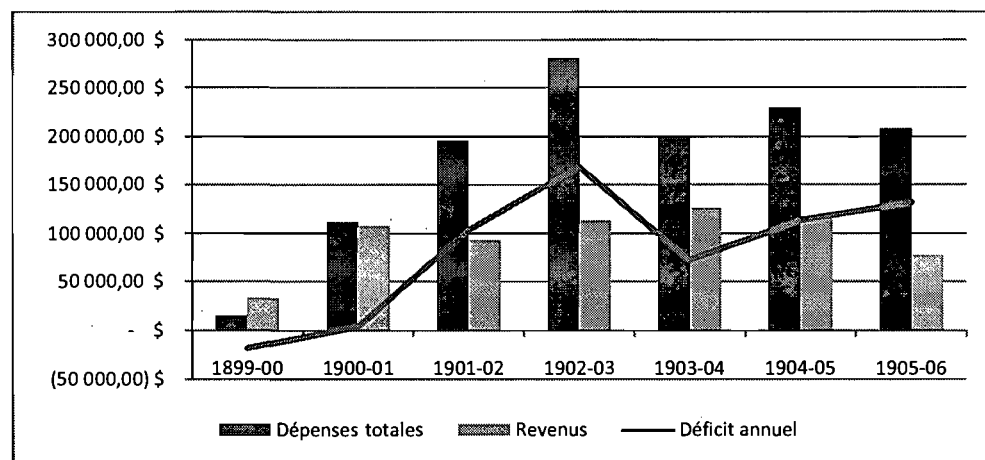


Figure 37 : Recettes et dépenses annuelles (Yukon, 1899-1906)³⁴

³² Voir chapitre 4.

³³ « Rapport du député-ministre des travaux publics... », *Documents de la session*, volume XXXV à XLII (1900 à 1907) ; « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume XXXV à XLII (1900 à 1907).

³⁴ *Idem*.

Au chapitre de l'entretien, l'immense majorité des dépenses couvrent les frais d'exploitation (salaires et réparations courantes) pour un total annuel moyen de 222 973,61\$ à partir de 1901. Le réseau étant neuf, les réparations restent extrêmement marginales (moins de 1% du total des dépenses de maintenance). Même si la répartition détaillée des frais d'exploitation est impossible à établir, nous pouvons néanmoins estimer d'après les crédits votés que les salaires représentent un peu plus des deux-tiers des dépenses engagées³⁵. Au niveau des recettes, le réseau télégraphique du Yukon se révèle immédiatement extrêmement rentable. Si l'ouverture pour 1899-1900 démontre déjà un important potentiel (33 716,88\$ de recettes), les revenus ne tardent pas à exploser comme le montre la moyenne supérieure à 100 000\$ de revenu annuel entre 1900 et 1906. Le réseau télégraphique du Yukon fournit environ 82% des recettes de l'ensemble des réseaux télégraphiques de l'État durant cette période. Le tarif des dépêches joue un rôle majeur dans cette situation. Alors que les tarifs de l'État dans les autres réseaux sont standardisés à 15-1, 25-2 ou 50-3³⁶, les tarifs sur la ligne du Yukon oscillent entre 75-5 et 300-20. Un message de quinze mots coûte donc 4\$ entre Vancouver et Dawson, contre seulement 35 cents entre Vancouver et Montréal. Malgré tout, le trafic transitant sur le réseau du Yukon représente 40% du total du trafic sur le réseau gouvernemental, avec une moyenne annuelle de 45 000 messages (sur un total de 115 000 messages)³⁷. Ce tarif prohibitif et le volume annuel de messages envoyés ne permettent néanmoins pas au réseau de rentrer dans ses frais, créant un déficit annuel moyen supérieur à 117 000\$ à partir de 1901.

D. Interrogations et débats politiques

La construction du réseau du Yukon soulève la controverse à la Chambre des communes. Comme nous l'avons vu, l'opposition s'interroge sur l'action du

³⁵ BAC, RG11, série B-6, volume 3092, n°6, pages 49-52 ; volume 3098, n°6, page 49 ; volume 3103, n°6, pages 56-59 ; volume 3107, n°7, pages 49-59 ; volume 3112, n°7, pages 49-59.

³⁶ Le premier chiffre indique le prix en cents pour les dix premiers mots, le second chiffre le prix en cents par mot supplémentaire. Ainsi, un tarif de 25-2 indique 25 cents pour les dix premiers mots et 2 cents par mot supplémentaire. « Rapport du député-ministre des travaux publics... », *Documents de la session*, volume XLII (1907), document n°19, annexe V, pages 32-34.

³⁷ « Rapport du député-ministre des travaux publics... », *Documents de la session*, volume XXXV à XLII (1900 à 1907) ; « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume XXXV à XLII (1900 à 1907).

gouvernement dès juin 1899. Les interrogations reprennent au début de la session 1900, lorsque l'opposition demande copie des contrats de construction pour la ligne³⁸. Reprenant la même procédure qu'en 1876-1878, le parti conservateur tente d'embarrasser le gouvernement libéral en relançant périodiquement le débat sur la construction de la ligne du Yukon. Ainsi, après les demandes de la session de 1900, le parti conservateur interpelle de nouveau le gouvernement en avril-mai 1901, en avril-mai 1902 ainsi qu'en mai et en juillet 1903³⁹. Après trois ans, l'opposition semble s'essouffler devant les réponses du gouvernement et la réélection du gouvernement Laurier lors des élections de 1904. Le réseau du Yukon ne revient plus sur le devant de la scène à partir de ce moment là.

Les principales critiques de l'opposition conservatrice tenaient en deux points principalement. En premier lieu, il est reproché au gouvernement l'autonomie financière laissée à Charleson pour les dépenses concernant le Yukon. Lors des questions de la session 1901, un important débat se déroule au sujet des comptes des employés du gouvernement dans la région, notamment les dépenses de Charleson et de M. Gobeil. Les dépenses de Charleson sont particulièrement scrutées à la loupe par l'opposition, qui souligne d'une part le montant important de remboursement peu conventionnels (barbier, vêtements...) et d'autre part le manque de pièces justificatives pour les remboursements accordés. Joseph Tarte, ministre des Travaux publics, reconnaît avec réticence certains remboursements indus, mais défend Charleson avec énergie, minimisant les sommes suspectes. À travers ces deux personnes, l'opposition critique fortement ce qu'elle pense être une propension des fonctionnaires fédéraux à mener un train de vie supérieur à la stricte nécessité⁴⁰. En second lieu, le parti conservateur soulève la question du favoritisme dans le choix des fournisseurs. Dans un premier temps, il est reproché à Charleson d'avoir obtenu des marchandises dans le magasin tenu

³⁸ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXV (session 1900), pages 283 et 1103.

³⁹ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXVI (session 1901), pages 4103 et 4353-4370 ; *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXVII (session 1902), pages 2876, 3311 et 4169-4198 ; *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXVIII (session 1903), pages 3098-3106, 6021 et 14330.

⁴⁰ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXVI (session 1901), page 4357.

par son propre fils⁴¹. Ensuite, il lui est reproché d'avoir accepté un contrat de fournitures de poteaux avec M. Rochester, ce dernier étant fonctionnaire fédéral pour le ministère des Travaux publics. Même si le contrat alloué ne semble pas illégal, le ministre des travaux publics concède qu'il est difficile de le défendre devant la Chambre des communes⁴². Enfin, il est reproché à Charleson d'avoir fait affaire avec la maison Kelly, Douglas et Cie pour l'achat de fournitures en 1901-1902⁴³. De manière générale, le parti conservateur accuse le gouvernement de favoriser en permanence les fournisseurs proches du parti libéral, au détriment des intérêts de l'État. Le ministre des travaux publics ne semble pas nier l'évidence proclamant « [devoir] d'abord servir les intérêts du parti auquel [il] apparten[t] »⁴⁴. L'opposition tente de discréditer le gouvernement une dernière fois en juillet 1903, mais la proposition échoue⁴⁵.

Même si les allégations semblent sérieuses, voire même fondées, le gouvernement libéral de Laurier échappe au sort du gouvernement libéral de Mackenzie. Ce dernier, vaincu par les conservateurs de Macdonald lors de l'élection de 1878, avait été sévèrement critiqué par une commission royale d'enquête en 1880. La victoire libérale aux élections de 1904 et la faible portée des accusations du parti conservateur permettent au gouvernement de se tirer indemne de ces controverses.

II. Expansion et convergence (1897-1906)

Entre 1897 et 1906, le gouvernement continue d'assurer la gestion des trois autres réseaux télégraphiques. Cette décennie marque un tournant important à plusieurs titres. D'abord, sur le plan technique, la dimension du réseau télégraphique s'accroît considérablement. Ensuite, sur le plan financier, les dépenses d'exploitation et les revenus explosent littéralement pour atteindre des sommets inégalés. Enfin, les différents réseaux semblent entamer un processus de convergence dans leur mode de gestion, même si des différences restent perceptibles.

⁴¹ *Ibid.*, pages 4361-4362.

⁴² *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXVII (session 1902), pages 4170-4176 et 4182-4194.

⁴³ *Ibid.*, pages 4178-4181.

⁴⁴ *Ibid.*, page 4180.

⁴⁵ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXVI (session 1901), page 4357.

A. L'accroissement du réseau gouvernemental

Nous pouvons constater l'important accroissement du réseau télégraphique gouvernemental, même en tenant compte de l'ajout du réseau du Yukon. En effet, le nombre de lignes gérées par le gouvernement fait plus que doubler entre 1896 et 1906, passant de 4 484 km à 11 545 km (+157%).

Réseau	Dimension (1896)	Dimension (1906)
Great North Western Telegraph	29 285 km (57,4%)	19 179 km (36,6%)
Télégraphe du Canadien Pacifique	12 550 km (24,6%)	17 525 km (33,4%)
Western Union Telegraph	4 743 km (9,2%)	4 148 km (8%)
Télégraphe du gouvernement	4 484 km (8,8%)	11 545 km (22%)
Total	51 062 km	52 397 km

Tableau XXXI : Réseaux télégraphiques canadiens entre 1896 et 1906⁴⁶

En 1906, le réseau télégraphique gouvernemental occupe donc la troisième place parmi les réseaux télégraphiques canadiens, largement devant celui de la Western Union Telegraph et relativement proche de celui du Télégraphe du Canadien Pacifique. Le fort accroissement du réseau télégraphique gouvernemental reste néanmoins variable suivant les différentes régions.

1. Le réseau de Colombie-Britannique

Le réseau gouvernemental en Colombie-Britannique est probablement le plus touché par la mise en place du réseau télégraphique du Yukon. Couvrant 912 km en 1896, il double presque ses dimensions avec 1 659 km de lignes en 1906 (+82%). Sur ce total, 961 km sont exploités via un système télégraphique (58%), 418,5 km sont exploités via un système téléphonique (25%) et 279,5 km sont exploités via un système mixte télégraphique et téléphonique (17%). Il est possible de distinguer deux périodes concernant ce réseau, la première entre 1896 et 1902, la seconde entre 1900 et 1906, les deux périodes se chevauchant légèrement.

⁴⁶ *Annuaire statistique du Canada*, Ottawa, Ministère de l'Agriculture, 1897, pages 381-382 et *Annuaire du Canada*, Ottawa, Bureau du recensement et de la statistique, 1907, pages 423-425.

Dans un premier temps, le gouvernement se focalise principalement sur le réseau du Yukon et son raccordement au réseau gouvernemental en Colombie-Britannique. L'embranchement construit en 1896 entre Ashcroft et Lillooet est incorporé en 1901 au réseau du Yukon, ainsi que celui plus ancien de Quesnel à Barkerville. Une nouvelle ligne locale est construite parallèlement à celle déjà en service entre Ashcroft et Quesnel en 1900⁴⁷. Cette dernière est alors transférée au réseau du Yukon, tandis que la ligne locale reste sous le contrôle du superintendant de Colombie-Britannique. Enfin, l'arrangement signé avec le Canadien Pacifique concernant les lignes du gouvernement en 1886 est abandonné en 1901. Les lignes alors exploitées par le Canadien Pacifique et subventionnées par le gouvernement fédéral sont reprises par ce dernier et réincorporées aux réseaux de Colombie-Britannique et du Yukon. Les lignes Ashcroft-Quesnel et Ashcroft-Lillooet (intégrées au Yukon) sont reprises en mai 1901, celle de Victoria-Cap Beale en octobre 1901. Passé cette date, le gouvernement ne subventionne plus aucune ligne dans la région et exploite l'ensemble de son réseau lui-même⁴⁸.

Dans un second temps, le gouvernement commence à étendre son réseau de manière importante. Ainsi, la ligne de Victoria-Cap Beale, souvent endommagée, doit être doublée par une nouvelle ligne Victoria-Alberni-Cap Beale entre 1898 et 1899⁴⁹. Ce qui devait être une simple ligne de remplacement s'avère marquer le début d'un important projet de construction dans la province. En 1900, une ligne exploitée par téléphone est construite entre Kamloops et la région du Lower-Nicola⁵⁰. Une nouvelle ligne télégraphique est construite entre Golden et Windermere en 1901. L'année suivante, une ligne est construite entre Alberni et Clayoquot tandis que l'île de Salt Spring est reliée par téléphone à Vancouver. Enfin, deux nouvelles lignes sont construites entre le Lower Nicola et Penticton, puis entre Penticton et Kelowna en 1904

⁴⁷ « Rapport du député-ministre des travaux publics, exercice 1899-1900 : service télégraphique de l'État », *Documents de la session*, volume XXXVI (session 1901), document n°19, annexe V, page 13.

⁴⁸ « Rapport du député-ministre des travaux publics, exercice 1901-1902 : service télégraphique de l'État », *Documents de la session*, volume XXXVIII (session 1903), document n°19, annexe V, pages 10-11.

⁴⁹ BAC, RG11, série B-6, volume 3074, n°5, page 25 ; volume 3078, n°5, page 32 ; volume 3082, n°5, page 46 et n°1, page 46.

⁵⁰ BAC, RG2, décret n°1899-1479 (12 juillet 1899) ; BAC, RG11, série B-6, volume 3082, n°5, page 47 ; volume 3087, n°1, page 121.

tandis que la ligne Golden-Windermere est équipée en téléphone en 1905⁵¹. Nous pouvons noter l'usage croissant de ce dernier, fait par le gouvernement à partir du début du XX^e siècle. Sur les 992,5 km de lignes construites entre 1899 et 1906, 698 km sont exploitées via un système téléphonique ou mixte, soit près de 70% du total des nouvelles constructions (42% par téléphone et 28% mixte).

Ligne télégraphique / téléphonique	Longueur	Construction
Ashcroft-Quesnel (liaison locale)	346 km	1878-1887
Lignes sur l'île de Vancouver	655 km	1891-1904
- Victoria-Cap Beale	190 km	
- Nanaimo-Comox	130,5 km	
- Parksville-Alberni-Cap Beale (2 lignes)	139 km	
- Alberni-Clayoquot	155,5 km	
- Salt Spring Island (téléphone)	40 km	
Lignes continentales	658 km	1901-1906
- Kamloops-Nicola-Penticton (2) (téléphone)	378,5 km	
- Vernon-Kelowna-Penticton (2) (mixte)	131,5 km	
- Golden-Windermere (mixte)	148 km	

Tableau XXXII : Réseau télégraphique de Colombie-Britannique, 1896-1906⁵²

Au niveau des réparations majeures, nous pouvons constater la bonne situation du réseau de Colombie-Britannique. En effet, le ministère, bien que déplorant la qualité médiocre de plusieurs lignes, dont notamment celle de Victoria-Cap Beale, ne présente que peu de travaux. Deux lignes seulement nécessitent une reconstruction (Quesnel-Barkerville en 1898-1899 et Nanaimo-Comox en 1900-1902) tandis que trois lignes seulement font l'objet de travaux importants (Victoria-Cap Beale en 1896, Ashcroft-Lillooet en 1902 et Kamloops-Lower Nicola en 1903). Enfin, le câble sous-marin de Salt Spring Island donne des signes de faiblesse en juillet 1904, mais finit par fonctionner convenablement durant toute la période⁵³.

⁵¹ BAC, RG11, série B-6, volume 3092, n°5, page 49.

⁵² *Annuaire du Canada*, Ottawa, Bureau du recensement et de la statistique, 1907, pages 423-425. Le réseau au complet comporte 12 lignes, mais un regroupement a été effectué pour certaines lignes.

⁵³ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume XXXVI à XLII (1901 à 1907).

2. Le réseau des Territoires du Nord-Ouest

Le réseau gouvernemental dans les Territoires du Nord-Ouest est pour sa part le théâtre d'une faible activité. Couvrant 1 123 km en 1896, il augmente légèrement sa dimension avec un total de 1 540,5 km de lignes en 1906 (+37%). Sur ce total, 1 405,5 km sont exploités via un système télégraphique (91%) et 135 km via un système téléphonique (9%).

Durant la plus grande partie de la période étudiée, le gouvernement ne fait pratiquement rien dans la région. En fait, le réseau n'évolue pas entre 1896 et 1903, mis à part la vente finale de la ligne Dunmore-Fort McLeod à la Compagnie de Chemin de fer et de houille d'Alberta en juillet 1896, louée depuis 1885⁵⁴. À partir de 1903, la situation change considérablement. Le gouvernement entreprend une série de travaux entre 1903 et 1905 pour accroître le réseau en place. Trois lignes télégraphiques sont ainsi bâties en 1903-1904, la première entre Wood Mountain et Willow Bunch (61 km), la seconde à Llyodminster (boucle de 36 km) et la troisième entre Edmonton et Athabaska Landing (157,5 km). Dans le même temps, plusieurs lignes téléphoniques sont aussi bâties pour le service de communautés isolées ou de réserves amérindiennes. Cinq lignes, représentant un total de 135 km sont construites entre 1903 et 1905⁵⁵. Ici aussi, nous pouvons noter l'usage important fait par le gouvernement des lignes téléphoniques en complément de son réseau télégraphique.

Si peu de travaux de construction prennent place dans les Territoires du Nord-Ouest, les réparations n'occupent guère plus d'espace. À l'exception de quelques poteaux à replanter sur la ligne Qu'Appelle-Edmonton entre 1898 et 1899, les travaux les plus importants se sont concentrés sur le tracé des deux lignes télégraphiques les plus anciennes. En effet, ces lignes ayant été construites dans les années 1883-1885, avant la colonisation, elles passent désormais au milieu de terrains désormais privés (champs, fermes...). Le gouvernement, à partir de 1903-1904, engage donc des travaux annuels pour déplacer ces lignes le long des voies de communication (routes, voies ferrées)⁵⁶.

⁵⁴ Cf. chapitre 4.

⁵⁵ BAC, RG11, série B-6, volume 3099, n°1, page 161 ; volume 3105, n°7, pages 441-444 ; volume 3107, n°6, pages 65-67 ; volume 3109, n°10, pages 468-474.

⁵⁶ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume XL à XLII (1905 à 1907).

L'ensemble des travaux ainsi engagés représente néanmoins une volonté consciente de l'État de consolider et de renforcer son réseau régional.

Ligne télégraphique / téléphonique	Longueur	Construction
Qu' Appelle-Edmonton	1 005,5 km	1883
Moose Jaw-Wood Mountain	145,5 km	1885
Nouvelles lignes télégraphiques - <i>Wood Mountain-Willow Bunch</i> - <i>Edmonton-Athabaska Landing</i> - <i>Lloydminster (boucle)</i>	254,5 km 61 km 157,5 km 36 km	1903-1905
Nouvelles lignes téléphoniques - <i>Edmonton-Saint Albert-Alexandria (2)</i> - <i>Batoche-Agence des Sauvages (2)</i> - <i>Edmonton-Agence des Sauvages</i> - <i>Victoria-Andrew-Whitford</i>	135 km 58 km 20 km 38,5 km 18,5 km	1902-1905

**Tableau XXXIII : Réseau télégraphique des
Territoires du Nord-Ouest, 1896-1906⁵⁷**

3. Le réseau du golfe du Saint-Laurent et des Provinces Maritimes

Enfin, le réseau gouvernemental dans le golfe du Saint-Laurent et les Provinces Maritimes subit d'importantes modifications. Il accroît considérablement la superficie couverte par ses lignes passant d'un total de 2 342,5 km en 1896 à 4 653 km de lignes en 1906 (+98%). Sur ce total, l'immense majorité est exploitée via un système télégraphique (4 493,5 km, 96,5%), le restant étant exploité via un système mixte télégraphique et téléphonique (159,5 km, 3,5%). Nous pouvons noter aussi l'existence d'une liaison de télégraphie sans fil à travers le détroit de Belle-Île, la seule exploitée par le ministère des Travaux publics au Canada en 1906.

Malgré l'important accroissement du nombre de lignes dans la région, nous pouvons néanmoins constater une situation similaire aux deux régions étudiées précédemment. En effet, ici aussi, le gouvernement fait preuve d'une intervention

⁵⁷ *Annuaire du Canada*, Ottawa, Bureau du recensement et de la statistique, 1907, pages 423-425. Le réseau au complet comporte 11 lignes, mais un regroupement a été effectué pour certaines lignes.

modérée lors des dernières années du XIX^e siècle. Deux travaux secondaires sont ainsi engagés entre 1897 et 1900. Le premier prend place dans la région de Charlevoix, pour relier l'île aux Coudres et Saint-Alexis au réseau gouvernemental près de Baie St-Paul (1897-1898). Le second prend place sur l'île de Cap-Breton avec l'établissement d'une ligne entre Chéticamp et Meat-Cove, achevant ainsi le tour de l'île par le réseau télégraphique gouvernemental (1899-1900)⁵⁸. Le plus important projet mis en place par le gouvernement dans la région concerne la prolongation de la rive nord du Saint-Laurent. À partir de 1897, la ligne progresse petit à petit vers le détroit de Belle-Île, finalement atteint en 1901⁵⁹. Un câble a été commandé en septembre 1900 pour traverser le détroit, mais le navire câblé du gouvernement, le *Newfield*, fait naufrage lors de son transport. Le câble est sauf et la machinerie a pu être récupérée sur l'épave. Elle est alors installée sur un nouveau navire récemment acquis, le *Tyrian*, qui devient à l'été 1901 le nouveau navire câblé du gouvernement⁶⁰. Le câble est finalement posé en septembre 1901 tandis que deux stations Marconi de télégraphie sans fil sont installées de part et d'autre du détroit, pour servir de complément si le câble venait à défaillir⁶¹.

À partir de 1902, le gouvernement engage une importante série de travaux de moindre envergure dans trois zones distinctes. Les travaux s'étendent sur plusieurs années et s'achèvent en 1905. Le premier projet couvre un câblage sous-marin complémentaire pour relier l'île d'Anticosti aux Îles-de-la-Madeleine, en prenant l'île Bryon comme point d'arrêt. Les câbles sont posés en novembre 1902⁶². Le second projet prend place sur l'île de Cap-Breton, où sont bâties plus de 500 km de lignes en trois

⁵⁸ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume XXXII à XXXV (1897 à 1900).

⁵⁹ BAC, RG11, série B-6, volume 3074, n°5, pages 21-24 ; volume 3078, n°5, pages 27-31 ; volume 3082, n°5, pages 39-42 ; volume 3086, n°5, pages 45-49 ; volume 3087, n°1, pages 115-116 ; volume 3092, n°5, pages 43-44.

⁶⁰ BAC, RG2, série A-1, décrets n°1901-438 (8 mars 1901), 1901-1116 (29 mai 1901) et 1901-2171 (14 décembre 1901).

⁶¹ « Rapport du député-ministre des travaux publics, exercice 1901-1902 : service télégraphique de l'État », *Documents de la session*, volume XXXVIII (session 1903), document n°19, annexe V, page 8.

⁶² BAC, RG11, série B-6, volume 3099, n°1, pages 155-156 ; BAC, RG2, série A-1, décret n°1902-1115 (1^{er} août 1902).

ans⁶³. Enfin, le dernier projet concerne la région de Chicoutimi et du Saguenay, où 450 km de lignes environ sont bâties durant cette même période⁶⁴.

Lignes et câbles télégraphiques	Longueur	Construction
Terre-Neuve	22,5 km	1882
Québec - Réseau d'Anticosti (4) - Réseau des Îles-de-la-Madeleine (7) - Réseau de Chicoutimi (9) - Réseau de la rive nord - Réseau de la Quarantaine (4) (mixte)	3 467,5 km 509 km 404 km 613,5 km 1 882,5 km 58,5 km	1880-1905
Nouvelle-Écosse - Ligne Sydney-Meat Cove (2) - Câble Meat-Cove-Île St-Paul - Ligne Mabou-Chéticamp-Meat Cove - Ligne du Cap-de-Sable (3) (mixte) - Nouvelles lignes sur Cap Breton (4)	1 023 km 270,5 km 37 km 175,5 km 28,5 km 511,5 km	1880-1905
Nouveau-Brunswick - Ligne Chatham-Escouminac - Réseau de la baie de Fundy (4) (mixte)	140 km 67,5 km 72,5 km	1880-1885

Tableau XXXIV : Réseau télégraphique du golfe du Saint-Laurent, 1896-1906⁶⁵

Au chapitre des travaux de réparation, le réseau du Saint-Laurent et des Provinces Maritimes semble rester dans la norme des autres régions, notamment en ce qui concerne les lignes terrestres. La plupart des travaux concernent donc la reconstruction et le remplacement des poteaux sur plusieurs lignes anciennes, la ligne Mabou-Chéticamp notamment en 1895, 1897 et 1899, la ligne de la rive nord en 1897 également, la ligne Sydney-Meat Cove en 1898 et les lignes terrestres d'Anticosti et des

⁶³ BAC, RG2, série A-1, décret n°1902-471 (15 avril 1902); BAC, RG11, série B-6, volume 3101, n°7, pages 310-313; volume 3103, n°5, pages 45-48; volume 3107, n°6, pages 53-54; volume 3109, n°10, pages 456-457.

⁶⁴ BAC, RG11, série B-6, volume 3101, n°7, pages 314-316; volume 3105, n°7, pages 434-438; volume 3107, n°6, pages 56-60; volume 3109, n°10, pages 460-467; volume 3113, n°10, pages 309-314.

⁶⁵ *Annuaire du Canada*, Ottawa, Bureau du recensement et de la statistique, 1907, pages 423-425. Le réseau au complet comporte 42 lignes, mais un regroupement a été effectué pour certaines lignes.

Îles-de-la-Madeleine entre 1899 et 1901⁶⁶. Au niveau des relations avec les compagnies privées, le gouvernement entretient des bureaux télégraphiques conjoints avec la Great North Western Telegraph Company et la Western Union Telegraph Company, sur le même modèle que les bureaux conjoints avec le Canadien Pacifique dans l'ouest et en Colombie-Britannique. De même, des lignes téléphoniques sont installées pour compléter certaines lignes télégraphiques, particulièrement au Cap de Sable où le réseau est même loué à la compagnie de téléphone de Barrington en décembre 1897⁶⁷.

Mais le réseau gouvernemental dans la région se distingue par l'importance des câbles sous-marins mis en œuvre. Ce sont ces câbles qui entraînent les travaux d'entretien les plus importants. Entre 1896 et 1906, tous les câbles sont touchés par des pannes et des ruptures, engageant les navires câbliers du gouvernement, le *Newfield* et son successeur le *Tyrian*, dans de longs et fréquents voyages à travers l'espace maritime canadien atlantique. Dans la baie de Fundy, les câbles du Grand-Manan et de Eastport sont endommagés à quatre reprises⁶⁸. Dans le Bas Saint-Laurent, le câble de Bersimis-Manicouagan est rompu quatre fois lui aussi, isolant la rive nord au complet à deux reprises⁶⁹. L'île d'Anticosti est probablement la plus touchée par les pannes. Le câble vers la rive nord se rompt à six reprises, tandis que celui vers Gaspé se brise une fois, isolant alors l'île pendant près de neuf mois⁷⁰. Le câble des îles-de-la-Madeleine est aussi défaillant, puisqu'il se rompt quatre fois, sans pour autant surprendre le

⁶⁶ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume xxxii à xlii (1897 à 1907).

⁶⁷ BAC, RG2, décret n°1897-702 (25 mars 1897).

⁶⁸ Les coupures ont lieu au printemps 1897, à l'été 1898, à l'été 1899 et au printemps 1904 soit 15 mois en tout. « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume xxxii à xlii (1897 à 1907).

⁶⁹ Les coupures ont lieu en janvier 1896 (isolement complet), au printemps-été 1899, en été 1900 et au cours de l'hiver 1902 et printemps 1903 (isolement complet), soit un total de 15 mois aussi. L'isolement complet de la rive nord se produit lorsque le câble de Bersimis est coupé en même temps que le câble d'Anticosti. *Idem*.

⁷⁰ Les ruptures y sont particulièrement longues, totalisant 61 mois de coupures pour le câble nord et 9 mois pour le câble sud. Ainsi, l'île ne peut communiquer avec la rive nord pendant pratiquement toute l'année 1896, 1901, 1902, 1903, 1904 et 1905-1906. Les ruptures ont presque toujours lieu au début de l'hiver (octobre-novembre) et ne sont jamais réparées avant le mois d'août de l'année suivante. La rupture du câble de Gaspé isole complètement l'île entre novembre 1905 et août 1906. *Idem*.

gouvernement, informé de ses déficiences près de deux ans avant la première rupture⁷¹. Enfin, le câble de l'île St-Paul est coupé à quatre reprises pour sa part⁷².

Les câbles les plus récents ne sont pas épargnés, puisqu'ils tombent en panne quelques mois après leur pose. Le câble de liaison entre Anticosti et les Îles-de-la-Madeleine, via l'île Bryon, posé en novembre 1902, est coupé à trois reprises, la section Anticosti-Bryon étant même temporairement abandonnée en décembre 1904⁷³. Quant au câble de Belle-Île, posé en 1901, il est rompu quelques semaines après sa pose pour la première fois, puis à trois reprises ensuite, avant sa rupture définitive en décembre 1904⁷⁴. La station Marconi de télégraphie sans fil assure alors les communications, prouvant ainsi son efficacité. Au total, les coupures sur les câbles télégraphiques empêchent un bon fonctionnement du réseau local. Les pannes et ruptures mettent hors service plusieurs câbles majeurs pendant pratiquement un quart de la période étudiée.

B. La gestion du réseau gouvernemental

L'analyse des données financières et administratives disponibles permet d'étudier la gestion de son réseau télégraphique par le gouvernement fédéral. Si les résultats divergent selon les régions étudiées, nous pouvons néanmoins noter un début de convergence dans les modes de gestion.

1. La gestion financière

Le réseau gouvernemental représente toujours une importante dépense pour le gouvernement. Les deux périodes relevées par l'étude des travaux d'investissement sont discernables dans la figure 35. Même si les dépenses s'accroissent continuellement, les crédits votés stagnent autour de 100 000\$ annuel entre 1896 et 1899 (dépense annuelle moyenne de 77 822,63\$). La période charnière se situe en 1899-1901, avec un fort

⁷¹ Le gouvernement est informé en septembre 1896, le câble se brisant pour la première fois à l'automne 1898 (deux fois), au printemps 1904 et à l'été 1906, totalisant ainsi 9 mois de coupure. *Idem.*

⁷² Les coupures ont lieu de l'hiver 1896 au printemps 1897, au printemps 1898, de l'automne 1900 à l'été 1901 et durant pratiquement toute l'année 1905-1906, soit un total de 46 mois de coupure. *Idem.*

⁷³ Les autres ruptures ont lieu de l'hiver 1903 à l'hiver 1904, puis du printemps 1905 à l'été 1906, soit 28 mois de coupure. *Idem.*

⁷⁴ La première rupture a lieu à l'hiver 1901, puis ensuite à l'été 1902, au printemps-été 1903 et en été 1904, soit 12 mois de rupture. *Idem.*

accroissement des crédits et des dépenses effectuées. La situation se stabilise de nouveau à partir de 1901 jusqu'en 1906, avec un maintien des crédits votés autour de 250 000\$ annuel (dépense annuelle moyenne de 232 238,92\$). Nous pouvons néanmoins constater que le pic des dépenses se situe en 1902-1903. L'explication se trouve dans l'achat et l'entretien, à partir de cette année là, du nouveau navire câblé du gouvernement, le *Tyrian*⁷⁵.

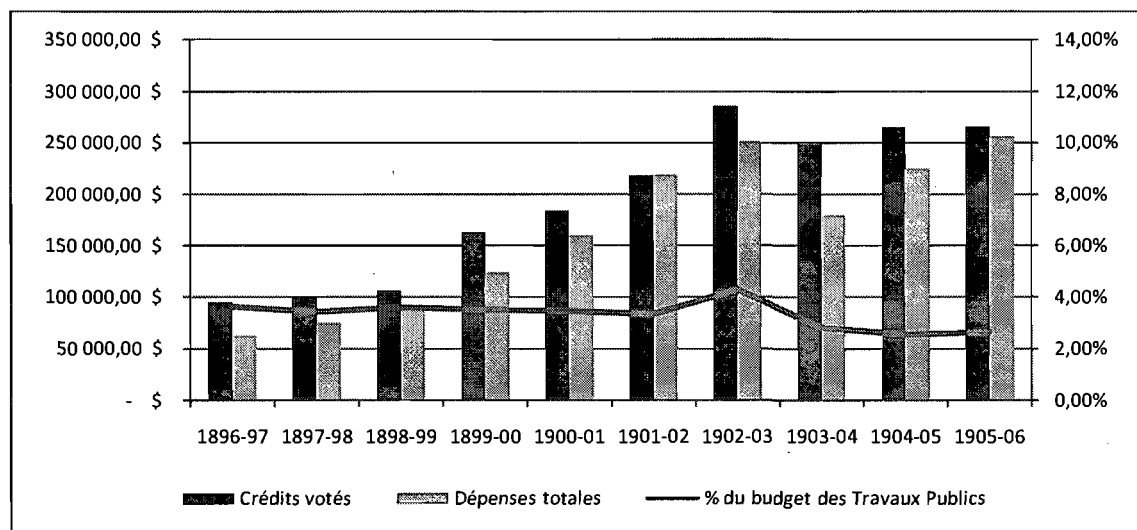


Figure 38 : Crédits votés et dépenses annuelles (Canada hors-Yukon, 1896-1906)⁷⁶

Dans le même temps, la charge du réseau télégraphique diminue par rapport aux autres dépenses du ministère des Travaux publics, passant de 3,74% du budget du ministère en 1896 à 2,66% en 1906. Cet apparent paradoxe s'explique d'une part par l'absence du Yukon dans notre calcul, qui accapare de nombreuses ressources du ministère et, d'autre part, par le très fort accroissement des dépenses gouvernementales pour les travaux publics entre 1896 et 1906. En effet, si les dépenses concernant le réseau télégraphique sont multipliées par quatre entre 1896 et 1906 (64 720,01\$ à

⁷⁵ Le navire entre en service l'été 1901, mais son paiement est effectué en 1901-1902 (48 859,10\$) et son premier entretien complet en 1902-1903 (36 669,69\$). BAC, RG2, série A-1, décrets n°1901-2171 (14 décembre 1901); « Rapport du député-ministre des travaux publics, exercice 1902-1903 : service télégraphique de l'État », *Documents de la session*, volume XXXIX (session 1904), document n°19, annexe v, page 13.

⁷⁶ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume XXXII à XLII (1897 à 1907); « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume XXXII à XLII (1897 à 1907).

260 629,70\$, +302%), le budget du ministère des Travaux publics a été multiplié pratiquement par six dans le même laps de temps (1 730 524,22\$ à 9 803 240,62\$, +467%). Ceci représente un accroissement majeur, étant donné que le budget de l'État a seulement doublé entre 1896 et 1906 (42,9 millions \$ à 83,3 millions \$, +94%).

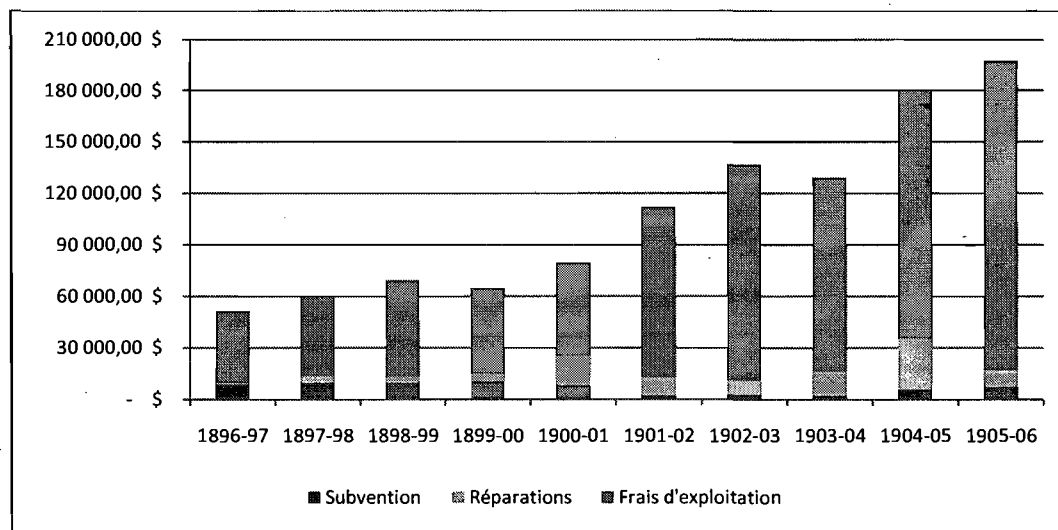


Figure 39 : Dépenses annuelles de maintenance (Canada hors-Yukon, 1896-1906)⁷⁷

Les deux périodes étudiées sont encore plus facile à discerner via l'analyse des dépenses annuelles de maintenance et les revenus (figures 36 et 37). Les dépenses de maintenance restent stables entre 1896 et 1901, avec une moyenne annuelle de 67 212,37\$. Pour la période suivante, la moyenne annuelle atteint 172 517,89\$, soit un accroissement de 157%. La répartition des différentes dépenses reste aussi stable pendant la première période, avec une moyenne annuelle de 9 371,52\$ en subventions (13,9%), 5 138,52\$ en réparations (7,7%) et 52 702,33\$ en frais d'exploitation (78,4%). La fin des accords avec la Canadien Pacifique en 1902 et le fort accroissement du kilométrage de lignes à entretenir modifient cette répartition. La moyenne annuelle des subventions pour la période 1902-1906⁷⁸ se réduit à 4 504,16\$ (2,6%), les réparations augmentent jusqu'à 19 243,76\$ en réparations (11%) et 150 604,64\$ en frais

⁷⁷ *Idem.*

⁷⁸ Nous n'avons pas employé l'année 1901-1902 dans ces moyennes, puisque l'importante dépense pour l'achat du *Tyrian*, comptée dans les réparations de cette année là, aurait déséquilibré notre calcul.

d'exploitation (86,4%). Nous pouvons constater qu'en moins d'une décennie, les dépenses annuelles de maintenance ont quasiment triplé.

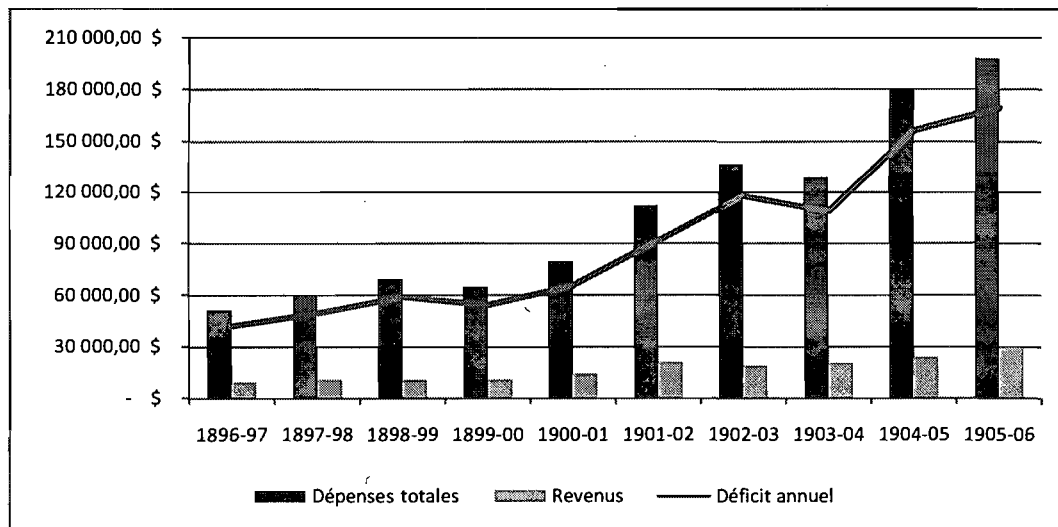


Figure 40 : Recettes et dépenses annuelles (Canada hors-Yukon, 1896-1906)⁷⁹

Cet accroissement considérable des dépenses de maintenance entraîne, par conséquent, une augmentation du déficit annuel, malgré un accroissement important des recettes. Entre 1896 et 1906, le montant total des recettes collectées triple, passant de 9 371,92\$ à 28 846,34\$ (+207%). Nous pouvons noter néanmoins le rôle joué par les lignes téléphoniques, empêchant le déficit de se creuser encore plus. En effet, si les revenus téléphoniques représentent à peine 1,5% du revenu total de 1896, la proportion est montée à 14,3% en 1906. La proportion réelle est même sûrement plus élevée, puisque le revenu des lignes téléphoniques des Territoires du Nord-Ouest ne peut être séparé de celui des lignes télégraphiques. Même avec le seul montant des lignes de Colombie-Britannique et du golfe du Saint-Laurent, nous pouvons constater que le revenu des lignes téléphoniques a crû bien plus rapidement que celui du revenu global (+2 773%). Néanmoins, la couverture des dépenses de maintenance par les recettes chute entre 1896 et 1906, glissant de 17,5% à 13,3%. Ainsi, le déficit annuel fait plus que quadrupler, de 44 123,86\$ en 1896 à 188 070,70\$ en 1906 (+326%).

⁷⁹ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume XXXII à XLII (1897 à 1907) ; « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume XXXII à XLII (1897 à 1907).

Réseau	Dimension du réseau	Déficit annuel moyen	Déficit moyen par km
Colombie-Britannique	1 659 km	12 232,15\$	7,37\$/km
Territoires du Nord-Ouest	1 540,5 km	28 787,13\$	18,69\$/km
golfe du Saint-Laurent	4 653 km	121 834,76\$	26,18\$/km
Total national	11 545 km	290 309,31\$	25,15\$/km

Tableau XXXV : Situation financière des réseaux du gouvernement (1905-1906)⁸⁰

En effectuant une comparaison régionale, nous pouvons constater deux éléments. Premièrement, le réseau situé dans les régions les plus isolées (golfe du Saint-Laurent) est le seul dont le déficit moyen par kilomètre est supérieur à la moyenne nationale. Deuxièmement, les réseaux dont le déficit moyen par km est inférieur à la moyenne nationale sont les deux réseaux avec la plus importante proportion de lignes téléphoniques. Le réseau dont le déficit moyen par km est le plus faible est celui de Colombie-Britannique, qui est aussi le réseau avec la plus grande proportion de lignes téléphoniques.

Réseau	Proportions en 1896 Réseau/dépenses/recettes	Proportions en 1906 Réseau/dépenses/recettes
Colombie-Britannique	20,8% / 23,5% / 20,8%	21,1% / 10,1% / 29%
Territoires du Nord-Ouest	25,6% / 23% / 18,9%	19,6% / 17,6% / 28,9%
golfe du Saint-Laurent	52,3% / 53,4% / 63,9%	59,3% / 72,3% / 42,1%

Tableau XXXVI : Données financières pour les réseaux du gouvernement (1896-1906)⁸¹

Si nous nous penchons enfin sur les données financières comparées entre les trois réseaux gouvernementaux hors Yukon, nous pouvons constater certaines distorsions

⁸⁰ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume XXXII à XLII (1897 à 1907). Le total national inclut les lignes télégraphiques de l'Ontario et du Yukon.

⁸¹ *Idem*. Les données ne couvrent ni le réseau de l'Ontario, ni celui du Yukon.

notamment dans les rapports entre la dimension du réseau, ses dépenses de maintenance et ses recettes. Les proportions sont sensiblement les mêmes entre 1896, chaque réseau régional ayant des dépenses et des recettes sensiblement équivalentes à sa taille physique. Par contre, elles ont considérablement changé en 1906, la Colombie-Britannique et les Territoires du Nord-Ouest ayant des dépenses inférieures et des recettes supérieures en rapport à la taille réelle du réseau télégraphique. Ce phénomène est particulièrement frappant en Colombie-Britannique, qui est aussi le réseau ayant la plus forte proportion de lignes téléphoniques.

2. *Convergences dans la gestion des réseaux régionaux*

À partir de ces données financières, il peut sembler difficile de parler de convergence entre les trois réseaux gouvernementaux. Les résultats financiers semblent indiquer une divergence croissante dans les conséquences de la gestion des réseaux régionaux. En effet, la distorsion dans les proportions relatives des dépenses et recettes en 1906 semble être le résultat, comme nous l'avons souligné, de l'introduction de lignes téléphoniques dans les réseaux de Colombie-Britannique et des Territoires du Nord-Ouest. Les revenus issus de ces lignes permettent d'expliquer les bons résultats de ces deux territoires. Enfin, la faible part des dépenses pour le réseau de Colombie-Britannique s'explique par le transfert des lignes les plus isolées au réseau du Yukon à partir de 1902. En résumé, les distorsions visibles en 1906 semblent plus les conséquences de la technologie et de la géographie que d'un choix gestionnaire.

Néanmoins, nous pouvons souligner la convergence dans les politiques et le processus de gestion mis en place par le gouvernement à partir de 1901-1902. Les spécificités administratives de chaque réseau sont peu à peu modifiées vers un modèle uniforme. Nous avons vu que les arrangements uniques passés avec le Canadien Pacifique pour la gestion des lignes télégraphiques en Colombie-Britannique sont révoqués en 1901 par le gouvernement. À partir de cette date, l'État reste partout propriétaire et exploitant de ses lignes télégraphiques et téléphoniques⁸². Le gouvernement maintient néanmoins les bureaux de télégraphe partagés lorsque nécessaire. Cette procédure existait déjà dans l'est du pays, où les points de jonction

⁸² Aux seules exceptions notables des lignes de téléphone Barrington-Cap-Sable, louée depuis 1897 et Edmonton-Alexandria, louée depuis sa construction en 1905.

entre le réseau gouvernemental et les réseaux privés sont déjà des bureaux conjoints⁸³. Cette procédure apparaît dans les Territoires du Nord-Ouest en janvier 1892⁸⁴ et en Colombie-Britannique en 1901, lorsque l'arrangement avec le Canadien Pacifique prend fin. Ainsi, en 1906, les employés en service dans tous les bureaux servant d'interface entre les lignes d'une compagnie privée et celles du gouvernement sont payés conjointement par les deux institutions, à l'exception de celui d'Ashcroft⁸⁵. Ce dernier bureau, servant de tête de ligne pour le réseau du Yukon, est le seul à disposer d'un effectif conséquent, étant donné le trafic important transitant sur ce réseau.

De plus, la gestion administrative se normalise à partir de 1904-1905. Avant cette date, toutes les lignes du gouvernement dépendent directement du surintendant général à Ottawa. À plusieurs reprises, des fonctionnaires sont détachés du ministère des Travaux publics pour superviser des travaux localement, comme Charleson pour la ligne du Yukon. En mai 1905, le service télégraphique est réorganisé administrativement pour tenir compte des nouvelles lignes et normaliser, semble t'il, la gestion de ces dernières. Deux niveaux hiérarchiques intermédiaires sont créés entre les télégraphistes et le bureau du superintendant général. Les inspecteurs généraux, au nombre de quatre, sont en charge de la gestion général de chaque réseau régional, dont les dénominations reflètent une nouvelle organisation (Nouvelle-Écosse et Nouveau Brunswick, Québec, Territoires du Nord-Ouest et Colombie-Britannique, Yukon). En dessous de ces fonctionnaires, quatorze surintendants de districts sont nommés, chacun ayant la charge d'un groupe de lignes géographiquement proches (deux en Nouvelle-Écosse, cinq au Québec, un en Ontario, deux dans les Territoires du Nord-Ouest, un en Colombie-Britannique et trois au Yukon)⁸⁶. Dans le même temps, le personnel du service télégraphique s'est considérablement accru, passant de 158 à 494 employés entre 1896 et

⁸³ Les bureaux de Chatham, Québec, Chicoutimi et Gaspé sont conjoints avec la Great North Western Telegraph, ceux de Sydney nord et Barrington sont conjoints avec la Western Union Telegraph.

⁸⁴ Les premiers bureaux conjoints ceux d'Edmonton et de Saskatoon à partir du 1^{er} janvier 1892. « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics pour l'exercice 1891-1892 », *Documents de la session*, volume XXVI (1893), document n°8, annexe n°10, page 179.

⁸⁵ En plus des bureaux cités précédemment, nous pouvons ajouter les bureaux de Moose Jaw et Qu'Appelle (Territoires du Nord-Ouest), ainsi que ceux de Victoria, Vernon, Golden et Bamfield (Colombie-Britannique).

⁸⁶ « Rapport du député-ministre des travaux publics, exercice 1904-1905 : service télégraphique de l'État », *Documents de la session*, volume XLI (session 1906), document n°19, annexe V, pages 7-14.

1906. Cette nouvelle structure administrative témoigne d'une volonté de rationaliser la gestion du réseau télégraphique gouvernemental, en séparant les postes politiques des postes administratifs et en permettant la gestion d'un nombre plus élevé d'employés. Ce changement structurel s'apparente à ceux observables dans une partie des administrations locales dans les années 1905-1915⁸⁷.

Enfin, les justifications aux nouvelles lignes ne sont plus exclusives à certaines provinces. Nous pouvons rappeler que le réseau dans le golfe du Saint-Laurent est issu d'une action de lobbying intense alors que celui des Territoires du Nord-Ouest est issu d'une volonté d'affirmation politique de la part du gouvernement fédéral. À partir de 1901-1902, les constructions de nouvelles lignes sont, pour la plupart, justifiées par des raisons économiques ou demandées par les habitants d'une région isolée. Ainsi, la prolongation du réseau téléphonique entre Kamloops et Penticton est votée après les demandes répétées des communautés de mineurs de la région⁸⁸. De même, la construction de la ligne entre Edmonton et Athabaska Landing est justifiée par la volonté d'ouvrir une voie de communication commerciale vers le nord⁸⁹. Les questions répétées de l'opposition au sujet des subsides votés contraignent le gouvernement à justifier ses constructions jusqu'en 1902. Après cette date, les votes pour les subsides ne sont plus sujets à débats entre le gouvernement et l'opposition. En 1905, le parti conservateur demande au gouvernement de préciser de manière définitive sa politique de construction, notamment si le gouvernement envisage de construire un vrai réseau public national⁹⁰. Ce dernier réfute cette allégation et précise que l'État intervient dans la construction de lignes si et seulement si une compagnie privée ne répond pas aux demandes des populations locales. Cette mise au point intervient tandis que la question de la nationalisation des lignes télégraphiques est toujours d'actualité. Ainsi, à partir de 1903, le gouvernement fédéral est doté d'une ligne d'action politique pour borner et limiter son rôle d'entrepreneur et d'une politique de gestion de son réseau uniforme pour l'ensemble des lignes sous son autorité. La décennie 1897-1906 apparaît donc comme

⁸⁷ Michèle Dagenais, *Des pouvoirs et des hommes : L'administration municipale de Montréal, 1908-1950*, Montréal-Kingston, McGill-Queen's University Press, 1999.

⁸⁸ BAC, RG11, série B-6, volume 3108, n°1, pages 171-172.

⁸⁹ BAC, RG11, série B-6, volume 3108, n°7, page 442.

⁹⁰ *Débats de la Chambre des communes*, volume XL (session 1905), page 7777.

une période durant laquelle émerge une administration efficace pour veiller à la bonne gestion d'un réseau couvrant désormais huit provinces et un territoire.

III. Normalisation et affirmation (1907-1916)

Pour sa part, la décennie 1907-1916 apparaît comme une décennie d'affirmation et de normalisation accrue de la part de l'État. Le gouvernement s'efface devant l'administration. Désormais, son action semble s'inscrire dans une logique bureaucratique de développement d'un outil de service public. La gestion technique du réseau, sa gestion financière et les faibles débats engendrés par ce service à la Chambre des Communes témoignent du changement d'époque que vit l'industrie télégraphique.

A. La gestion technique du réseau gouvernemental

Entre 1906 et 1916, l'accroissement du réseau télégraphique gouvernemental reste important, bien qu'inférieur à ce qu'il fut durant la décennie précédente. Le nombre de lignes gérées par le gouvernement passe de 97 à 206, soit un passage de 11 545 km à 18 974 km (+64%). Il s'agit de la dernière augmentation importante pour le réseau. En 1920-1921, lors de la dernière réorganisation des compagnies privées et des réseaux canadiens, le réseau gouvernemental s'est stabilisé autour de 18 000 km⁹¹.

Réseau	Dimension (1906)	Dimension (1916)
Great North Western Telegraph	19 179 km (36,6%)	28 473 km (32,3%)
Télégraphe du Canadien Pacifique	17 525 km (33,4%)	23 519 km (26,7%)
Western Union Telegraph	4 148 km (8%)	4 959 km (5,6%)
Grand Trunk Pacific Railway Telegraph	-	8 351 km (9,5%)
Autres compagnies de chemin de fer	-	3 828 km (4,3%)
Télégraphe du gouvernement	11 545 km (22%)	18 974 km (21,6%)
Total	52 397 km	88 104 km

Tableau XXXVII : Réseaux télégraphiques canadiens entre 1906 et 1916⁹²

⁹¹ Voir chapitre 7.

⁹² *Annuaire du Canada*, Ottawa, Bureau du recensement et de la statistique, 1917, pages 465-467.

Nous avons vu précédemment que l'organisation administrative du service télégraphique du gouvernement avait changé la répartition géographique des réseaux, séparant les Provinces Maritimes du Québec et unissant les Territoires du Nord-Ouest à la Colombie-Britannique. Pour notre analyse, nous allons néanmoins conserver la répartition géographique employée depuis le début de notre thèse, en incluant seulement le Yukon dans le réseau de la Colombie-Britannique pour plus de facilité.

1. La Colombie-Britannique et le Yukon

L'accroissement du réseau gouvernemental en Colombie-Britannique reste dans la moyenne de l'accroissement national. Les deux réseaux couvraient 5 283 km à eux deux en 1906. Dix ans plus tard, ils couvrent 9 165 km, soit un accroissement de 73,5% en dix ans. Sur ce total, 7 887 km sont exploités via un système télégraphique (86,1%) et 1 278 km sont exploités via un système téléphonique (13,9%). En ne tenant compte que du réseau de Colombie-Britannique (3 891 km), la proportion de lignes téléphoniques est bien plus impressionnante (1 278 km soit 32,8%). Comme pour la décennie précédente, nous pouvons discerner deux périodes dans la gestion, la première entre 1907 et 1912 (croissance annuelle moyenne inférieure à 3%), la seconde entre 1913 et 1916 (croissance annuelle moyenne de 10% environ).

Ligne télégraphique / téléphonique	Longueur	Construction
Lignes du Yukon (13 lignes) - Ligne principale Ashcroft-Alaska - Embranchements Lillooet (4 lignes) - Autres embranchements (8 lignes)	5 274 km 2 859 km 358 km 2 058 km	1887-1914
Lignes de Colombie-Britannique (10 lignes) - Lignes télégraphiques (6 lignes) - Réseau téléphonique de l'Okanagan (4 lignes)	1 911,5 km 886,5 km 1 025 km	1899-1915
Lignes de l'île de Vancouver (19 lignes) - Lignes télégraphiques (13 lignes) - Lignes téléphoniques (6 lignes)	1 979,5 km 1 726,5 km 253 km	1901-1915

Tableau XXXVIII : Réseau télégraphique de Colombie-Britannique, 1907-1916⁹³

⁹³ *Annuaire du Canada*, Ottawa, Bureau du recensement et de la statistique, 1917, pages 465-467. Nous avons été obligés de réduire les détails disponibles pour ce tableau par rapport aux précédents. En effet, le nombre de lignes est passé de 18 à 42 en une décennie seulement.

Ainsi, entre 1907 et 1911, les travaux sont plutôt limités en Colombie-Britannique et au Yukon. L'investissement principal est le prolongement vers le nord de la ligne de télégraphe de Comox vers Campbell River, sur l'île de Vancouver en 1908-1909, puis reliée à Powell River par un câble sous-marin en 1909-1910. Dans le même temps, des lignes téléphoniques sont installées entre 1910 et 1912 pour relier les îles du détroit de Géorgie au réseau gouvernemental, notamment l'île de Texada⁹⁴. D'autre part, le réseau téléphonique de l'Okanagan est agrandi par la construction de nouveaux embranchements au départ de Kamloops, de Kelowna et de Penticton entre 1908 et 1909⁹⁵. Enfin, une nouvelle ligne de télégraphe est construite le long de la rivière Thompson nord, entre Kamloops et Fennels en 1910-1911⁹⁶.

À partir de l'année fiscale 1911-1912, les travaux de construction se font plus nombreux. Deux importantes lignes d'embranchements sont construites au Yukon, la première entre Kitsumkalum (sur la ligne Hazelton-Prince Rupert) et Stewart, la seconde entre 150-Mile House et Bella-Colla, sur la côte Pacifique⁹⁷. Une ligne de jonction est aussi établie entre Powell River et Vancouver, assurant une nouvelle liaison entre la ville et l'île homonyme⁹⁸. Entre 1912 et 1915, des lignes téléphoniques sont construites à partir de l'île de Vancouver pour relier plusieurs îles et communautés isolées sur la côte est (île Sydney, île Thetis, île James, île Gabriola, etc.). Enfin, le réseau téléphonique de l'Okanagan est encore agrandi⁹⁹.

Plusieurs lignes nécessitent des travaux, en légère hausse comparativement aux décennies précédentes. La ligne du Yukon démontre une bonne qualité, puisque les premiers travaux majeurs la concernant n'arrivent qu'en 1908-1909. Elle nécessite

⁹⁴ BAC, RG11, série B-6, volume 3132, page 2 ; volume 3136, n°1, pages 36-38 ; volume 3137, n° 10, pages 172-174 et volume 3143, n°10, pages 282-284.

⁹⁵ BAC, RG11, série B-6, volume 3120, n°1, pages 222-223 ; volume 3122, n°10, pages 446-447 et volume 3125, n°1, pages 239-240.

⁹⁶ BAC, RG11, série B-6, volume 3128, n°10, pages 761-762 et volume 3132, pages 27-28

⁹⁷ BAC, RG11, série B-6, volume 3132, pages 59 ; volume 3137, n°10, pages 482 ; volume 3141, n°6, pages 164 et volume 3147, n°10, pages 291-292.

⁹⁸ BAC, RG11, série B-6, volume 3147, n°10, page 304 ; volume 3150, n°8, page 155 et volume 3153, n°15, pages 510-516.

⁹⁹ BAC, RG11, série B-6, volume 3143, n°10, pages 289-290 ; volume 3146, n°6, pages 84-86 ; volume 3150, n°8, pages 154 ; volume 3153, n°15, pages 517-519 ; volume 3157, n°9, pages 104-105 et volume 3158, n°13, pages 250-251 et 259-260.

d'autres travaux entre 1912 et 1914, moins importants cependant. Les embranchements plus anciens, comme ceux de Lillooet et de Barkerville demandent un peu plus d'entretien aussi, à trois reprises en 1907, 1908 et 1914. La ligne Golden-Windermere nécessite trois interventions aussi à elle seule, en 1908, en 1912 et en 1914. Pour sa part, le réseau téléphonique de l'Okanagan réclame une attention plus importante, avec six réparations majeures en 1907, 1909, 1910, 1912, 1914 et 1915. Enfin, les lignes sur l'île de Vancouver, notamment celle de Cap Beale montre aussi des signes d'amélioration, puisque les travaux les concernant sont limités (seulement en 1908, 1910, et 1911). De manière générale, les conditions géographiques et météorologiques jouent un grand rôle dans les travaux de réparation pour la région, probablement celle en nécessitant le plus au sein du réseau gouvernemental¹⁰⁰.

2. *La Saskatchewan et l'Alberta*

Le réseau télégraphique dans les Territoires du Nord-Ouest prend le nom de réseau de Saskatchewan et d'Alberta à partir de 1906. Ce réseau est celui dont la croissance est la plus importante entre 1907 et 1916. Il triple presque sa superficie, passant de 1 540,5 km à 4 053 km (+163%). Sur ce total, 3 780 km sont exploités via un système télégraphique (93,3%) et 273 km sont exploités via un système téléphonique (6,7%). Comme pour la Colombie-Britannique, nous pouvons discerner deux périodes dans la gestion, la première entre 1907 et 1911 (croissance annuelle moyenne de 6% environ), la seconde entre 1912 et 1916 (croissance annuelle moyenne de 16,5% environ).

Entre 1907 et 1909, la Saskatchewan et l'Alberta ne sont le théâtre d'aucun travaux d'envergure. Le seul investissement effectué dans cette région est la mise en service d'une ligne de téléphone pour l'agence des sauvages Kamsack en 1908¹⁰¹. À partir de 1909-1910, le gouvernement entame un processus de développement des communications vers le nord des deux provinces. Cela débute par la construction d'une ligne de télégraphe entre Athabaska et Peace River, dans le nord-ouest de l'Alberta¹⁰².

¹⁰⁰ Un projet de télégraphie sans fil est envisagé pour relier le Yukon au réseau de Colombie-Britannique en 1911, mais sans suites immédiates. BAC, RG6, série A-1, volume 149, dossier n°992.

¹⁰¹ BAC, RG11, série B-6, volume 3117, n°10, pages 250-251 et volume 3128, n°10, page 749.

¹⁰² BAC, RG11, série B-6, volume 3128, n°10, pages 746-747 ; volume 3131, n°6, pages 99-100 ; volume 3132, pages 21-22 et volume 3136, n°6, pages 152-153.

Cette ligne est achevée en 1911. Peu après, deux autres lignes sont programmées, la première en Alberta entre Athabaska et Fort McMurray, construite entre 1911 et 1914, la seconde en Saskatchewan entre Battleford et Isle-à-La-Crosse, construite entre 1911 et 1916¹⁰³. Une troisième ligne est bâtie entre Athabaska et Grande Prairie en 1911-1912 et prolongée jusqu'à Hudson's Hope en Colombie-Britannique en 1914-1916. Une dernière ligne, entre Athabaska et Lac la Biche est aussi construite à ce moment là¹⁰⁴. Athabaska devient le centre d'un réseau de quatre lignes visant à favoriser la colonisation du nord de la province.

Ligne télégraphique / téléphonique	Longueur	Construction
Qu'Appelle-Edmonton	976,5 km	1883-1905
Moose Jaw-Wood Mountain-Willow Bunch	235 km	1885-1905
Embranchements télégraphiques	251 km	1903-1905
Nouvelles lignes télégraphiques - Réseau d'Athabaska (4 lignes) - Battleford-Isle-à-La-Crosse - Embranchements secondaires (9 lignes)	2 317,5 km 1 544,5 km 442,5 km 330,5 km	1909-1916
Anciennes lignes téléphoniques (4 lignes)	142,5 km	1902-1905
Nouvelles lignes téléphoniques (5 lignes)	130,5 km	1907-1914

**Tableau XXXIX : Réseau télégraphique
de Saskatchewan et d'Alberta, 1907-1916¹⁰⁵**

Dans le même temps, les travaux de réparation et d'entretien gardent une certaine importance. Le programme entamé à partir de 1904 pour déplacer les lignes de télégraphe se prolonge à chaque année jusqu'en 1916. L'affluence importante des colons

¹⁰³ BAC, RG11, série B-6, volume 3141, n°6, page 159 ; volume 3143, n°6, pages 279-280 ; volume 3146, n°6, pages 72-74 ; volume 3146, n°6, pages 80-81 ; volume 3150, n°8, page 139-140 ; volume 3153, n°15, pages 499-503 et volume 3158, n°13, pages 238-241.

¹⁰⁴ BAC, RG11, série B-6, volume 3143, n°10, page 275 ; volume 3157, n°9, page 90 et volume 3158, n°13, pages 243-244.

¹⁰⁵ *Annuaire du Canada*, Ottawa, Bureau du recensement et de la statistique, 1917, pages 465-467. Ici aussi, nous avons été obligés de réduire les détails disponibles pour ce tableau par rapport aux précédents, le nombre de lignes étant passé de 11 à 27 en une décennie.

dans la région force le gouvernement à relocaliser ses lignes le long des chemins et voies ferrées. Il s'agit d'un important investissement effectué chaque année. La qualité des lignes semble s'améliorer de manière remarquable. Les seules lignes nécessitant des travaux de reconstruction durant cette décennie sont les lignes les plus anciennes, soit celles de Moose-Jaw à Wood Mountain et de Qu'Appelle à Edmonton, respectivement en 1911-1913 et 1913-1914¹⁰⁶. Les autres lignes ne nécessitent que l'entretien régulier inclus dans les coûts de maintenance.

3. *Le golfe du Saint-Laurent et les Provinces Maritimes*

Pour sa part, le réseau télégraphique dans l'est évolue très faiblement entre 1907 et 1916. Il ne s'accroît que d'un quart, passant de 4 653 km à 5 682 km de lignes en une décennie (+22%), soit une croissance très inférieure à la moyenne nationale. Sur ce total, l'immense majorité est exploitée via un système télégraphique (5 095,5 km, 89,7%), le restant étant exploité via un système mixte télégraphique et téléphonique (586,5 km, 10,3%). La liaison de télégraphie sans fil à travers le détroit de Belle-Île est aussi toujours exploitée par le service gouvernemental.

Les travaux dans les Provinces Maritimes et le Québec sont extrêmement nombreux, mais de très faible envergure lorsque pris individuellement. Ils se répartissent tout au long de la période, sans réel pic de construction pour la décennie. Trois régions sont principalement concernées. L'île de Cap Breton est la zone où les travaux sont les plus longs et les plus concentrés entre 1908 et 1915. Chaque année, une nouvelle ligne ou un nouvel embranchement est construit, accroissant le réseau d'environ 25 km par an en moyenne. Au final, plus d'une vingtaine de lignes sillonnent l'île en 1916, toutes sous le contrôle du gouvernement¹⁰⁷. La Western Union possède aussi quelques lignes, notamment entre Sydney et le reste de la Nouvelle-Écosse. La deuxième région touchée est celle du Saguenay, où quelques lignes sont ajoutées et plusieurs autres prolongées entre 1907 et 1909. Quelques embranchements sont aussi ajoutés sur la ligne de la Rive-

¹⁰⁶ BAC, RG11, série B-6, volume 3136, n°6, page 155 ; volume 3143, n°10, pages 276-277 ; volume 3146, n°6, pages 76-77 ; volume 3150, n°8, pages 146 et volume 3158, n°13, pages 245-246.

¹⁰⁷ BAC, RG11, série B-6, volume 3128, n°10, pages 739-743 ; volume 3131, n°6, pages 93-95 ; volume 3132, pages 10-13 et 42-46 ; volume 3136, n°6, pages 141-143 ; volume 3137, n°10, pages 165-169 ; volume 3143, n°10, pages 266-268 ; volume 3146, n°6, pages 59-62 ; volume 3153, n°15, page 487 ; volume 3157, n°9, pages 83-84 et volume 3158, n°13, page 230.

nord en 1909 et 1915¹⁰⁸. Enfin, la dernière région où prennent place de nombreux travaux est la région autour de Québec et de l'île d'Orléans, désignée sous le nom de réseau de la Quarantaine. Onze lignes, pour la plupart téléphoniques, sont ajoutées entre 1909 et 1913, notamment à Beauport et l'île aux Grues¹⁰⁹. Enfin, une dernière ligne, plus anecdotique, est construite en 1910-1911 entre le barrage de Kipiwa et Temiscamingue, en Abitibi¹¹⁰.

Ligne télégraphique	Longueur	Construction
Terre-Neuve	22,5 km	1882
Québec (43 lignes) - Réseau d'Anticosti (4) - Réseau des Îles-de-la-Madeleine (7) - Réseau de Chicoutimi (12) - Réseau de la rive nord (4) - Réseau de la Quarantaine (15) (mixte) - Ligne Kipawa-Temiscamingue	3 907,5 km 543 km 297 km 762,5 km 1 733 km 445,5 km 126,5 km	1880-1915
Nouvelle-Écosse (29 lignes) - Ligne Sydney-Meat Cove (2) - Câble Meat-Cove-Île St-Paul - Ligne Mabou-Chéticamp-Meat Cove (2) - Ligne du Cap-de-Sable (3) (mixte) - Lignes sur Cap Breton (21) (mixte)	1 550,5 km 307 km 37 km 200 km 28,5 km 978 (13) km	1880-1905
Nouveau-Brunswick (6 lignes) - Ligne Chatham-Escouminac - Réseau de la baie de Fundy (4) (mixte) - Réseau de Cannet Rock	201,5 km 84 km 99,5 km 18 km	1880-1910

Tableau XL : Réseau télégraphique du golfe du Saint-Laurent, 1907-1916¹¹¹

¹⁰⁸ BAC, RG11, série B-6, volume 3125, n°6, pages 111-115 ; volume 3131, n°6, pages 96-97 ; volume 3132, pages 15-16 ; volume 3136, n°6, pages 146-147 ; volume 3146, n°6, pages 67-68 ; volume 3150, n°8, pages 137-138 et volume 3157, n°9, pages 85-88.

¹⁰⁹ BAC, RG11, série B-6, volume 3131, n°6, pages 98 ; volume , n°, pages ; volume 3132, pages 17-18 ; volume 3136, n°6, pages 148-149 et volume 3146, n°6, pages 69-71.

¹¹⁰ « Rapport du Ministre des Travaux Publics : lignes télégraphiques de l'État », *Documents de la session*, volume XLVIII (1913), document n°19, page 12.

¹¹¹ *Annuaire du Canada*, Ottawa, Bureau du recensement et de la statistique, 1917, pages 465-467. Ici aussi, nous avons été obligés de réduire les détails disponibles pour ce tableau par rapport aux précédents, le nombre de lignes étant passé de 42 à 78 en une décennie.

En ce qui concerne les réparations, la situation évolue peu par rapport à la décennie précédente. La majorité des travaux de réparation concernent les câbles sous-marins ce qui entraîne des opérations de maintenance nombreuses et parfois synchroniques. Le câble le moins fiable est celui reliant les Îles-de-la-Madeleine à Meat Cove¹¹², rompu à huit reprises en une décennie. Les câbles assurant le fonctionnement du réseau de la Baie de Fundy se brisent six fois¹¹³, tandis que les câbles reliant Anticosti à Gaspé¹¹⁴ et à la rive nord¹¹⁵ cessent pour leur part de fonctionner trois ou quatre fois, isolant l'île complètement à trois reprises en 1909, 1911 et 1913, pendant huit mois au total. Quant au câble de l'île St Paul, il se rompt trois fois¹¹⁶. Les câbles les plus récents sont aussi touchés par les pannes, puisque le câble reliant les Îles-de-la-Madeleine à l'île Bryon cesse de fonctionner à cinq reprises¹¹⁷. Enfin, les deux câbles reliant Anticosti à l'île Bryon et au travers du détroit de Belle-Isle sont relevés après leurs premières pannes. Le premier est retiré en 1907-1908, le second, abandonné depuis 1906 est finalement retiré en juillet 1909. Ces deux câbles sont mis en réserve pour servir comme matière première pour les autres câbles.

Hormis les câbles sous-marins, la plupart des travaux importants concernent la rive nord du Saint-Laurent, notamment la réfection des voies et chemins nécessaires à l'entretien de la ligne télégraphique. Les autres travaux concernent les lignes de Cap Breton, dont les poteaux sont changés progressivement entre 1907 et 1909.

¹¹² Les coupures ont lieu à l'été 1907, au printemps 1909, au printemps 1910, à l'été et à l'automne 1911, du printemps 1912 à l'hiver 1913, au printemps 1914 et à partir de décembre 1914 (il n'est toujours pas réparé en mars 1916), soit 43 mois en tout. « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume XLII à LII (1907 à 1917).

¹¹³ Les coupures ont lieu au printemps 1907, été-automne 1908, été 1909, été-automne 1911, du printemps à l'automne 1912 et à l'hiver 1914, soit 43 mois en tout. *Idem*.

¹¹⁴ Les coupures ont lieu au printemps 1909, en juin 1911 et entre les printemps 1912 et 1913, soit 17 mois en tout. *Idem*.

¹¹⁵ Les coupures ont lieu au printemps-été 1909, été-automne 1911, hiver-printemps 1913 et à partir de novembre 1914 (il n'est toujours pas réparé en mars 1916), soit 29 mois en tout. *Idem*.

¹¹⁶ Les coupures ont lieu au printemps-été 1908, printemps-été 1909 et du printemps 1912 au printemps 1913, soit 24 mois en tout. *Idem*.

¹¹⁷ Les coupures ont lieu au printemps-été 1909, de l'automne 1911 au printemps 1913, à l'été 1914, à l'automne 1915 et à partir de janvier 1916 (il n'est toujours pas réparé en mars 1916), soit 35 mois en tout. *Idem*.

B. La gestion du réseau gouvernemental

Pour conclure notre analyse de la gestion de son réseau télégraphique par le gouvernement fédéral, nous allons nous intéresser aux données financières disponibles pour les années 1907-1916. Il est intéressant de constater que la divergence des résultats observée pour la période 1896-1906 semble s'être réduite, indiquant une convergence non plus seulement dans les modes de gestion, mais aussi dans les bilans financiers.

1. La gestion financière du réseau gouvernemental

Le réseau gouvernemental représente une dépense de plus en plus importante pour le gouvernement. Nous pouvons distinguer, ici aussi, deux périodes distinctes dans l'investissement gouvernemental (voir figure 41). Entre 1906 et 1910, les crédits votés et les dépenses restent stables, autour de 450 000 \$ par an environ, à la suite de la stabilité mise en évidence dans la partie précédente. À partir de 1910-1911, les crédits et les dépenses ne cessent d'augmenter, pour atteindre un pic en 1914-1915, avec pratiquement 1,2 millions de \$ de crédits et 1 million de \$ de dépenses. Cela représente un quasi-triplement depuis 1906 (+168%) et une multiplication par quatorze des dépenses par rapport à 1896 (+1 463%).

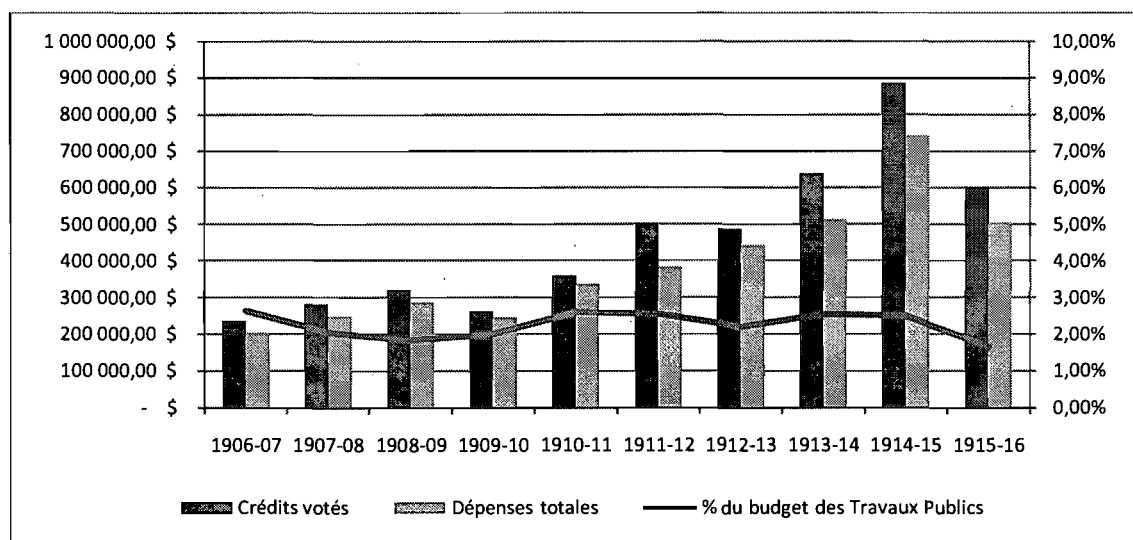


Figure 41 : Crédits votés et dépenses annuelles (Canada, 1906-1916)¹¹⁸

¹¹⁸ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume XLII à LII (1907 à 1917); « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume XLII à LII (1907 à 1917).

Cette croissance est à la mesure de celle que subit le budget du ministère des Travaux publics durant ces deux décennies (1 730 524,22\$ à 30 793 421,25\$, +1 679%). Par conséquent, la part occupée par le service télégraphique diminue légèrement entre 1906 et 1915, passant de 4,5 à 3% du budget du ministère. Pour sa part, le budget de l'État a été multiplié par quatre entre 1896 et 1914¹¹⁹ (42,9 millions de \$ à 186 millions de \$, + 333%), ce qui démontre la place croissante occupée par les travaux publics dans l'action de l'État, passant de 4% du budget en 1896 à 16% en 1914.

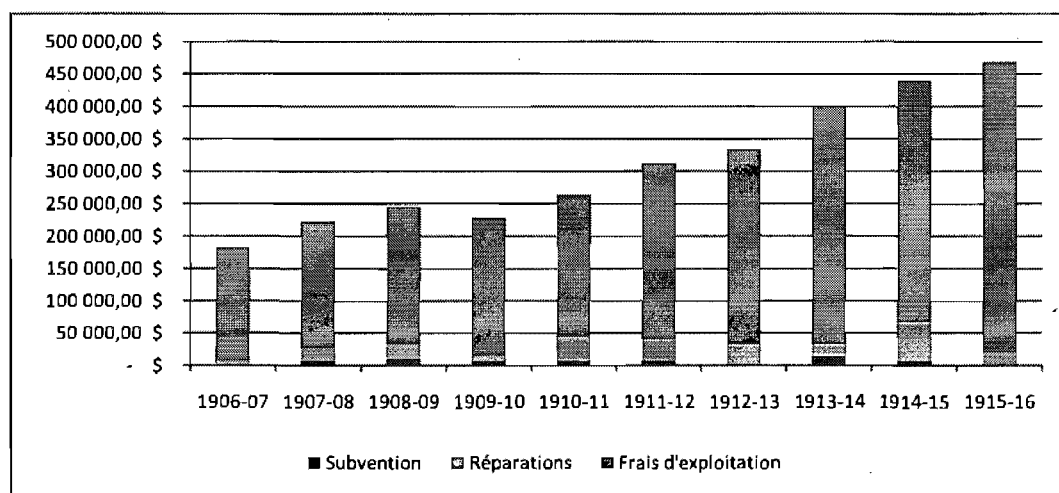


Figure 42 : Dépenses annuelles de maintenance (Canada, 1906-1916)¹²⁰

Les deux périodes étudiées sont aussi discernables, bien que moins évidentes, en analysant les dépenses annuelles de maintenance et les revenus (figures 8 et 9). Les dépenses de maintenance restent relativement stables entre 1906 et 1911, avec une moyenne annuelle de 425 549,85\$. Pour la période après 1911, nous pouvons constater un accroissement lent et continu des dépenses, pour atteindre une moyenne annuelle en 1914-196 de 707 343,48\$ (+66%). La répartition des différentes dépenses évolue aussi légèrement. Durant la décennie, les montants accordés pour la subvention à l'Anglo-

¹¹⁹ Le budget de l'État double entre 1914 et 1916, l'impact de la Première Guerre mondiale se faisant sentir. C'est la raison pour laquelle nous avons calculé l'accroissement jusqu'en 1914 seulement, c'est-à-dire en temps de paix uniquement. De même, le taux d'inflation de 35% entre 1906 et 1916 peut expliquer une partie de cette hausse.

¹²⁰ « Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume XLII à LII (1907 à 1917); « Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume XLII à LII (1907 à 1917).

American Telegraph pour l'Île-du-Prince-Édouard restent stables, environ 7 000\$ par an (autour de 1% des dépenses annuelles). La part de réparations s'accroît légèrement, par rapport à la décennie précédente, passant de 5,3% à 7,4% des dépenses, avec 22 574,36\$ de moyenne annuelle entre 1906 et 1910 contre 45 136,52\$ de moyenne annuelle entre 1910 et 1916. En ce qui concerne les frais d'exploitation, ils ont augmenté de moitié entre 1906 et 1916 (396 500,38\$ à 559 875,47\$), occupant désormais 91,7% des dépenses.

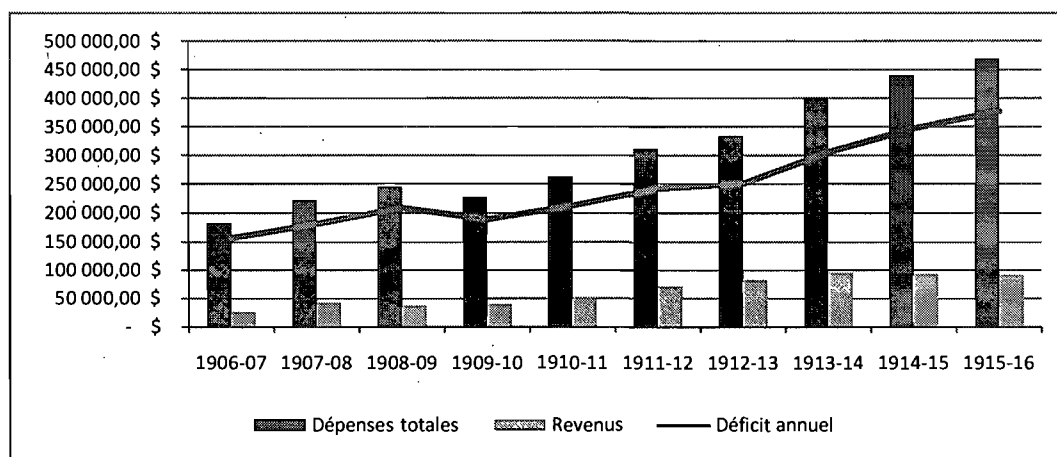


Figure 43 : Recettes et dépenses annuelles (Canada, 1906-1916)¹²¹

Les recettes semblent évoluer de manière presque similaire aux dépenses, ainsi que le déficit annuel. Entre 1906 et 1916, les dépenses doublent presque, passant d'une moyenne annuelle de 115 886,40\$ (1906-1910) à une moyenne de 203 584,20\$ (1914-1916), soit un accroissement 75,6%, comparable à celui des dépenses de maintenance. Néanmoins, la couverture des dépenses de maintenance par les recettes reste donc stable entre 1906 et 1916, autour de 25%. Nous pouvons, ici encore, noter le rôle joué par les lignes téléphoniques. En effet, les revenus téléphoniques représentaient 8,5% du revenu total de 1906 et 13,6% en 1906. Comme précédemment, la proportion réelle est probablement plus élevée, puisque le revenu des lignes téléphoniques de Saskatchewan et d'Alberta ne peut être séparé de celui des lignes télégraphiques. Le seul montant des lignes de Colombie-Britannique et du golfe du Saint-Laurent nous permet de constater

¹²¹ *Idem.*

que le revenu des lignes téléphoniques croît encore plus rapidement que celui du revenu global (+220,3% contre +75,6%). Néanmoins, le déficit annuel augmente encore légèrement (+30%), passant d'une moyenne annuelle de 309 663,45\$ (1906-1910) à 403 390,52\$ (1911-1916).

Nous pouvons aisément constater que le réseau gouvernemental atteint son pic financier au tout début de la Première Guerre mondiale. À partir de ce moment là, les crédits votés diminuent constamment, de même que les dépenses d'investissement. Les dépenses de maintenance se réduisent aussi petit à petit, suite à la diminution de la taille du réseau télégraphique à partir des années 1920. Enfin, la baisse des revenus a déjà commencé à partir de 1914. Tant les données techniques (superficie et nombre de bureaux) que les données financières (dépenses et revenus) indiquent une apogée du réseau télégraphique gouvernemental entre 1914 et 1916. À partir de cette période, il semble entamer un long et inexorable déclin, jusqu'à sa disparition dans les années 1970.

2. Convergence des résultats

En effectuant une comparaison régionale, nous pouvons constater que les résultats commencent à converger de nouveau. Ainsi, le déficit moyen par kilomètre de ligne de chaque réseau se rapproche de plus en plus de la moyenne nationale. L'effet technologique du téléphone semble s'estomper peu à peu.

Réseau	Dimension du réseau	Déficit annuel moyen	Déficit moyen par km
Yukon	5 274 km	123 746,59\$	23,41\$/km
Colombie-Britannique	3 891 km	117 983,78\$	30,32\$/km
Saskatchewan et Alberta	4 053 km	77 951,78\$	19,23\$/km
golfe du Saint-Laurent	5 682 km	166 758,76\$	29,53\$/km
Total national	18 974 km	503 759,28\$	26,55\$/km

Tableau XLI : Situation financière des réseaux du gouvernement (1915-1916)¹²²

¹²² « Rapport annuel du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volumes XLII à LII (1907 à 1917). Le total national inclut les lignes de l'Ontario.

Le réseau régional avec le déficit moyen par kilomètre le plus élevé est désormais celui de Colombie-Britannique, qui est pourtant celui disposant du plus important kilométrage de lignes téléphoniques. Le nombre important de nouvelles lignes télégraphiques en milieu hostile contrebalance les importants revenus tirés du réseau de l'Okanagan. Pour sa part, le réseau du golfe du Saint-Laurent, bien que toujours au dessus de la moyenne, notamment à cause des câbles sous-marins, se rapproche de la moyenne grâce à l'accroissement des lignes téléphoniques dans la région de Québec. Les réseaux de Saskatchewan et d'Alberta sont, pour leur part, très proches de la moyenne, de même que celui du Yukon, dont les tarifs élevés justifient le déficit réduit.

Réseau	Proportions en 1906 Réseau/dépenses/recettes	Proportions en 1916 Réseau/dépenses/recettes
Réseau du Yukon	31,4% / 50,7% / 73%	27,9% / 31% / 50%
Colombie-Britannique	14,4 % / 4,9% / 7,9%	20,5% / 23,2% / 25,6%
Saskatchewan et Alberta	13,3% / 8,5% / 7,8%	21,4% / 17% / 15,4%
golfe du Saint-Laurent	40,3% / 34,8% / 11,4%	29,8% / 26,1% / 9,3%

**Tableau XLII : Données financières pour
les réseaux du gouvernement (1906-1916)¹²³**

Si nous nous penchons sur les données financières comparées entre les quatre réseaux gouvernementaux, nous pouvons constater une réduction des distorsions entre la dimension du réseau, ses dépenses de maintenance et ses recettes. Les proportions sont très différentes en 1906, mais très similaires en 1916. Ceci s'explique de deux manières. Premièrement, les dépenses de maintenance en Colombie-Britannique et dans les Prairies se sont accrues, avec la construction de plusieurs lignes en régions faiblement peuplées et à la géographie hostile. Deuxièmement, les réseaux du golfe du Saint-Laurent et du Yukon ont proportionnellement réduits leurs propres dépenses, via la construction de lignes téléphoniques pour le premier, d'embranchements télégraphiques en zone plus habitée pour le second.

¹²³ *Idem*. Le résultat total n'atteint par 100% car nous ne tenons pas compte des lignes de l'Ontario.

À partir de ces données financières, il devient plus facile de parler de convergence entre les réseaux gouvernementaux, à la fois dans la gestion et dans les résultats. Les importantes recettes du réseau du Yukon, notamment en raison des tarifs élevés, empêchent une totale convergence des trois indicateurs. Nous pouvons néanmoins noter que les valeurs se rapprochent en 1916. En résumé, les distorsions visibles en 1906 ont en partie disparu en 1916, suite aux modifications dans la composante géographique des réseaux et à la normalisation finale dans leur gestion administrative.

3. *Normalisation de la gestion administrative*

Entre 1906 et 1916, le gouvernement poursuit et achève la convergence entamée la décennie précédente, en normalisant la gestion de son réseau télégraphique. Les tendances observées précédemment se maintiennent donc.

Tout d'abord, l'État ne revient plus à la politique des accords de gestion avec une compagnie, ferroviaire ou télégraphique. Il conserve la possession et l'exploitation de toutes les lignes télégraphiques qu'il a bâties. Les seules exceptions sont certaines lignes téléphoniques secondaires. Plusieurs ont été construites par le ministère des Travaux publics pour le bénéfice d'une autre administration. Le cas se présente en Saskatchewan et en Alberta, avec plusieurs lignes bâties pour le département des Affaires des Sauvages. Six lignes téléphoniques sont exploitées de cette manière dans les Prairies¹²⁴. Il se présente aussi au Nouveau-Brunswick, avec la ligne téléphonique de Gannet Rock, exploitée pour le ministère de la Marine et des Pêcheries. Enfin, trois autres lignes téléphoniques se distinguent aussi car louées à des compagnies privées. Il s'agit de la ligne de Barrington-Cap-Sable, louée depuis 1897, Edmonton-Alexandria, louée depuis sa construction en 1905 et de la ligne de l'île aux Coudres, louée en 1912. Ces trois lignes sont éminemment anecdotiques, totalisant seulement une centaine de kilomètres sur les 18 974 km exploités par l'État. Le gouvernement ferme aussi progressivement les bureaux de télégraphes partagés. Cette procédure disparaît donc peu à peu, le

¹²⁴ Il s'agit des lignes de File-Hills, de Kamsack, du Lac aux Canards, d'Assiniboia, du Lac La Selle et d'Edmonton.

gouvernement souhaitant apparemment disposer de ses propres employés dans les bureaux assurant la jonction entre ses lignes et les lignes privées¹²⁵.

Au niveau de la gestion des employés, les échelons intermédiaires existent toujours, bien que légèrement réorganisés. Nous ne trouvons plus que deux inspecteurs généraux, en charge de la gestion générale des réseaux régionaux de Nouvelle-Écosse/Nouveau-Brunswick et Territoires-du-Nord-Ouest/Colombie-Britannique. En dessous de ces fonctionnaires, nous trouvons désormais 18 surintendants de districts, chacun ayant la charge d'un groupe de lignes géographiquement proches (trois en Nouvelle-Écosse, six au Québec, un en Ontario, un en Saskatchewan, un en Alberta, deux en Colombie-Britannique et quatre au Yukon)¹²⁶. De plus, si le gouvernement disposait d'un total de 494 personnes à son service en 1906, il en emploie 1 138 en 1916. Ainsi, en deux décennies (1896-1916), le total des agents employés par le gouvernement pour son service télégraphique a pratiquement décuplé, passant donc de 158 à 1 138 employés. Ce total peut sembler considérable pour un tel réseau, mais il n'en est rien. Dans un rapport parlementaire établi en 1912 sur les statistiques des télégraphes, nous pouvons constater que les compagnies télégraphiques privées emploient 4 128 employés contre 700 pour l'État¹²⁷. Ainsi cette année là, le réseau gouvernemental emploie 16,7% du personnel de l'industrie télégraphique au complet, mais en exploitant 24% de l'ensemble des lignes télégraphiques en service au Canada. La structure administrative mise en place par l'État est donc comparativement plus légère que celle employée par plusieurs compagnies privées. Cette légèreté s'explique en fait par le très faible trafic capté par l'État sur ses lignes, un total de 313 626 messages en 1912, soit 3,1% du trafic total comptabilisé¹²⁸.

Enfin, le gouvernement ne justifie même plus la construction des nouvelles lignes à partir des années 1910-1911. L'opposition posant de moins en moins de

¹²⁵ Ainsi, sur les 14 bureaux conjoints en 1906, seulement 4 le sont encore en 1916. Il s'agit des bureaux de Québec et Gaspé (Great North Western Telegraph), Sydney (Western Union Telegraph) et Moose Jaw (Canadien Pacifique).

¹²⁶ « Rapport du député-ministre des travaux publics, exercice 1915-1916 : service télégraphique de l'État », *Documents de la session*, volume LII (session 1917), document n°19, annexe v, pages 575.

¹²⁷ « Statistiques des télégraphes du Canada pour l'année terminée le 30 juin 1912 », *Documents de la session*, volume XLVII (session 1913), document 20f, page 23.

¹²⁸ *Idem*.

question au sujet des subsides votés depuis 1907, le sujet a pratiquement disparu des débats de la Chambre des Communes lorsque le gouvernement Laurier tombe en 1911. Ce changement de gouvernement coïncide avec l'important programme de construction mis en place en 1911-1912 et la croissance continue des dépenses d'investissements que nous avons vu entre 1912 et 1915. Le parti libéral, désormais dans l'opposition, a beau jeu de souligner les demandes exagérées du gouvernement à ce sujet¹²⁹. Le gouvernement soutient qu'il ne fait que poursuivre la politique établie depuis plusieurs années, palliant la défaillance des compagnies privées lorsqu'elles ne répondent pas aux besoins de certaines régions isolées. Ainsi, à partir de 1911, l'État démontre que la ligne d'action dont il s'était doté à partir de 1903 pour borner et limiter son rôle d'entrepreneur est désormais indépendante des changements politiques au gouvernement fédéral. L'action de l'État suit désormais une logique administrative et non plus politique. Les constructions de lignes, la maintenance, l'allocation des contrats, l'ensemble de la gestion du service télégraphique gouvernemental ne répond plus à des nécessités ou des pressions politiques. Les administrateurs en charge de ce service du ministère des Travaux publics demandent et engagent les sommes nécessaires à son fonctionnement de leur propre initiative, pratiquement sans rendre de comptes aux dirigeants politiques.

¹²⁹ *Débats de la Chambre des communes*, volume XLIX (session 1914), pages 2487-2488.

Chapitre 7 : Régulation des télécommunications par le gouvernement fédéral (1897-1916)

L'action législative de l'État, dans le domaine de l'industrie télégraphique, est en sommeil depuis 1886-1887. Comme nous l'avons déjà souligné précédemment, la législation canadienne est bien en place depuis cette période, aucun acte d'incorporation d'une compagnie terrestre n'étant passé par le gouvernement fédéral pendant presque une décennie. Du côté de la télégraphie sous-marine, une seule compagnie est autorisée à exercer en 1890. Pourtant, à partir de 1896, l'activité législative reprend, avec le passage de 26 actes de lois ou incorporations concernant le secteur des télécommunications. En effet, nous parlerons à partir de maintenant de télécommunication et non plus seulement de télégraphie. Depuis l'invention du téléphone en 1876, le secteur des communications électriques s'est considérablement développé. En 1896, le téléphone commence à devenir un outil majeur dans les communications canadiennes, concurrençant et complétant tout à la fois le télégraphe. Au début du XX^e siècle, la télégraphie sans fil émerge à son tour comme nouveau secteur industriel. Ces technologies, bien que différentes, sont traitées de manière similaire par le gouvernement fédéral. Démonstration s'il en est, les Statuts Refondus du Canada de 1886 consacraient trois lois différentes à la télégraphie terrestre, sous-marine et à la protection des dépêches alors que ceux de 1906 ne proposent qu'une seule loi portant sur les télégraphes, incluant dans un même tout la télégraphie terrestre, la télégraphie sous-marine et la télégraphie sans fil. Quant à la téléphonie, elle se distingue par l'absence de loi générale fédérale à son sujet. À l'opposé, les provinces légifèrent sans scrupules à ce sujet, comme nous pourrons le voir.

L'émergence de deux nouvelles technologies de communication, éclipsant le télégraphe en faveur d'un secteur des télécommunications en plein essor, joue donc un double rôle dans la modification du cadre réglementaire dans lequel l'État inscrit son action. Premièrement, le téléphone est perçu à l'origine comme un outil local. L'État fédéral va donc laisser le champ libre à l'État provincial pour légiférer dans ce domaine. Lorsque la téléphonie démontre sa capacité à permettre les communications sur de

longues distances, ce partage des pouvoirs législatifs atteint ses limites. Deuxièmement, les nouvelles technologies semblent se développer bien plus rapidement que les anciennes. S'il a fallu près de quarante ans à l'industrie télégraphique pour arriver à maturité (1846-1886), cela prend moins de trente ans au téléphone pour parvenir au même résultat (1876-1906) et moins de vingt ans à la télégraphie sans fil (1896-1916). Cette accélération du progrès technique rejette progressivement le télégraphe dans l'ombre, la majorité des changements réglementaires entre 1896 et 1916 étant le fait de l'industrie téléphonique. Par contre, lorsqu'éclate la Première Guerre mondiale, la télégraphie sans fil se tient encore à part, malgré l'intégration dans la même loi générale. Pour ces diverses raisons, il nous faudra présenter une histoire détaillée, même si non exhaustive, du développement de ces diverses industries de télécommunications.

I. Marginalisation de l'industrie télégraphique

Nous allons donc étudier ici les changements dans l'industrie télégraphique dans un premier temps, puis nous intéresser aux actions législatives de l'État par rapport aux activités des compagnies privées. Nous parlons évidemment ici du gouvernement fédéral, le télégraphe étant toujours sous son autorité. Nous étudierons donc la manière dont l'industrie télégraphique se marginalise au Canada, entrant dans une période de dépendance technique vis-à-vis du chemin de fer, puis de dépendance réglementaire vis-à-vis du téléphone.

A. La réorganisation des compagnies télégraphiques

La période 1897-1921 voit une réorganisation majeure de l'industrie télégraphique. Mais contrairement à la réorganisation précédente (1881-1886), celle-ci n'est pas à l'initiative des compagnies de télégraphes, mais de celle des chemins de fer. L'industrie télégraphique est devenue dépendante, institutionnellement et techniquement, de l'industrie ferroviaire.

En 1896, la situation de l'industrie télégraphique est relativement simple. Comme nous l'avons expliqué précédemment, le réseau canadien est partagé entre trois compagnies et le système télégraphique gouvernemental. La principale compagnie canadienne est la Great North Western Telegraph, qui opère principalement au Québec,

en Ontario et au Manitoba, ainsi que quelques lignes au Nouveau-Brunswick. Cette compagnie contrôle plus de la moitié des lignes canadiennes en 1896 et possède les revenus les plus élevés, étant donné que son réseau se situe dans le cœur économique du Canada. La compagnie reste néanmoins sous le contrôle financier de la Western Union Telegraph Company. Cette dernière possède et exploite elle-même quelques lignes au Canada, exclusivement dans les Provinces Maritimes. Troisième en importance, cette compagnie a pour seul objectif de relier son réseau aux États-Unis avec les câbles transatlantiques dont les points d'atterrissages sont en Nouvelle-Écosse. La seconde compagnie en termes d'importance se distingue des deux autres. Elle est authentiquement canadienne certes, mais sa vocation première n'est pas le télégraphe, mais le chemin de fer. Il s'agit de la division télégraphique du Canadian Pacific Railway, formé en 1886 sous le nom de Canadian Pacific Telegraph Company. Le réseau de cette compagnie couvre les lignes de chemin de fer de sa maison-mère, entre Halifax et Vancouver, ainsi que les nombreux embranchements dans l'ouest. En résumé, aucune des deux premières compagnies ne possède un réel réseau national. La Western Union n'exploite rien hors des Maritimes et la Great North Western ne possède aucune ligne à l'ouest de Winnipeg. La compagnie la plus proche d'un réseau national est la Canadian Pacific Telegraph, mais l'essentiel de son réseau se trouve à l'ouest de Montréal, puisqu'elle ne dispose que d'une seule ligne vers l'est, entre Montréal et Halifax depuis 1888. Enfin, une dernière compagnie exploite quelques lignes au Canada. Il s'agit de l'Anglo-American Telegraph Company, compagnie ayant le monopole sur les liaisons télégraphiques de l'Île-du-Prince-Édouard.

1. Controverse autour du Yukon (1897-1901)

Comme nous l'avons vu, aucune autre compagnie télégraphique terrestre n'est incorporée au Canada entre 1886 et 1896. Ici aussi, le Yukon joue un rôle dans les changements institutionnels. Deux nouvelles compagnies de télégraphe sont ainsi incorporées en 1898, chacune ayant pour but d'ouvrir une liaison télégraphique avec le Yukon. Nous avons vu la construction de la ligne par le gouvernement après avoir initialement envisagé de faire confiance aux entreprises privées. La première compagnie

est la Dawson City and Victoria Telegraph Company (Limited)¹ et la seconde compagnie est la Northern Commercial Telegraph Company (Limited)². Ces deux compagnies se trouvent au cœur d'une controverse au parlement lors de la session 1899. D'après les lettres fournies sur demande de l'opposition, il semblerait que la deuxième compagnie ait reçu un appui tacite de la part du gouvernement en octobre 1898. La première compagnie se serait ainsi vu opposée une fin de non-recevoir par le gouvernement peu après, le ministre des chemins de fer et canaux indiquant avoir conclu un arrangement avec la seconde. La Dawson City and Victoria Telegraph continue néanmoins de souscrire son capital pour son projet. Pour sa part, la Northern Commercial Telegraph semble avoir joué avec le feu. Son représentant assure au gouvernement qu'il est prêt à entreprendre les travaux le plus tôt possible en octobre 1898. Mais, ne communiquant plus avec le gouvernement ensuite, ce dernier décide de construire la ligne du Yukon lui-même en mars 1899. Dès le mois d'avril, la compagnie reprend contact avec le gouvernement pour se plaindre d'avoir été écartée et proposer un projet de câble sous-marin entre Vancouver et Skagway, via le territoire états-unien. Ce projet est rejeté par le gouvernement, qui souhaite disposer d'une ligne exclusivement canadienne. La controverse s'arrête peu après, sans qu'une conclusion claire apparaisse³.

Après étude des éléments amenés par le gouvernement et l'opposition, la situation semble très confuse, mais nous pensons que les torts sont partagés. Les deux compagnies privées, notamment la Northern Commercial Telegraph, n'informent pas le gouvernement de l'avancement de leurs projets durant l'hiver 1898-1899, alors que ce dernier leur a clairement fait comprendre que la ligne du Yukon est une priorité pour lui. De même, le représentant de la deuxième compagnie laisse entendre au gouvernement que la compagnie est entièrement financée, alors qu'il se rend à Londres après sa rencontre avec le ministre pour entamer le financement de cette dernière. Pour sa part, la

¹ « Acte constituant en corporation la Compagnie de télégraphe de Dawson-City et Victoria (à responsabilité limitée) », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 61 Victoria, c.100 (13 juin 1898).

² « Acte constituant en corporation la Compagnie de télégraphe commercial du Nord (à responsabilité limitée) », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 61 Victoria, c.111 (13 juin 1898).

³ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXIV (session 1899), pages 3103, 5534-5600, 5764, 6061 et 6137.

Dawson City and Victoria Telegraph entame la vente de ses actions en mars 1899 seulement, au moment même où le gouvernement annonce son projet, coupant définitivement tout espoir à la compagnie. De son côté, le gouvernement, initialement favorable au projet de la Northern Commercial Telegraph, change d'idée durant l'hiver 1899. En effet, en mars de cette même année, le ministre des travaux publics ne présente pas seulement une déclaration d'intention, mais un projet de construction complet et détaillé. Ceci laisse supposer que le gouvernement a décidé de construire la ligne de sa propre initiative depuis quelques mois déjà et que des études étaient en cours bien avant mars 1899. Les deux compagnies privées semblent donc avoir de bonnes raisons de se plaindre de la volte-face gouvernementale, et le gouvernement a beau jeu de se plaindre de la lenteur d'action des compagnies privées. Le gouvernement a donc assuré la construction de la ligne du Yukon, comme nous l'avons étudié dans le chapitre précédent. La Dawson City and Victoria Telegraph semble disparaître peu après, la vente de ses actions en mars 1899 étant un échec total, suite à l'annonce gouvernementale. Pour sa part, la Northern Commercial Telegraph persiste dans ses projets, puisqu'elle fait modifier sa charte à trois reprises en 1899, 1900 et 1906⁴. Les trois actes modifient son capital social, l'accroissant progressivement de 100 000£ à 750 000£. Le second acte retire aussi le délai de construction de deux ans établi par la charte de 1898, tandis que le troisième retire la limite géographique, autorisant la compagnie à entreprendre des travaux partout au Canada.

Deux autres compagnies sont incorporées entre temps, pour établir leurs activités en Colombie-Britannique. La première est une compagnie mixte, téléphonique et télégraphique, souhaitant s'installer dans la région de la Kootanie, une vallée parallèle à celle de l'Okanagan, à l'est des Montagnes Rocheuses. Ce district minier semble en pleine expansion et la compagnie voudrait y offrir un service local, en liaison avec la compagnie de télégraphe américaine de Spokane à Columbia. Elle reçoit une charte en

⁴ « Acte concernant la Compagnie de télégraphe commercial du Nord (à responsabilité limitée) », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 62-63 Victoria, c.120 (10 juillet 1899) ; « Acte concernant la Compagnie de télégraphe commercial du Nord (à responsabilité limitée) », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 63-64 Victoria, c.110 (14 juin 1900) ; « Acte concernant la Compagnie dite Northern Commercial Telegraph Company, à responsabilité limitée », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 6 Édouard VII, c.133 (13 juillet 1906). BAC, RG6, série A-1, volume 95, dossier 497 ; volume 105, dossier 1053 et volume 121, dossier 1027.

1896, sous le nom de Columbia Telephone and Telegraph Company⁵. Il s'agit, clairement, d'une filiale canadienne d'une compagnie états-unienne, son siège social étant fixée à Rossland, la ville la plus proche de la frontière. Aucune ville citée dans l'acte pour les droits de passage ne se trouve à plus de cinquante kilomètres de la frontière. Une autre compagnie envisage de lui faire concurrence en 1899, puisque la Yale-Kootenay Telegraph Company Ltd. obtient une charte du gouvernement fédéral pour établir une liaison télégraphique dans la même région⁶. Les administrateurs de cette compagnie sont canadiens, mais l'acte précise que la compagnie est autorisée à « exploiter chacune de ses lignes en correspondance avec celles de la *Spokane Northern Telegraph Company* »⁷. Nous pouvons légitimement penser que ces deux compagnies, incorporées au Canada, sont deux filiales, des outils dans la lutte que se livrent aux États-Unis les compagnies télégraphiques et téléphoniques de Spokane (WA). Leurs actifs semblent limités et aucune des deux n'est citée dans les statistiques fédérales.

2. L'émergence des compagnies de chemin de fer (1902-1909)

Quatre compagnies sont incorporées via une charte fédérale entre 1902 et 1906. Deux d'entre elles sont des compagnies mixtes, à la fois téléphoniques et télégraphiques, à l'exemple de la Columbia Telephone and Telegraph. Il s'agit respectivement de la Canadian Telephone and Telegraph Company, incorporée en 1903⁸ et de la Northwest Telephone and Telegraph Company, incorporée en 1905⁹. Ces deux compagnies semblent néanmoins s'intéresser plus au téléphone qu'au télégraphe.

Mais notre véritable intérêt se porte sur les deux autres compagnies. Jusqu'en 1902, la compagnie du Canadian Pacific Telegraph fait figure d'exception, puisqu'elle est la seule à être une filiale d'une compagnie de chemin de fer et non pas une

⁵ « Acte constituant en corporation la Compagnie de téléphone et de télégraphe Columbia », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 60 Victoria, c.14 (5 octobre 1896).

⁶ « Acte constituant en corporation la Compagnie de télégraphe de Yale-Koutanie (à responsabilité limitée) », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 62-63 Victoria, c.161 (11 août 1899).

⁷ *Ibid.*, page 4.

⁸ « Acte constituant en corporation la compagnie dite The Canadian Telephone and Telegraph Company », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 3 Edouard VII, c.100 (24 octobre 1903). BAC, RG6, série A-1, volume 109, dossier 985.

⁹ « Acte constituant en corporation la compagnie dite Northwest Telephone and Telegraph Company », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 4-5 Edouard VII, c.136 (20 juillet 1905).

compagnie télégraphique autonome. Cette situation évolue rapidement à partir du début XX^e siècle. Les deux compagnies qui nous intéressent ici sont des filiales de compagnies de chemin de fer, liées à la mise en service de deux nouvelles lignes ferroviaires transcontinentales. La première compagnie incorporée est la Canadian Northern Telegraph Company, en 1902¹⁰. Il s'agit d'une filiale du Canadian Northern Railway déjà propriétaire d'une ligne entre Port-Arthur et Winnipeg et qui se propose de bâtir une ligne en Saskatchewan et Alberta. La compagnie commence alors à exploiter un service télégraphique commercial le long de ses voies ferrées. Un accord de collaboration est signé en 1902 avec la Great North Western Telegraph¹¹. La seconde compagnie est une filiale de la Grand Trunk Pacific Railway Company, compagnie de chemin de fer filiale de la Grand Trunk Railway Company, dont le but est d'étendre le réseau de cette dernière de Winnipeg à Prince-Rupert, sur la côte pacifique. Avec beaucoup d'originalité, la Grand Trunk Pacific Telegraph Company est donc incorporée en 1906¹².

Ces deux compagnies développent rapidement leurs réseaux à travers l'Ouest canadien. En 1909, première année où nous disposons de statistiques complètes sur les lignes télégraphiques de ces compagnies, elles disposent à elles deux d'environ 7 500 kilomètres de lignes (12% du réseau)¹³. En ajoutant les 19 500 kilomètres du réseau de la Canadian Pacific Telegraph et quelques autres compagnies de chemin de fer (635 km environ), 44,6% du réseau télégraphique canadien est déjà aux mains des compagnies de chemin de fer ou de leurs filiales.

¹⁰ « Acte constituant en corporation la Compagnie Canadienne de télégraphe du Nord », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 2 Édouard VII, c.51 (15 mai 1902).

¹¹ BAC, RG30, volume 10292, *Agreement between the GN Western Telegraph Co. and the CNR Co.* (1902), pages 8-1 à 8-13 et *Agreement between CNR Co. and CN Telegraph Co.* (3 juin 1903), pages 9-1 à 9-9. Il fut malheureusement impossible de trouver d'autres traces des activités de la Canadian Northern Telegraph avant 1909. La période d'activité de la compagnie entre 1902-1909 ne semble plus documentée nulle part, ni à Bibliothèque et Archives Canada, ni dans les documents administratifs fédéraux. C'est la raison pour laquelle elle est absente des statistiques pour 1906 du chapitre précédent.

¹² « Acte constituant en corporation la compagnie dite Grand Trunk Pacific Telegraph Camopany », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 6 Édouard VII, c.101 (13 juillet 1906). BAC, RG6, série A-1, volume 121, dossier 1046.

¹³ *Annuaire du Canada*, Ottawa, Bureau du recensement et de la statistique, 1911, page 337.

3. *La fin des compagnies de télégraphe (1910-1916)*

À partir de 1910, le destin des compagnies de télégraphe est entre les mains des compagnies de chemin de fer. Petit à petit, la proportion de lignes canadiennes exploitées ou possédées par les compagnies ferroviaires s'accroît inexorablement. Les réseaux des compagnies de télégraphe stagnent, que ce soit celui de la Great North Western Telegraph ou de la Western Union Telegraph. Pour sa part, la Canadian Pacific Telegraph accroît son réseau d'environ 500 km par an en moyenne entre 1909 et 1916. Les réseaux des deux filiales citées précédemment, la Grand Trunk Pacific Telegraph et la Canadian Northern Telegraph, sont en forte croissance. Enfin, en 1911, une troisième compagnie ferroviaire, la National Transcontinental Railway Company, met en service une nouvelle division télégraphique, interne à sa structure. Son réseau s'accroît néanmoins rapidement, comparable en dimension avec celui de la Western Union Telegraph à partir de 1916.

La dernière période de restructuration majeure dans l'industrie télégraphique débute en 1915, marquant la fin des compagnies de télégraphe indépendantes au Canada. Après l'accord signé en 1902 entre la Canadian Northern Telegraph et la Great-North Western Telegraph, les deux compagnies entrent en négociation pour joindre leurs services. À partir de janvier 1915, suite à un quadruple accord (échange d'actions, partage de trafic, unification comptable et répartition des dettes), la première compagnie prend donc le contrôle de la seconde¹⁴. Les accords impliquent évidemment la Great-North Western Telegraph et la Canadian Northern Telegraph, mais aussi la Western Union Telegraph, principal soutien financier de la première compagnie. Les deux compagnies conservent une existence nominale dans leur fonctionnement, même si tout le service est géré par la Canadian Northern Telegraph, après un an environ de réorganisation pour stabiliser la situation.

Ainsi, à partir de 1916, les compagnies de chemin de fer et leurs filiales contrôlent environ 65 000 kilomètres de lignes, soit 73% du réseau télégraphique

¹⁴ BAC, RG30, volume 10292, *Agreement between Western Union Telegraph Co. and Canadian Northern Telegraph Co. and the Canadian Northern Ry. Co.* (1^{er} janvier 1915), pages 13/1-13, *Agreement between WU Tel. Co., CNT Co., GNW Tel. Co. being traffic contract* (1^{er} janvier 1915), pages 16/1-21, *Agreement between the Canadian Northern Telegraph Co. and the GNW Telegraph Co. Operating Contract* (15 janvier 1915), pages 15/1-15 et *Agreement between Canadian Northern Telegraph Co., Western Union Telegraph Co. and National Trust Co. limited* (30 janvier 1915), pages 18/1-7.

canadien. Les deux derniers réseaux indépendants sont ceux du gouvernement (19 000 km environ, 21,4%) et de la Western Union Telegraph (4 900 km environ, 5,6%). Cette dernière étant une compagnie états-unienne, il n'existe donc plus, au Canada, de compagnie de télégraphe canadienne indépendante.

B. L'action législative et réglementaire de l'État dans l'industrie télégraphique (1896-1916)

À partir de 1916, l'industrie télégraphique canadienne n'existe donc plus, puisque désormais entièrement contrôlée par l'industrie ferroviaire. Nous allons ici étudier les dernières actions posées par le gouvernement entre 1896 et 1916 pour réglementer cette industrie vouée à la disparition. En effet, si l'industrie disparaît, les activités télégraphiques continuent pourtant de prospérer, mais sous le contrôle réglementaire des chemins de fer. Nous nous intéresserons ici seulement aux activités liées à la télégraphie classique, terrestre et sous-marine. L'impact réglementaire des nouvelles technologies comme le téléphone et la télégraphie sans fil sont discutées plus loin.

1. Les actes privés

Concernant les actes privés, nous pouvons constater d'importantes nouveautés par rapport aux actes passés avant 1886. En reprenant la grille d'analyse de Tomas Nonnenmacher, nous pouvons noter l'émergence de nouveaux éléments législatifs¹⁵. Dans nos analyses précédentes, nous avons distingué six règlements. Deux règlements servaient à la promotion de l'industrie télégraphique, à savoir les droits de passage des lignes télégraphiques (Right) et la protection de ces dernières contre le vandalisme (Protect). Trois autres règlements avaient pour fonction de réguler l'activité télégraphique, en établissant des règles sur l'acceptation des messages télégraphiques (Accept), l'ordre de transmission de ces messages (Order) et la protection de leur confidentialité (Disclose). Nous avons ajouté l'autorisation pour le gouvernement de prendre le contrôle des lignes privées sous certaines circonstances (Control) à cette liste. Entre 1896 et 1906, douze actes de lois privés sont passés concernant des compagnies de télégraphe, toutes terrestres. Ces actes concernent huit compagnies, trois étant des

¹⁵ Voir le chapitre 1 pour les détails à ce sujet.

compagnies mixte (télégraphe et téléphone)¹⁶ et deux étant des filiales de compagnies ferroviaires¹⁷.

Tous les actes de loi passés pour ces compagnies respectent ou citent dans leurs règlements les statuts révisés du Canada de 1886¹⁸. Nous trouvons donc les règlements de promotion et de régulation dans tous les cas étudiés, à l'exception notable du règlement concernant l'acceptation des messages télégraphiques (Accept), toujours inconnu dans la législation canadienne. Certains actes limitent néanmoins la portée géographique du règlement sur les droits de passage (Right), en particulier pour les compagnies mixtes et les trois compagnies de télégraphe incorporées dans la région du Yukon. Nous pouvons déjà souligner que les lois générales offrent donc une base désormais solide pour l'incorporation des compagnies de télégraphe. Néanmoins, parmi ces actes, plusieurs éléments modifient, parfois de manière importante, les règlements étudiés.

Le premier élément d'importance concerne les droits de passage. Ce règlement, dans les actes privés passés avant 1886, était un règlement de promotion, sécurisant le droit des compagnies à traverser certains terrains privés et à utiliser les voies publiques pour leurs lignes télégraphiques. Dans les actes privés passés après 1896, ce règlement change d'objectif et se décompose désormais en deux articles. Le premier conserve le sens promotionnel initial, énumérant les droits des passages des compagnies privées. Le second, pour sa part, prend un sens plus régulateur, réduisant la portée de ces droits. Il spécifie désormais que les autorités de chaque municipalité traversée par des lignes télégraphiques de la compagnie ont le droit de réglementer la manière dont la compagnie installe ses lignes, que ce soit par le biais de poteaux ou de lignes souterraines. Il s'agit d'une interprétation nouvelle du règlement sur les droits de passage. Néanmoins, même si les actes privés comportent tous cette nouvelle interprétation, elle n'est pas intégrée à la loi générale sur les télégraphes lors de la refonte des statuts du Canada en 1906. Signe

¹⁶ Il s'agit de la Compagnie de téléphone et de télégraphe Columbia (1896), de la Canadian Telephone and Telegraph Company (1903) et de la Northwest Telephone and Telegraph Company (1905)

¹⁷ Il s'agit de la Canadian Northern Telegraph Company (1902) et de la Grand Trunk Pacific Telegraph Company (1906).

¹⁸ « Acte concernant les compagnies de télégraphe électrique », *Statuts Révisés du Canada*, c.132, 1886 et « Acte concernant le secret que doivent garder les officiers et employés des lignes de télégraphe », *Statuts Révisés du Canada*, c.134, 1886.

de la dépendance technique de plus en plus évidente, elle est en réalité intégrée à la loi sur les chemins de fer. Le second élément d'importance est un nouveau règlement de régulation, qui apparaît pour la première fois dans un acte de loi sur le télégraphe en 1898. Dans l'acte d'incorporation de la Compagnie de Télégraphe Commercial du Nord, le législateur précise que les tarifs de la compagnie devront être approuvés préalablement par le Gouverneur en Conseil. Cette disposition se retrouve ensuite dans tous les actes de lois privés. Comme le précédent, ce règlement n'est pas incorporé à la loi générale sur les télégraphes lors de la refonte des statuts du Canada en 1906. Plus curieusement, il n'est pas non plus intégré dans la loi sur les chemins de fer.

Pour résumer, les actes privés passés après 1896 suivent en général les règles déjà présentes en 1886, à deux exceptions près. Ces deux exceptions indiquent une tendance à l'accroissement des pouvoirs de régulation sur la question des droits de passage et des tarifs. Ces deux règlements sont incorporés peu à peu à la législation générale sur les télégraphes, mais seulement en mimétisme avec la législation téléphonique, ce que nous étudierons un peu plus loin.

2. *Les actes publics*

Pour des raisons de compréhension, nous étudierons les actes publics généraux seulement après avoir brièvement résumer le développement des nouvelles technologies du téléphone et de la télégraphie sans fil. Nous allons présenter ici les éléments concernant les actes publics passés par le gouvernement canadien concernant la télégraphie terrestre et sous-marine exclusivement. Deux éléments retiennent l'attention du gouvernement, tant au niveau législatif que dans les débats à la Chambre des communes. Il s'agit du câble du Pacifique d'une part, de l'établissement d'un service de presse fiable avec la Grande-Bretagne d'autre part. En ce qui concerne le premier sujet, nous n'avons pas la prétention de traiter de l'ensemble de l'histoire du câble du Pacifique ici. Plusieurs auteurs se sont intéressés à la question récemment, étudiant plusieurs aspects de ce projet¹⁹. Rappelons seulement que le projet est activement promu

¹⁹ Jeffrey K. Lyons, « The Pacific Cable, Hawaii and Global Communication », *Hawaiian Journal of History*, 39 (2005), pages 35-52 ; Robert W. D. Boyce, « Imperial Dreams and National Realities: Britain, Canada and the Struggle for a Pacific Telegraph Cable, 1879-1902 », *English Historical Review*, 115, 460 (2000), pages 39-70 ; Graham M. Thompson, « Sandford Fleming and the Pacific Cable: The Institutional Politics of Nineteenth-Century Imperial Communications », *Canadian Journal of Communication*, 15, 2 (1990), pages 64-75.

par Sandford Fleming depuis la fin des années 1870²⁰. Ce dernier entreprend plusieurs actions auprès du gouvernement canadien, ardent défenseur d'une « All-Red-Line » télégraphique, reliant l'ensemble des colonies britanniques à la mère patrie. Les actions de lobbying engagées par ce dernier sont fort bien documentées par Robert Boyce²¹. Fleming soutient son projet à chaque conférence coloniale où il peut assister, en 1887, 1894 et 1897²². Comme le souligne fort justement Boyce, le gouvernement britannique ne montre qu'une ferveur mitigée à soutenir le projet. Ce dernier est principalement un projet canadien pour le bienfait de l'empire britannique, vision faiblement partagée par la Grande-Bretagne ou les colonies d'Australie. Le câble est finalement complété en 1902 et les premiers résultats sont forts décevants.

Les débats couvrant le câble du Pacifique qui nous intéressent se déroulent entre 1898 et 1905. Nous pouvons nous apercevoir que le ton change considérablement entre ces deux dates. Ainsi, en 1898, un député libéral, George Elliott Casey, souligne le manque de coopération de la Grande-Bretagne au projet, notamment le fait qu'elle ait camouflé un rapport favorable lors de la conférence de 1897. Le député souligne, en passant, la place d'ainé occupée par le Canada dans la confrérie des colonies britanniques, justifiant son rôle de leader. L'opposition conservatrice profite de cette remarque pour blâmer l'attitude de Wilfrid Laurier, jugée contre-productive pour le projet²³. L'année suivante, le parlement vote, à une rare unanimité, un projet de loi visant à favoriser le financement du câble du Pacifique une fois construit²⁴. Selon les arrangements pris, le Canada doit assumer les 5/18^e d'un éventuel déficit du câble après sa pose, déficit plafonné à 1,7 millions de £. Cette disposition semble ne poser aucun

²⁰ Voir chapitre 2.

²¹ Boyce, « Imperial Dreams and National Realities... »

²² Sandford Fleming. *Telegraphic communication to India and Australia by the Canadian route submitted at the meetings of the Colonial Conference, London, 1887.* (ICMH 06110); *Statement respecting the nautical survey in connection with the Pacific cable, 1894* (ICMH 13186); *Statement prepared by request, with the view of submitting it to the Pacific Cable Conference when it met in London on July 8th, 1896, 1896* (ICMH 06109).

²³ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXIII (session 1898), pages 5375-5387. Le sujet avait déjà été soulevé, sans débats, l'année précédente au Sénat, *Débats du sénat*, volume XXXII (session 1897), pages 527-528.

²⁴ « Acte à l'effet d'établir une communication télégraphique directe entre le Canada et l'Australasie », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 62-63 Victoria, c.3 (11 août 1899). BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1901-1550 (30 juillet 1901).

problème à ce moment là. La situation se corse néanmoins lorsqu'une des parties prenantes de l'accord, la colonie de Nouvelle-Galles du Sud décide d'accorder une exclusivité de son trafic à l'Eastern Extension Telegraph Company, compagnie gérant plusieurs câbles sous-marins entre l'Australie et les Indes. Cette colonie, la plus riche des colonies australiennes, détourne ainsi une importante part du trafic espéré sur le câble du Pacifique. La question émerge rapidement au parlement, mais le gouvernement reste alors dans l'expectative²⁵. L'année suivante, peu avant la pose du câble, le déficit commercial attendu est réévalué à deux millions de £, évaluation confirmée par un nouvel acte du parlement canadien²⁶. Cet acte passe sans problème à la Chambre des communes, mais les débats au Sénat sont plus houleux, plusieurs sénateurs faisant assaut de patriotisme britannique²⁷. Une nouvelle fois, Sandford Fleming se porte à la défense du projet face à un comité britannique chargé d'évaluer la situation²⁸. Pendant ce temps, l'opposition attaque le gouvernement, dans la presse en premier lieu²⁹, puis devant le parlement ensuite. Elle intervient à deux reprises, la première fois en 1903 en réaction à la création de la fédération Australienne, la seconde fois en 1905 en protestations vigoureuses envers un outil inutile et dispendieux pour les contribuables canadiens³⁰. Les années suivantes, le vote des subsides pour financer la part du déficit pris en charge par le Canada ne donne plus lieu à aucun débat au parlement, même si le gouvernement continue de suivre l'affaire de près³¹.

Mais les questions liées au nationalisme impérial britannique ne s'estompent pas pour autant. Le second sujet abordé couvre les communications transatlantiques entre le Canada et la Grande-Bretagne, notamment la mise en place d'un service de presse. La question se pose en 1903, où une recommandation est faite auprès du gouvernement

²⁵ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXV (session 1900), page 1741.

²⁶ « Acte modifiant l'Acte du Câble du Pacifique de 1899 », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 1 Édouard VII, c.5 (23 mai 1901).

²⁷ *Débats du sénat*, volume XXXVI (session 1901), pages 518-519 et 535-539.

²⁸ BAC, RG6, série A-1, volume 106, dossier 1831.

²⁹ BAC, RG6, série A-1, volume 108, dossier 183.

³⁰ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXVIII (session 1903), page 2769 ; *Débats du sénat*, volume XXXVIII (session 1903), pages 108-114 ; *Débats du sénat*, volume XXXVIII (session 1903), pages 108-114 ; *Débats de la Chambre des communes*, volume XL (session 1905), pages 7398 et 7434.

³¹ BAC, RG6, série A-1, volume 118, dossier 1109.

pour financer un service de presse indépendant entre les deux pays³². Cette recommandation mène au vote d'une subvention d'un montant maximal de 60 000\$ sur cinq ans, payable annuellement pour couvrir jusqu'à 50% des frais engagés par les journaux canadiens³³. Cette subvention est renouvelée par le parlement à deux reprises, en 1908 et 1910, dans des termes relativement similaires³⁴. Les deux actes sont votés sans débats. L'établissement des câbles transatlantiques est aussi étudié, mais sans passer par le parlement. Les débats et décisions concernant la pose de nouveaux câbles, à partir de 1905-1906, cessent d'être politiques pour seulement répondre à une logique administrative³⁵. La question des communications extérieures du Canada préoccupe réellement le gouvernement, puisqu'un acte est voté pour ratifier un accord signé en avril 1913 entre les gouvernements britanniques, canadiens et australiens pour établir un système de communication par télégraphie sans fil³⁶. Les débats sur cet acte portent sur le meilleur moyen d'abaisser les tarifs télégraphiques. Deux options s'opposent, la première favorable à la télégraphie sans fil, la seconde favorable à la pose d'un câble transatlantique d'État, à l'image du câble du Pacifique³⁷. Il s'agit ici d'une confrontation intéressante entre deux visions de l'État, la première proche d'un modèle libéral et la seconde plus proche d'un modèle opportuniste.

³² *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXVIII (session 1903), page 8481.

³³ « Acte pour aider à l'établissement et à l'entretien d'un service indépendant et efficace de nouvelles télégraphiques de la Grande-Bretagne pour la presse canadienne », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 3 Édouard VII, c.70 (24 octobre 1903).

³⁴ « Loi pour aider à l'entretien d'un service indépendant et efficace de nouvelles télégraphiques de la Grande-Bretagne pour la presse canadienne », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 7-8 Édouard VII, c.12 (20 juillet 1908) ; « Loi à l'effet d'aider au maintien d'un service indépendant et efficace de nouvelles télégraphiques de la Grande-Bretagne pour publication dans la presse canadienne », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 9-10 Édouard VII, c.7 (4 mai 1910).

³⁵ BAC, RG6, série A-1, volume 112, dossier 206 et volume 118, dossier 1092 ; BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1905-354 (13 mars 1905).

³⁶ « Loi portant création de conditions plus avantageuses pour les communications télégraphiques entre le Canada, le Royaume-Uni et autres parties de l'Empire Britannique », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 3-4 George V, c.52 (6 juin 1913). Le Canada avait d'ailleurs tenu à être représenté lors d'une conférence internationale à Berlin en 1906, BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1906-1679 (18 août 1906).

³⁷ *Débats de la Chambre des communes*, volume XLVIII (session 1913), page 964, 3127, 9499, 11686 et 11736.

3. Les débats réglementaires

Les deux autres sujets abordés dans les débats parlementaires sont de nature plus locale et ne donnent naissance à aucun acte de loi. Mais ils nous éclairent grandement sur les modifications dans le rôle de l'État au Canada dans le domaine des télécommunications.

Eternel serpent de mer, la question des communications télégraphiques sur l'Île-du-Prince-Édouard occupe une place importante dans les débats parlementaires. Entre 1897 et 1903, des plaintes s'élèvent contre le service rendu par l'Anglo-American Telegraph sur l'île. Ces plaintes touchent aux tarifs, trouvés trop élevés³⁸, aux horaires d'ouverture, trouvés trop réduits³⁹ ou simplement au monopole de la compagnie américaine, trouvé inadmissible⁴⁰. Finalement, en 1905, une convention est signée entre le gouvernement et l'Anglo-American Telegraph réduisant les tarifs des communications et instaurant un service de nuit sur l'île⁴¹. Le gouvernement accroît en conséquence son aide financière, la subvention payée jusqu'à présent passant de 2 000\$ à 7 000\$ par an⁴². La rupture du câble sous-marin de l'Anglo-American à la fin de l'année 1907 pousse cette dernière à accepter la fin de son monopole par l'établissement d'une station de télégraphie sans fil gouvernementale sur l'île⁴³. Cet événement donne d'ailleurs le prétexte d'une intervention incisive du sénateur conservateur Donald Ferguson. Ce dernier se plaint en janvier 1907 de la passivité du gouvernement à l'égard de cette rupture de câble, soulignant la trop grande bienveillance de ce dernier vis-à-vis de l'Anglo-American Telegraph. Jusqu'au 20 février, le sénateur revient à la charge à chaque séance du Sénat pour interroger le gouvernement à ce sujet, jusqu'à ce que ce dernier se décide à faire établir une station de télégraphie sans fil⁴⁴. Dans les années suivantes, le gouvernement n'hésite pas à réajuster le montant de la subvention en

³⁸ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXII (session 1897), page 2412-2413.

³⁹ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXIV (session 1899), page 8199.

⁴⁰ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXVIII (session 1903), pages 13600-13611.

⁴¹ BAC, RG6, série A-1, volume 114, dossier 1374.

⁴² *Débats de la Chambre des communes*, volume XL (session 1905), page 112.

⁴³ *Débats de la Chambre des communes*, volume XLII (session 1907), pages 1865 et 1915.

⁴⁴ *Débats du sénat*, volume XLII (session 1907), pages 109-112, 115, 133, 155, 160-162, 179, 202, 253-254 et 294.

fonction de la qualité réelle du service offert par l'Anglo-American sur l'Île-du-Prince-Édouard⁴⁵.

La question de la nationalisation des télégraphes ressurgit aussi à deux reprises. En 1900, l'opposition conservatrice questionnant le gouvernement sur la possibilité de nationaliser les télégraphes sous un monopole postal⁴⁶. En 1911, un nouveau débat prend place, avec la même proposition⁴⁷. Dans les deux cas, les arguments sont similaires, soutenant une baisse des tarifs possibles via un système d'État et un accroissement dans la qualité du service. La notion de service public y est défendue avec vigueur, sans succès pourtant, le gouvernement libéral refusant à deux reprises de se prononcer sur la question. Le sujet n'est pas réellement abordé, éclipsé par les débats sur la réglementation de l'industrie téléphonique. Nous pouvons souligner que l'industrie télégraphique est en partie nationalisée à partir de 1921, via la création de la Canadian National Telegraph, nationalisation due aux réorganisations dans les chemins de fer et non à un projet de promotion d'un service public de communications télégraphiques. Enfin, la possession des lignes canadiennes inquiète certains députés, puisqu'en 1905, l'opposition souligne auprès du gouvernement la mainmise croissante des milieux financiers américains sur la Great-North Western Telegraph, sans conséquence néanmoins⁴⁸.

Enfin, le déclenchement de la Première Guerre mondiale oblige le gouvernement à recourir pour la première fois au droit de contrôle implanté dans la législation canadienne depuis 1867. Ce droit, présent dans la loi générale et dans toutes les lois privées, tant au niveau de la télégraphie terrestre que sous-marine, permet au gouvernement de prendre le contrôle direct des lignes privées en cas d'urgence, les compagnies continuant d'exécuter les services sous la tutelle directe de l'État. Il devient

⁴⁵ BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1907-206 (19 juillet 1907), 1908-131 (25 janvier 1908) et 1909-2311 (22 novembre 1909) ; BAC, RG13, série A-2, volume 162, dossier 1910-944 et volume 1924, dossier 1913-875.

⁴⁶ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXV (session 1900), page 1740 ; Le Colonial Office s'intéresse d'ailleurs à ce débat, BAC, RG13, série A-2, volume 97, dossier 1448.

⁴⁷ *Débats de la Chambre des communes*, volume XLVI (session 1911), page 10071-10082.

⁴⁸ *Débats de la Chambre des communes*, volume XL (session 1905), page 7817-7822.

effectif dès l'entrée en guerre du Canada, les lignes télégraphiques et câbles sous-marins passant sous l'autorité du ministère de la milice le 2 août 1914⁴⁹.

II. Du télégraphe aux télécommunications

Comme nous l'avons dit précédemment, l'industrie télégraphique se retrouve rapidement concurrencée et complétée par deux nouvelles technologies, qui sont le téléphone et la télégraphie sans fil. Ces deux domaines industriels peuvent sembler distincts, mais leur développement mène à une unification réglementaire et législative pour le secteur économique des télécommunications. Nous présentons ici un bref résumé de ces deux industries et des actions de l'État les concernant, comme nous l'avons souligné au début de ce chapitre.

A. L'émergence de l'industrie téléphonique

L'industrie téléphonique a été le sujet de nombreux ouvrages et recherches au Canada. Nous ne souhaitons pas ici entrer trop dans les détails concernant cette dernière, notamment son histoire. Après un bref résumé de son développement économique entre 1880 et 1905, nous allons surtout nous concentrer à expliquer les positions de l'État, qu'il soit fédéral ou provincial, envers cette nouvelle technologie.

1. Une nouvelle technologie

Comme le télégraphe, l'invention du téléphone n'émerge pas *ex-nihilo*. Elle est issue d'un ensemble de travaux s'étalant sur plusieurs années et s'inscrit dans un courant de recherches important en Amérique du Nord. Le téléphone est le fruit d'un travail important effectué dans le but d'améliorer le télégraphe. L'idée de transmettre électriquement la voix s'impose à partir des années 1860. Plusieurs inventeurs américains travaillent sur le sujet, notamment Thomas Edison et Elisha Gray, et leurs recherches aboutissent toutes de manière quasi-similaire au milieu des années 1870. Coïncidence troublante, les deux principaux brevets à ce sujet sont déposés le même jour, le 14 février 1876, par Elisha Gray et Alexander Graham Bell. Ce dernier, canadien naturalisé américain en 1882, est unanimement reconnu comme étant le père du

⁴⁹ BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1914-2029 (2 août 1914).

téléphone. Spécialiste de l'acoustique au Massachusetts Institute of Technology (MIT) de Boston, il acquiert progressivement les bases théoriques qui l'amèneront à concevoir le téléphone⁵⁰. Au cours de l'année 1875, Bell, secondé par un mécanicien, Thomas A. Watson, met en place les premières expériences pratiques d'emploi d'un téléphone, après quelques découvertes fortuites⁵¹ : Le brevet de Bell décrit une possibilité théorique de créer un téléphone. Il reste à le mettre en pratique, en effectuant une expérience concluante. Il reste à passer le premier « appel » téléphonique. Ce sera chose faite le 10 mars 1876, au MIT de Boston. Désireux de prouver définitivement la qualité de son appareil, Bell entreprend une nouvelle expérience à l'été 1876. Il décide d'effectuer un appel entre deux villes distantes de treize kilomètres en Ontario, Brantford et Paris. Cet appel se déroulera grâce au concours de la Dominion Telegraph Company, qui acceptera, grâce à l'insistance de Lewis McFarlane⁵², directeur du bureau de Toronto, de louer sa ligne télégraphique à Bell.

Le téléphone arrive donc au Canada peu après, en 1877 de manière plutôt brouillonne. Alexander Graham Bell a donné à son père, Melville Bell, les droits exclusifs des brevets sur le téléphone au Canada. Pendant quelques mois, ce dernier essaie de développer le téléphone, sans grand succès. Finalement, Melville Bell abandonne la partie et, souhaitant rejoindre son fils aux États-Unis, se propose de revendre ses brevets. En 1880, deux compagnies seulement sont prêtes à un tel achat. Il s'agit des deux principales compagnies de télégraphe, la Montreal Telegraph Company et la Dominion Telegraph Company. Les deux exploitent déjà des téléphones, la première via les brevets Edison et Gray, la seconde via une licence des brevets Bell. Elles se livrent une guerre des prix impitoyables et s'enfoncent progressivement dans une spirale déficitaire importante⁵³. Finalement, les droits canadiens sur les brevets de

⁵⁰ Cette spécialité lui assure un avantage sur ses concurrents, puisque le principal problème est le transmetteur servant à transformer la voix en courant électrique. Il dira lui-même plus tard que si « [il] en avais su plus long sur l'électricité et moins sur le son, [il] n'aurai[t] jamais inventé le téléphone », cité dans Jean-Guy Rens, *L'empire invisible. Histoire des télécommunications au Canada de 1846 à 1956*, Sainte-Foy (QC), Presses de l'Université du Québec, 1993, page 77.

⁵¹ William Patten, *Pioneering the Telephone in Canada*, Montréal, 1926, p. 58.

⁵² Lewis McFarlane est d'ailleurs appelé à un grand avenir dans le domaine de la téléphonie, puisqu'il finit par diriger la Compagnie de Téléphone Bell du Canada de 1915 à 1925.

⁵³ Voir chapitre 2.

Bell seront rachetés par National Bell, la compagnie fondée par Alexander Graham Bell et dirigée par Théodore N. Vail et William H. Forbes. Selon une procédure déjà bien rodée, la compagnie américaine crée alors une filiale qui exploitera les brevets pour le Canada, considérée comme une région indépendante. La Bell Telephone Company of Canada est fondée en 1880. Pour la diriger, American Bell choisit Charles F. Sise⁵⁴. Cet américain originaire de Nouvelle Angleterre est reconnu comme un gestionnaire de valeur et capable de grandes actions dans les domaines financiers et commerciaux. Son premier acte lorsqu'il arrive à Montréal est d'achever l'incorporation de la Bell Telephone Company of Canada par une charte fédérale⁵⁵. Il entame ensuite des négociations avec Montreal Telegraph et Dominion Telegraph pour racheter leurs actifs. Les deux compagnies souhaitent se retirer complètement du marché, mais pas sans y récupérer une partie de leurs investissements. Charles F. Sise mène des négociations âpres et réussit finalement à acquérir le monopole sur la téléphonie canadienne en moins d'un an.

2. *Le monopole de la compagnie Bell*

La Bell Telephone Company of Canada, que nous nommerons simplement Bell, dispose donc d'un monopole sur l'industrie téléphonique dès 1881. Ce monopole est établi bien plus rapidement que ne l'a été celui de la Montreal Telegraph Company, qui avait mis plus de dix ans pour parvenir au même résultat. L'évolution de l'industrie téléphonique entre 1881 et 1896 serait trop longue à présenter en détail ici, d'autant plus que cela sortirait du cadre de notre thèse. Aussi allons-nous simplement la résumer. Le monopole initial de la compagnie Bell s'étend seulement sur les provinces orientales du Canada. Le téléphone n'est pas encore présent dans l'ouest. Quant à la Colombie-Britannique, elle voit se développer une entreprise locale, qui mène à la création du monopole de British Columbia Telephone en 1904⁵⁶.

⁵⁴ Robert C. Fetherstonhaugh, *Charles Fleetford Sise, 1834-1918*, Montréal, Gazette Printing Co., 1944.

⁵⁵ « Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie Canadienne de Téléphone Bell », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 43 Victoria, c.67 (29 avril 1880).

⁵⁶ Lindsay Ross Allen, *Factors in the Development of the British Columbia Telephone Industry, 1877-1930*, mémoire de M.A. (communications), Simon Fraser University, 1990.

La stratégie de développement de la compagnie Bell est toute entière axée sur la défense et la promotion de son monopole. Le processus est admirablement décrit par Christopher Armstrong et Henri V. Nelles dans leur étude sur les monopoles et l'émergence des services publics au Canada⁵⁷. La location des téléphones, la primauté accordée aux abonnés urbains et la stricte défense des brevets possédés sont autant d'armes mises au service des objectifs de la compagnie. La compagnie se développe convenablement, jusqu'à ce que l'État fédéral annule ses brevets en 1885. En effet, en continuant d'importer ses pièces des États-Unis, sans les produire au Canada, la compagnie violait la loi sur les brevets de 1872. Après une contestation judiciaire de la Toronto Telephone Manufacturing, le ministère de l'Agriculture annule les brevets de la compagnie Bell. Cette décision administrative prive la compagnie montréalaise de sa meilleure ligne de défense en faveur de son monopole. Dans les années suivant cette décision politique, le champ d'action de la compagnie Bell se réduit considérablement, la compagnie ne réussissant à sauver son monopole qu'au Québec et en Ontario, les deux seules provinces où sa puissance financière joue à plein. Ce repli démontre bien la construction artificielle des monopoles publics, comme le soutiennent Armstrong et Nelles.

Les trois Provinces Maritimes voient donc l'émergence de compagnies capables de concurrencer et de supplanter la compagnie Bell sur le marché téléphonique local. Sur l'Île-du-Prince-Édouard, la compagnie vend ses installations en juillet 1885 à la Telephone Compagny of Prince Edward Island. En Nouvelle-Écosse, des hommes d'affaires créent une compagnie à Halifax en 1887, la Nova Scotia Telephone Company. La compagnie Bell propose rapidement un accord à la nouvelle compagnie et lui vend ses installations en Nouvelle-Écosse l'année suivante, évitant ainsi une coûteuse guerre commerciale. Cette même année, les installations du Nouveau-Brunswick sont cédées à la toute récente New Brunswick Telephone Company. Ainsi, la compagnie Bell s'est complètement retirée du marché téléphonique dans les Provinces Maritimes. Mais son monopole est aussi menacé au Québec et en Ontario avec la création de plusieurs compagnies locales. La compagnie Bell se montre accommodante avec les compagnies

⁵⁷ Christopher Armstrong et Henri V. Nelles, *Monopoly's Moment. The Organization and Regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*, Philadelphie, Temple University Press, 1986.

rurales, mais impitoyable envers les compagnies urbaines. Au final, comme le disent Armstrong et Nelles, « [the] telephone monopoly did not just happen. It was created and then protected in a vicious struggle ».

3. *Législations fédérales et provinciales (1881-1904)*

L'industrie téléphonique profite d'un vide juridique dans l'attribution des pouvoirs par l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. En effet, en 1867, cette technologie n'existe pas encore, aussi n'est elle pas mentionnée, comme l'est le télégraphe. Nous allons donc trouver un maquis juridique où s'enchevêtrent les lois fédérales et provinciales. De plus, les réseaux téléphoniques posent considérablement plus de problèmes que les réseaux télégraphiques, notamment pour les municipalités.

Notre première constatation est donc que l'environnement législatif entourant les investissements des compagnies de téléphone n'est pas aussi stable que celui entourant les compagnies de télégraphe. Au niveau fédéral, les seules lois passées spécifiquement au sujet du téléphone entre 1881 et 1896 sont des lois privées. Contrairement au télégraphe, aucune loi générale n'est passée concernant le téléphone. Les seules mentions sont en fait incluses dans la loi concernant les chemins de fer. Dès 1888, l'Acte des chemins de fer est modifié pour autoriser les compagnies ferroviaires à construire des lignes de téléphone en plus des lignes de télégraphe déjà autorisées⁵⁸. Une nouvelle modification est apportée en 1899, précisant les modalités pratiques lors de l'établissement de telles lignes en milieu urbain⁵⁹. Enfin, un dernier acte de loi, passé en 1903, regroupe et rationalise les règlements passés précédemment sur les activités télégraphiques et téléphoniques des compagnies de chemins de fer⁶⁰. Néanmoins, ces dispositions légales ne peuvent prétendre au statut de loi générale, puisqu'elles ne concernent pas directement les compagnies de télégraphe ou de téléphone.

Concernant les lois privées, seulement trois compagnies sont incorporées au niveau fédéral. La première est bien évidemment la compagnie Bell, incorporée en

⁵⁸ « Acte concernant les chemins de fer », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 51 Victoria, c.29 (22 mai 1888).

⁵⁹ « Acte modifiant de nouveau l'Acte des chemins de fer », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 62-63 Victoria, c.37 (11 août 1899).

⁶⁰ « Acte ayant pour objet de modifier et refondre les lois concernant les chemins de fer », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 3 Édouard VII, c.29 (24 octobre 1903).

1880⁶¹. La seconde, dont nous avons aussi parlé, est la Nova Scotia Telephone Company, qui voit ses pouvoirs confirmés au niveau fédéral en 1888⁶². La dernière est l'Automatic Telephone and Electric Company of Canada, incorporée en 1893⁶³. La plus puissante et la plus intéressante est bien évidemment la compagnie Bell, dont la charte est amendée à cinq reprises, en 1882, 1884, 1892, 1894 et 1902⁶⁴. L'amendement de 1892 nous intéresse particulièrement, puisqu'il place les tarifs de la compagnie Bell sous l'autorité du gouverneur en conseil. Il s'agit du tout premier pas vers la réglementation de l'industrie téléphonique au niveau fédéral. Mais la compagnie Bell reste une compagnie particulière, puisque la majorité de la législation concernant les autres compagnies est émise au niveau provincial.

Le téléphone est vu initialement comme un outil local, donc soumis à l'autorité des provinces. La quasi-inexistence de réseau interurbain avant le milieu des années 1890 renforce cette vision. Pour les besoins de notre étude, nous allons décrire seulement les grandes lignes des législations provinciales, notamment les actes publics. Cette législation reste très limitée au Québec. Ainsi, la seule mention du téléphone a lieu en 1900, lorsqu'est passé un acte de loi public assimilant l'industrie téléphonique au télégraphe⁶⁵. L'acte général des télégraphes de 1859⁶⁶, inclus dans la législation provinciale lors de la confédération, s'applique désormais aussi aux compagnies téléphoniques. En Nouvelle-Écosse, nous ne trouvons pas de législation générale, juste

⁶¹ « Acte à l'effet d'incorporer la Compagnie Canadienne de Téléphone Bell », 43 Victoria, c.67.

⁶² « Acte conférant certains pouvoirs à la Compagnie de Téléphone de la Nouvelle-Écosse », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 51 Victoria, c.100 (22 mai 1888).

⁶³ « Acte constituant en corporation la Compagnie de Téléphone automatique et d'électricité du Canada », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 56 Victoria, c.73 (1^{er} avril 1893).

⁶⁴ « Acte à l'effet d'amender l'acte constitutif de la Compagnie Canadienne de Téléphone Bell », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 45 Victoria, c.95 (17 mai 1882); « Acte modifiant l'acte constitutif de la Compagnie Canadienne de Téléphone Bell », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 47 Victoria, c.88 (19 avril 1884); « Acte concernant la Compagnie Canadienne de Téléphone Bell », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 55-56 Victoria, c.67 (9 juillet 1892); « Acte à concernant la Compagnie Canadienne de Téléphone Bell », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 57-58 Victoria, c.108 (23 juillet 1894); « Acte concernant la Compagnie canadienne de Téléphone Bell », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 2 Édouard VII, c.41 (15 mai 1902).

⁶⁵ « Loi concernant la construction des lignes de téléphone », *Statuts de la province de Québec*, 62 Victoria, c.32 (23 mars 1900).

⁶⁶ « Acte concernant les compagnies de télégraphe électrique », *Statuts Refondus du Canada*, c.67, 1859.

des actes de lois privés incorporant plusieurs compagnies locales. La situation est similaire au Nouveau-Brunswick, à une différence près. La seule législation générale observable dans cette province concerne la réglementation des fils électriques par les municipalités, passée en 1890⁶⁷. La législation est similaire au Manitoba, où l'acte sur les institutions municipales autorise ces dernières à réglementer les fils télégraphiques et téléphoniques sur leur territoire à partir de 1886⁶⁸. Nous trouvons enfin une législation similaire en Ontario à partir de 1892-1893, avec le passage de deux actes de loi portant sur les pouvoirs municipaux⁶⁹.

Ces législations mettent en valeur le principal problème induit par l'extension de l'industrie téléphonique. En effet, le nombre de poteaux et de fils électrique nécessaires à cette industrie dépasse largement ce que demandait la seule industrie télégraphique. L'intrusion des compagnies privées de téléphone dans l'espace public commence à dépasser le seuil de tolérance des municipalités. Le téléphone n'est pas le seul touché, mais est l'un des plus visibles. La question du partage de l'espace public par les nouvelles infrastructures urbaines devient cruciale à la fin du XIX^e siècle. Les deux principales métropoles canadiennes, Montréal et Toronto, sont toutes les deux concernées par ce débat. La querelle entre Montréal et la compagnie Bell est bien documentée par Claire Poitras, dans son analyse sur le développement du réseau téléphonique en milieu urbain⁷⁰. Cette querelle se développe à partir du milieu des années 1880 et trouve son apogée dans les années 1890. Les règlements municipaux sont modifiés à deux reprises, en 1890 et 1903 pour réglementer les infrastructures de la compagnie, notamment les poteaux et les fils. À Toronto, la municipalité interdit à la compagnie Bell de planter des poteaux sans autorisation municipale. La compagnie refuse de se soumettre aux règlements dans les deux cas, arguant de la primauté de sa

⁶⁷ « An Act to authorize any City, Incorporated Town or Municipality to make regulations for the use of Wires for Electric Lighting in such City, Town or Municipality », *Acts of the General Assembly of Her Majesty's Province of New Brunswick*, 53 Victoria, c.71 (23 avril 1890).

⁶⁸ « An Act to consolidate and amend the laws relating to Municipal Corporations », *Statutes of the Province of Manitoba*, 49 Victoria, c.52, s.349-82 (28 mai 1886)

⁶⁹ « An Act to consolidate the Acts respecting Municipal Institutions », *Statutes of the Province of Ontario*, 55 Victoria, c.42, s.495-39 (14 avril 1892) et « The Municipal Amendment Act, 1893 », *Statutes of the Province of Ontario*, 56 Victoria, c.35, s.6 (27 mai 1893).

⁷⁰ Claire Poitras, *La cité au bout du fil : le téléphone à Montréal de 1879 à 1930*, Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 2000, pages 243-251.

charte fédérale sur les règlements locaux. Conflits de législation, monopole d'une compagnie privée, fort accroissement des infrastructures, les éléments sont ainsi en place pour expliquer la révolution réglementaire après 1905.

B. L'émergence de la télégraphie sans fil

Aux côtés de la téléphonie, nous trouvons une autre technologie capable de retenir l'attention de l'État, la télégraphie sans fil. Cette dernière naît à la fin du XIX^e siècle. Tout comme le télégraphe électromagnétique, elle est issue d'un processus de recherche et de développement long et sinueux aboutissant à une innovation finale par l'italien Guglielmo Marconi.

1. Une nouvelle technologie

Dès 1831, le physicien anglais Faraday présentait les prémices scientifiques concernant les ondes électromagnétiques. Il faut néanmoins attendre la fin des années 1870 pour voir apparaître les premières théories exploitables sur l'utilisation de ces ondes, théories avancées par l'écossais James Clerk Maxwell et confirmées par les expériences du physicien allemand Heinrich Rudolf Hertz en 1888. À partir de ce moment là, le processus scientifique s'accélère et, comme pour le télégraphe, les innovations progressives se succèdent à travers le monde occidental. Ainsi, en 1890, le français Édouard Branly met ainsi au point un détecteur à limaille, capable de détecter des ondes électromagnétiques avec une grande précision. Quelques années après, l'ingénieur russe Aleksandr Popov relie le détecteur de Branly à un paratonnerre, inventant l'antenne radioélectrique. Les éléments techniques menant à la transmission de signaux télégraphiques sans fil sont en place et c'est à un jeune inventeur italien, Guglielmo Marconi, que revient finalement le mérite d'inventer la première version commerciale d'une station de télégraphie sans fil en 1895⁷¹. L'inventeur s'installe alors en Grande-Bretagne et y dépose ses premiers brevets. Il fonde la Wireless Telegraph and Signal Company en 1897 et entame la commercialisation de son invention.

⁷¹ Pour être exact, le serbe Nikola Tesla avait démontré la possibilité de transmission de signaux télégraphique sans fil dès 1893, sans passer au stade commercial néanmoins. La Cour Suprême des États-Unis a reconnu l'antériorité de ses travaux en 1943. *Marconi Wireless Telegraph Co. of America v. United States*. 320 U.S. 1. Nos. 369, 373 (1943).

Le succès est immédiat et les armateurs de navires sont très friands de cette nouvelle technologie. Plusieurs navires sont ainsi équipés de système de télégraphe sans fil (TSF) pour pouvoir communiquer rapidement et facilement avec les ports européens, particulièrement britanniques. Rebaptisée Marconi Wireless Telegraph Company en 1900, la société britannique se développe rapidement. Assurant l'installation et la location des stations, ainsi que la formation des opérateurs, la compagnie conserve un contrôle étroit sur la technologie dont elle détient les brevets. Le système de location n'est pas sans rappeler le système mis en place par AT&T aux États-Unis et Bell au Canada.

2. Marconi et le gouvernement canadien

Dès 1900, le gouvernement canadien souligne son intérêt pour la nouvelle invention⁷². Marconi, pour sa part, est intéressé à prouver la possibilité pour son invention de communiquer à travers l'Atlantique. Les deux intérêts convergent donc rapidement. En 1901, Marconi réussit à transmettre des signaux télégraphiques entre l'Irlande et Terre-Neuve⁷³. Cet exploit ne fait bien évidemment pas l'affaire de l'Anglo-American Telegraph, soucieuse de protéger son monopole sur les communications transatlantiques. Ses actions se sont d'ailleurs effondrées en bourse une fois l'expérience de Marconi connue par le public⁷⁴. Marconi est donc contraint de quitter Terre-Neuve et il trouve refuge au Canada. Le gouvernement fédéral l'invite à s'installer à Glace Bay en Nouvelle-Écosse pour y mener ses expériences. Un arrangement est signé en mai 1902, allouant à Marconi une subvention de 70 000\$, contre la possibilité d'établir une liaison commerciale transatlantique au tarif de 10 cent par mot, soit une réduction de 60% par rapport au tarif alors en vigueur via les compagnies câblières⁷⁵. En décembre 1902, Marconi renouvelle l'expérience et ouvre un service de communications commerciales

⁷² *Débats de la Chambre des communes*, volume xxxv (session 1900), page 2182.

⁷³ Cette réussite est due à un réel hasard. Marconi supposait que les ondes électromagnétiques se propageaient en suivant la courbure terrestre, alors que la plupart des scientifiques de l'époque postulaient un déplacement en ligne droite, rendant ainsi impossible une communication transatlantique. En réalité, les ondes se déplacent effectivement en ligne droite, mais l'ionosphère terrestre les réfléchit vers la surface.

⁷⁴ Cité par Rens, *L'empire invisible...*, page 285.

⁷⁵ *Débats de la Chambre des communes*, volume xxxvii (session 1902), page 4361 ; BAC, RG13, série a-2, volume 1903, dossier 1902-129.

entre la Grande-Bretagne et le Canada, initialement limité au service de presse et aux communications gouvernementales. La Marconi Wireless Telegraph Company of Canada, incorporée en Ontario en 1902 reçoit une charte du gouvernement fédéral en août 1903⁷⁶. La compagnie avait déjà commencé la construction de stations de TSF pour le gouvernement à partir de 1901⁷⁷.

L'action de la compagnie Marconi intéresse les membres du parlement, puisque plusieurs questions sont posées au gouvernement sur ces dernières, notamment concernant le fonctionnement de la station de Glace Bay⁷⁸. Le gouvernement engage aussi la construction de plusieurs stations de TSF dans le golfe du Saint-Laurent, pour compléter le service des signaux. Ces dépenses sont faites à l'instigation de la chambre de commerce de Montréal et de la fédération des compagnies de navigation du Canada⁷⁹. L'argumentaire en faveur du système Marconi reprend pratiquement point par point les arguments avancés en 1876 lors du lobbying en faveur du réseau télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent. Le réseau est installé par le ministère de la Marine et des Pêcheries, puis agrandi progressivement sous l'impulsion des ministres Louis Henry Davies et Joseph Raymond Fournier Papineau

En 1905, deux actes de lois sont passés par le parlement canadien. Le premier est un acte privé d'incorporation concernant la Fessenden Wireless Telegraph Company of Canada⁸⁰. Les activités et découvertes de Reginald Aubrey Fessenden, notamment la radiophonie, sortent du cadre d'analyse de notre thèse, aussi nous ne nous attarderons

⁷⁶ « Acte constituant en corporation la compagnie dite The Marconi Wireless Telegraph Company of Canada, à responsabilité limitée », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 3 Édouard VII, c.149 (13 août 1903).

⁷⁷ Notamment les stations de Belle-Isle, voir chapitre 6. L'installation de ces stations pour le service des signaux est le fait du ministère de la marine et des pêcheries et nous avons choisi de ne pas les traiter en détail dans notre thèse.

⁷⁸ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXVIII (session 1903), page 13599 ; *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXIX (session 1904), page 800 ; *Débats de la Chambre des communes*, volume XL (session 1905), page 400 ; *Débats de la Chambre des communes*, volume XLI (session 1906), page 334 et 792.

⁷⁹ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXVIII (session 1903), page 13923-13931.

⁸⁰ « Acte constituant en corporation la compagnie dite The Fessenden Wireless Telegraph Company of Canada », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 4-5 Édouard VII, c.93 (20 juillet 1905) ; BAC, RG6, série A-1, volume 118, dossier 791.

pas sur ce sujet⁸¹. Le deuxième acte passé est plus intéressant puisqu'il s'agit d'un acte public visant à réglementer la TSF au Canada⁸². Tout comme la première loi générale sur les télégraphes, cet acte a pour but de légiférer de manière générale dans le domaine de la télégraphie sans fil. Mais, par rapport à l'acte de 1852, il est beaucoup plus restrictif. En effet, l'acte ne contient pratiquement aucun règlement de promotion de la télégraphie sans fil, mais seulement des règlements de régulation de cette dernière. Ainsi, toute personne ou compagnie souhaitant installer ou exploiter une liaison télégraphique sans fil doit impérativement obtenir un permis spécial de la part du gouvernement fédéral. Tout autre emploi de cette technologie est illégal au Canada. Il s'agit d'un acte particulièrement drastique quant à son application. Enfin, le gouvernement fédéral s'approprie la législation sur la télégraphie sans fil au détriment des gouvernements provinciaux. En effet, le réseau étant immatériel, il apparaît difficile de savoir si une station de télégraphe émet seulement à l'intérieur d'une même province ou si elle émet pour le Canada au complet. Dans le doute, le parlement décide d'inclure la télégraphie sans fil dans le champ de compétence fédéral⁸³. La loi générale portant sur la télégraphie sans fil est ensuite incorporée à la loi générale sur les télégraphes lors de la refonte des statuts du Canada en 1906. Après cela, la télégraphie sans fil ne réapparaît plus devant les parlementaires canadiens.

Les années suivant la loi générale sont donc plutôt calmes concernant le développement de la TSF. Les contrats entre le gouvernement et Marconi se succèdent rapidement⁸⁴. Des stations sont aussi installées sur la côte Pacifique du Canada à partir de 1907, puis en Ontario à partir de 1909. Plusieurs autres compagnies, notamment des

⁸¹ Françoise Hamel-Beaudoin, *Reginald Aubrey Fessenden. Le père de la téléphonie sans fil*, Montréal, Tryptique, 2005 et Michael Webb, *Reginald Fessenden, la voix oubliée de la radio*, Montréal : Chenelière, 1993.

⁸² « Acte ayant pour objet la réglementation de la télégraphie sans fil au Canada », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 4-5 Édouard VII, c.49 (20 juillet 1905) ; BAC, RG13, série A-2, volume 1908, dossier 1905-684.

⁸³ *Débats du Sénat*, volume XL (session 1905), pages 603-607.

⁸⁴ BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1906-1198, 1906-1199 (19 juillet 1906), 1906-1273 (7 juillet 1906), 1907-907 (23 avril 1907), 1907-1928 (31 août 1907), 1909-1533 (6 mars 1909), 1912-482 (29 février 1912), 1912-1056/1057 (25 février 1912), 1912-3402 (10 décembre 1912), 1913-204 (25 janvier 1913), 1913-2651 (30 octobre 1913) et 1914-1952 (1^{er} août 1914).

États-Unis, se voient accorder un permis d'exercice pour des stations ponctuelles⁸⁵. Au final, en 1916, cinquante stations sont en service au Canada, dont quarante-trois pour le service des signaux (gouvernement) et sept pour le service commercial transatlantique (compagnies privées). Le gouvernement canadien s'intéresse aussi aux développements internationaux des télécommunications. Ainsi, le ministère des Affaires étrangères s'informe sur les conventions internationales, signant même certaines au nom du Canada, comme la Radiotelegraphic Convention en 1909⁸⁶, l'International Wireless Telegraphic Convention en 1912⁸⁷ et l'adhésion à l'International Time Commission for Unification of Wireless Telegraphic Signals en 1913⁸⁸. Enfin, dès le début de la Première Guerre mondiale, tout comme les lignes télégraphiques classiques, l'État prend le contrôle des stations de télégraphie sans fil le 2 août 1914, via le ministère de la marine⁸⁹.

3. *L'action de l'État*

Entre l'émergence de la télégraphie sans fil au Canada en 1900 et la loi générale de 1905, il s'écoule seulement cinq ans. Il s'agit d'un délai raisonnable, comparativement à la télégraphie terrestre par exemple. En effet, entre l'arrivée du télégraphe en 1846 et la première loi générale en 1852, le délai est similaire. Nous pouvons d'ailleurs noter que l'État intervient dans le domaine sous la pression des milieux économiques, notamment montréalais. Les arguments avancés par ces derniers pour justifier l'installation de stations de TSF par le service des signaux ressemblent à s'y méprendre à ceux avancés en 1876. La fâcheuse réputation des eaux canadiennes, la réduction du nombre de naufrages et la possibilité de réduire les taux d'assurances sont encore à l'ordre du jour, de manière à assurer la prospérité maritime du Canada. La

⁸⁵ BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1907-905 (23 avril 1907), 1907-1181 (15 mai 1907), 1907-1990 (7 septembre 1907), 1907-2084 (26 septembre 1907), 1908-154 (9 mars 1908), 1909-1375 (21 juin 1909), 1909-1533 (6 mars 1909), 1910-1177 (6 juin 1910), 1910-2455 (6 décembre 1910) et 1910-1549 (26 juillet 1910), 1911-2178/2179/2180 (29 septembre 1911), 1912-185 (29 janvier 1912), 1913-779 (9 avril 1913), 1913-2053 (8 août 1913) et 1914-334 (9 février 1914).

⁸⁶ BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1909-2414/2415/2448 (7 décembre 1909).

⁸⁷ BAC, RG13, série A-2, volume 2352, dossier 1910-1106, RG2, série A-1-d, décret n°1911-631 (28 mars 1911) et 1912-2966 (24 octobre 1912).

⁸⁸ BAC, RG2, série A-1-d, décret 1913-2348 (15 septembre 1913).

⁸⁹ BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1914-2030 (2 août 1914).

similitude n'est pas fortuite, nous pensons qu'il s'agit, ici aussi, d'une action de lobbying en faveur du projet de télégraphie sans fil dans le golfe du Saint-Laurent. Cette action est principalement soutenue par Marconi, les marchands de Montréal et de Québec semblant se contenter de soutenir l'inventeur italien. Marconi utilise aussi son expérience et ses contacts avec l'Amirauté britannique pour promouvoir son projet. Le résultat est double. D'une part, le gouvernement soutient le projet de Marconi en faisant de sa compagnie la principale bénéficiaire des contrats de construction et de maintenance des stations gouvernementales. D'autre part, il promulgue très rapidement une loi générale restrictive pour encadrer au mieux cette nouvelle technologie.

L'innovation importante est ici le passage d'une action de lobbying économique à une législation extrêmement restrictive. Lors des pressions exercées en 1876 pour la mise en place du réseau télégraphique, le gouvernement a été contraint d'engager d'importantes sommes pour ce projet à la suite de la défection des compagnies privées. Le télégraphe, à ce moment là, était une technologie mature et bien installée depuis plus de trente ans. L'État a donc seulement innové institutionnellement en créant un service public télégraphique dans le golfe. En 1903-1905, la situation est différente. La technologie mise de l'avant par le groupe de pression est nouvelle et encore balbutiante. L'État, en installant des stations de TSF pour le service des signaux, innove désormais techniquement. Il fait office de précurseur dans ce domaine technique. Il ne pallie pas seulement au non-investissement des compagnies privées, il essuie aussi les aléas de la mise en place d'une technologie nouvelle à la fiabilité encore douteuse.

Ceci explique probablement la loi générale de 1905 sur la télégraphie sans fil. Au-delà des arguments de sécurité nationale, l'État fédéral verrouille l'usage de la technologie à son profit ou presque. Il engage en effet de fortes sommes pour installer les stations de TSF. Envisageons le cas d'une compagnie privée venant concurrencer le service gouvernemental dans quelques années, une fois les coûts technologiques réduits. L'État se retrouverait avec une dette importante, du matériel technologiquement dépassé et des revenus réduits en raison de la concurrence établie. En obligeant les compagnies et les particuliers à obtenir un permis spécial pour installer une station de TSF, nous pensons que le gouvernement souhaite de cette manière conserver le contrôle sur l'établissement et la diffusion d'une technologie dont il essuie au même moment une

partie des coûts de développement. Il s'agit, à notre avis, d'une démonstration des connaissances accumulées par l'État, qui utilise l'expérience du réseau télégraphique initial (1876-1896) lors de l'établissement du réseau télégraphique sans fil (1900-1906)⁹⁰. Il nous faut aussi souligner que la loi de 1905 est une copie presque conforme d'une loi similaire passée en Grande-Bretagne en 1904. Le mimétisme avec la législation britannique n'est pas fortuit, puisque la Grande-Bretagne a passé cette loi après la mise en service d'un nombre important de stations de TSF côtières en accord avec Marconi. Ici aussi, nous retrouvons la même logique de développement. L'État dépasse le stade du modèle opportuniste, puisqu'il passe directement au stade d'une législation de régulation, sans même voter un seul règlement de promotion.

III. Un nouveau système réglementaire

Nous nous sommes intéressés précédemment aux seules activités législatives liées à la télégraphie classique, terrestre et sous-marine. L'impact réglementaire des nouvelles technologies comme le téléphone et la télégraphie sans fil doit être ajouté à notre analyse. En effet, entre 1905 et 1913, l'ensemble de la législation concernant l'industrie des télécommunications est bouleversé, amenant à la mise en place d'un système de régulation des télécommunications appelé à perdurer jusqu'à début des années 1980. Ces modifications peuvent être mises en parallèle avec un processus similaire à l'œuvre dans le domaine des chemins de fer. La Commission des chemins de fer, dont le rôle dans les télécommunications est appelé à s'accroître, est en effet une création récente, mise en place en 1903 seulement.

A. La commission d'enquête sur les téléphones (1905)

Le principal moteur de ce bouleversement provient de l'industrie téléphonique. Il est initié dans les premières années du XX^e siècle à la suite des importants mouvements de contestation envers la position monopolistique de la compagnie Bell. La conséquence la plus flagrante de cette contestation est sans contredit la commission d'enquêtes sur les

⁹⁰ À ce sujet, nous pouvons souligner la permanence dans le personnel du service télégraphique de l'État. Par exemple, entre 1879 et 1916, le poste de superintendant du service télégraphique est occupé par seulement deux personnes, Frederick N. Gisborne (1879-1892) et D.H. Keeley (1892-1916). De même, Edwin Pope (1904-1916) et J.C. Taché (1904-1912) restent surintendants de district pour le golfe du Saint-Laurent durant la période étudiée ici.

téléphones mise en place en 1905. Ces conclusions vont modifier de manière importante la manière dont l'État envisage son rôle dans le domaine des télécommunications.

1. *Les premiers débats législatifs*

Comme nous l'avons déjà souligné précédemment, le téléphone évolue dans un espace législatif problématique, faisant se superposer une législation fédérale et des législations provinciales. De plus, l'absence de loi générale sur les téléphones pose un évident problème de stabilité pour les investisseurs présents et futurs. Enfin, la situation dominante de la compagnie Bell soulève, comme nous l'avons vu, une forte contestation. Tous les éléments sont donc réunis pour forcer la main au gouvernement.

Dès 1902, le parti conservateur tente d'attaquer le gouvernement à ce sujet. Un projet de loi « relatif aux téléphones et aux compagnies téléphoniques » est déposé par l'opposition⁹¹. Deux semaines plus tard, le gouvernement dépose son propre projet de loi, incluant pour sa part le télégraphe dans le projet. Il s'agit du premier signe indiquant un rapprochement législatif entre les deux technologies⁹². Le premier projet de loi rappelle la distinction initiale effectuée en 1882 entre les deux technologies et souligne les problèmes engendrés par cette situation, notamment la non application de la loi générale sur les télégraphes envers l'industrie téléphonique. Le second projet est introduit par le gouvernement libéral et vise à éclaircir les règles législatives pour l'industrie télégraphique. Nous y trouvons néanmoins plus de règlements de régulation que de promotion. En effet, l'industrie téléphonique serait soumise à l'autorité de l'État en ce concerne l'établissement des tarifs. À ce moment là, seule la compagnie Bell est soumise à cette disposition depuis 1892. Les deux projets de lois sont envoyés simultanément au comité des chemins de fer et télégraphe pour études, puis suspendus à la fin de la session parlementaire. Le même manège recommence l'année suivante, avec l'introduction simultanée de deux nouveaux projets de lois lors de la session 1903⁹³. Ici aussi, les deux projets sont introduits chacun par un parti différent, les deux sont envoyés en comité, et les deux sont aussi suspendus à la fin de la session parlementaire. Devant ce quadruple échec, l'opposition présente alors un autre projet, la nationalisation.

⁹¹ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXVII (session 1902), pages 64 et 805-807.

⁹² *Ibid.*, pages 752, 1233 et 5002.

⁹³ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXVIII (session 1903), pages 93-91 et 717.

La question de la nationalisation des téléphones soulève donc plusieurs débats parallèlement aux débats précédents. Dès 1902, l'opposition conservatrice souligne la décision en Grande-Bretagne de nationaliser les téléphones, prise en 1898. Dès ce moment là, le député conservateur Maclean résume l'opinion de l'opposition à ce sujet, déclarant que

[...] la nationalisation des services publics tend à exalter le patriotisme comme rien ne saurait le faire; et les chemins de fer, les télégraphes et les téléphones administrés par l'État, le sont dans l'intérêt de la nation, tandis que, administrés par des particuliers, ils le sont dans l'intérêt des particuliers qui en sont les propriétaires⁹⁴.

La question est à nouveau brièvement abordée en 1903, lors des discussions sur les deux projets de lois suspendus. Les échecs successifs de ces projets de loi amènent donc l'opposition à soulever franchement la question devant le parlement en mai 1904. Le député conservateur Maclean est encore à l'origine du débat. Le sujet arrive devant le parlement à la suite de la dispute de Port-Arthur et Fort-William. Pour résumer, la compagnie Bell refuse de relier son réseau téléphonique interurbain au réseau téléphonique local établi par la municipalité. Le député souligne la situation anarchique de l'industrie téléphonique depuis quelques années, notamment due au monopole de la compagnie Bell. Devant l'absence de loi générale, il propose un remède encore plus drastique, la nationalisation de l'industrie téléphonique à l'exemple de la Grande-Bretagne et de la Suède⁹⁵. Le débat tourne néanmoins court, le gouvernement refusant de soutenir la proposition. Le parti conservateur souligne néanmoins que les compagnies de téléphone, à l'instar des compagnies de télégraphe et de chemin de fer, utilisent l'espace public pour leurs affaires et se doivent d'agir dans l'intérêt général du public et non pas les intérêts particuliers des actionnaires. Cette manière d'envisager la situation est celle sur laquelle l'État va finalement développer son action législative à partir de 1905.

En réalité, le cœur du problème tourne autour de la compagnie Bell. Cette dernière, par sa stratégie de développement impitoyable envers les compagnies concurrentes en milieu urbain, a fini par accroître l'exaspération des municipalités. En effet, la vision à court terme de Charles Sise, le directeur de la compagnie, l'empêche de

⁹⁴ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXVII (session 1902), page 757.

⁹⁵ *Débats de la Chambre des communes*, volume XXXIX (session 1904), pages 3050-3059.

développer un service qui ne soit pas immédiatement rentable, d'où son refus d'établir un réseau dans certaines zones géographiques et le maintien de tarifs relativement élevés. C'est dans l'ouest canadien que la contestation est la plus forte, puisqu'il s'agit de la région la plus mal desservie par Bell. De plus, l'accord d'exclusivité signé entre la compagnie Bell et la compagnie du Canadien Pacifique interdit aux compagnies municipales dans l'ouest de se relier aux gares de chemins de fer. Port-Arthur est l'exemple le plus connu de cette situation, mais il ne s'agit pas d'un cas isolé. Comme le soulignent Armstrong et Nelles, l'émergence des monopoles capitalistes, notamment celui de Bell pour l'industrie téléphonique, mène à la naissance de mouvements populistes, à la fois en milieu rural et en milieu urbain, les deux se rejoignant pour former un populisme civique favorable au contrôle par l'État de ce que l'on appelle désormais les services publics⁹⁶.

2. *La commission Mulock*

Comme nous l'avions dit précédemment, la situation à Port-Arthur et Fort-Willam devient rapidement le symbole d'une lutte contre les monopoles privés. Le parti conservateur attaque le gouvernement libéral au sujet des monopoles, tout en défendant sa proposition de nationalisation du service téléphonique inspirée de l'exemple britannique de 1901. Après la réélection de Laurier et des libéraux au gouvernement lors des élections de 1904, le parti conservateur saute sur l'occasion pour essayer d'embarrasser son adversaire. Il interroge donc le gouvernement sur la situation à Port-Arthur en février 1905, demandant l'intervention du ministre des chemins de fer contre la compagnie Bell⁹⁷. Quelques jours plus tard, le député conservateur Maclean reprend son discours en faveur d'un contrôle public des téléphones. Il résume la plupart des griefs formulés depuis plusieurs années concernant le monopole de la compagnie Bell ainsi que les problèmes de juridiction entre les chartes fédérales, provinciales et les pouvoirs municipaux. Comme précédemment, un long débat s'ensuit, où le gouvernement tempore autant que possible⁹⁸. Il défend notamment l'idée que les dispositions demandées par l'opposition pour les compagnies privées seraient

⁹⁶ Armstrong et Nelles, *Monopoly's Moments...*, pages 141-162.

⁹⁷ *Débats de la Chambre des communes*, volume XL (session 1905), page 621.

⁹⁸ *Ibid.*, pages 1298-1307.

discriminatoires. Il recommande d'attendre l'établissement d'une loi générale pour cela. L'opposition a beau jeu de souligner, avec pertinence, que le gouvernement promet une telle loi depuis maintenant quatre ans, sans résultat. De plus, le téléphone est en service au Canada depuis pratiquement un quart de siècle, sans qu'aucune loi générale ne soit venue légiférer à son sujet⁹⁹. Ce délai est extrêmement long et donne source aux récriminations des municipalités et des concurrents à la compagnie Bell.

Les débats entourant un projet de loi en faveur d'une compagnie privée, la Northwest Telephone Company, démontrent avec vigueur l'importance de cette absence. L'opposition s'oppose à l'acte privé, arguant de l'inutilité de tels actes dans l'éventualité d'une nationalisation prochaine des téléphones. Après le refus du gouvernement de débattre encore de ce sujet, l'opposition soumet le projet de loi à un examen détaillé et consciencieux, article par article¹⁰⁰. Les dispositions concernant les pouvoirs des municipalités et les droits de la compagnie sont scrutées à la loupe. Concernant les tarifs, nous trouvons mention d'une proposition de soumettre ces derniers à la commission des chemins de fer, créée en 1903. Nous pouvons noter que les députés s'accordent à dire qu'advenant une telle éventualité, les tarifs télégraphiques devraient aussi être soumis à la même institution. Il s'agit ici aussi d'un signe de rapprochement législatif entre les deux technologies. Finalement, le gouvernement ne peut plus repousser l'échéance. À la demande de William Mulock, ministre des postes, une commission d'enquête sur les téléphones est instituée en mars 1905. L'acte privé est alors suspendu jusqu'à la fin des travaux de la commission¹⁰¹.

La commission comporte onze membres, soit six libéraux et cinq conservateurs. La représentation est donc égale, le ministre Mulock (libéral) étant le président de la commission d'enquête. Des députés soulignent néanmoins qu'il aurait mieux convenu d'inclure l'industrie télégraphique dans le champ d'action de la commission, ce qui n'est

⁹⁹ Nous pouvons noter que le délai entre l'apparition d'une technologie et l'établissement d'une loi générale la concernant est de cinq ans pour la télégraphie terrestre (1847-1852), neuf ans pour la télégraphie sous-marine (1866-1875) et cinq ans pour la télégraphie sans fil (1900-1905).

¹⁰⁰ *Débats de la Chambre des communes*, volume XL (session 1905), pages 2141-2156.

¹⁰¹ La compagnie est finalement incorporée, sous le nom de Northwest Telephone and Telegraph Company.

finalement pas le cas¹⁰². Comme nous pouvons le constater, le téléphone est le pivot des débats de la commission, le télégraphe ne jouant qu'un rôle marginal dans la réflexion parlementaire. Les travaux de la commission sont extrêmement bien couverts par Armstrong et Nelles¹⁰³. Charles Sise, le président de la compagnie Bell, se présente lui-même devant la commission pour témoigner et défendre sa compagnie. Il est accompagné par Allen Aylesworth, un avocat de Toronto et député libéral à la Chambre des communes. Les deux hommes disposaient d'un avantage considérable sur les parlementaires, puisqu'ils étaient les seuls à disposer de l'ensemble des données concernant le téléphone. Les parlementaires étaient, pour leur part, dépendants des informations fournies par la compagnie Bell. Finalement, en juillet 1905, la commission achève ses travaux sans avoir pris de décision, fournissant juste un rapport en trois volumes remplis de détails techniques et de transcriptions d'audiences¹⁰⁴.

B. Les conséquences de la commission (1906-1909)

William Mulock démissionne de son poste de ministre des postes en octobre 1905, où il est remplacé par Allen Aylesworth, le conseiller juridique de la compagnie Bell. Les apparences ne sont clairement pas en faveur d'une attitude neutre de la part du parti libéral vis-à-vis de la compagnie Bell. Néanmoins, le gouvernement ne peut plus vraiment temporiser. Ayant écarté l'option de la nationalisation, le gouvernement Laurier s'oriente vers un processus de régulation administrative de l'industrie téléphonique. Sise est bien vite convaincu qu'il s'agit d'un moindre mal pour sa compagnie, étant donné que « its most dangerous potential competitor, the government of Canada, preferred a regulatory commission to public ownership »¹⁰⁵.

1. Modifications dans la législation fédérale (1906)

Finalement, lorsque débute la session parlementaire de 1906, l'opposition conservatrice harcèle le gouvernement au sujet des conséquences de la commission parlementaire. Au cours du mois de mars, il interpelle violemment le gouvernement à

¹⁰² *Ibid.*, pages 2789-2792.

¹⁰³ Armstrong et Nelles, *Monopoly's Moments...*, pages 171-174.

¹⁰⁴ « Annexe 1 : Commission d'enquête sur les téléphones », *Journaux de la Chambre des Communes du Canada*, volume XL (Session 1905).

¹⁰⁵ Armstrong et Nelles, *Monopoly's Moments...*, page 174.

quatre reprises à ce sujet, avant que ce dernier ne dépose finalement un projet de loi dans les premiers jours d'avril¹⁰⁶. Le projet de loi se propose d'amender l'acte des chemins de fer de 1903 pour placer l'industrie téléphonique sous son autorité. La commission des chemins de fer est dotée de pouvoirs étendus¹⁰⁷. Elle doit étudier et valider les tarifs des compagnies de téléphone, elle peut obliger la compagnie Bell à s'interconnecter à ses concurrentes, moyennant un paiement adéquat et elle peut aussi remettre en cause dans certains cas l'exclusivité de la compagnie Bell dans les gares de chemin de fer. Enfin, le projet de loi permet aux municipalités de réglementer l'action des compagnies de téléphone, sans pour autant menacer leurs activités¹⁰⁸. Dans le même temps, un acte de loi concernant la compagnie Bell est aussi proposé¹⁰⁹. Enfin, un autre projet de loi, visant à autoriser le Manitoba à nationaliser les lignes de Bell dans la province est présenté devant la Chambre des communes. Les débats concernant ces trois projets de lois se croisent tout au long de la session. Ainsi, le député Maclean demande le report du deuxième projet sur la compagnie Bell tant que le gouvernement n'aura pas éclairé ses intentions concernant le premier projet sur les chemins de fer¹¹⁰. La question des droits des municipalités est aussi débattue¹¹¹. L'avis du ministre de la justice est demandé sur le troisième projet concernant le Manitoba, mais la réponse est retardée en attendant l'étude du premier projet¹¹².

Le débat le plus intéressant est celui concernant le projet de loi 62, amendement à l'acte des chemins de fer de 1903¹¹³. Dès le début, l'opposition conservatrice souligne la

¹⁰⁶ *Débats de la Chambre des communes*, volume XLI (session 1906), pages 332, 359, 586 et 1013.

¹⁰⁷ La Commission des chemins de fer a été créée en 1903 pour réglementer les tarifs des compagnies ferroviaires. Les ressemblances flagrantes dans la création, puis la modification des compétences de cette commission permet d'imaginer un transfert d'expérience pour le gouvernement du chemin de fer vers les télécommunications. Voir Ken Cruikshank, *Close Ties : Railways, Government and the Board of Railway Commissioners, 1851-1933*, McGill-Queen's University Press, 1991, pages 65-80.

¹⁰⁸ « Acte modifiant l'Acte des chemins de fer, 1903 », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 6 Édouard VII, c.42 (13 juillet 1906).

¹⁰⁹ « Acte concernant la Compagnie canadienne de Téléphone Bell », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 6 Édouard VII, c.61 (13 juillet 1906).

¹¹⁰ *Débats de la Chambre des communes*, volume XLI (session 1906), pages 4051-4055.

¹¹¹ *Ibid.*, pages 4056-4066.

¹¹² *Ibid.*, pages 4682 et 6417.

¹¹³ *Ibid.*, pages 770-786, 2629, 6246-6282 et 7270-7304.

collusion entre la compagnie Bell et le gouvernement libéral, notamment la nomination d'Aylesworth au ministère des postes. Les débats portent ensuite sur les deux points essentiels soulevés par la commission Mulock, à savoir l'interconnexion des réseaux téléphoniques et les droits des municipalités. De manière générale, les arguments apportés par les deux partis représentent clairement leur état d'esprit. Le parti conservateur regrette que la loi n'aille pas plus loin, soutenant avec vigueur la nationalisation du téléphone et la défense des intérêts du public. Cette rhétorique démontre indéniablement un rapprochement avec le modèle de l'État opportuniste. Pour sa part, le parti libéral présente la loi comme juste et équilibrée entre la défense de l'intérêt du public et celui des compagnies privées, notamment la compagnie Bell. Cette position équilibrée semble indiquer la défense d'un modèle d'État libéral. Dans sa version finale, l'acte de 1906 encadre assez sévèrement le fonctionnement de l'industrie téléphonique, notamment en accordant des pouvoirs larges à la commission des chemins de fer sur la définition des tarifs, la validation des contrats et l'obligation de fournir un rapport annuel. La loi offre un compromis apparemment acceptable pour réglementer les compagnies de téléphone au niveau fédéral.

2. *Modifications dans les législations provinciales (1906-1909)*

Cette solution légale adoptée par le gouvernement fédéral ne satisfait pas entièrement les provinces de l'ouest. Nous avons vu que le Manitoba a essayé d'obtenir le droit de nationaliser les lignes téléphoniques dans la province dès 1906. La tentative est faite de nouveau en 1907¹¹⁴. Le gouvernement déclare alors que le Manitoba est libre de ses choix en la matière, puisque l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique ne spécifie pas si le téléphone dépend des gouvernements provinciaux ou du gouvernement fédéral. Profitant du flou entourant cette situation, le Manitoba décide alors d'aller de l'avant. Après une série de référendums locaux sur le sujet, l'élection provinciale de 1907 voit le téléphone occuper une place majeure dans le débat politique. Les deux nouvelles provinces voisines, l'Alberta et la Saskatchewan se joignent alors au mouvement initié par le Manitoba. la compagnie Bell, tout comme le Canadien

¹¹⁴ *Débats de la Chambre des communes*, volume XLII (session 1907), page 3281.

Pacifique, est vu comme le symbole du contrôle de l'est canadien sur les provinces occidentales.

Depuis l'année précédente, les trois provinces des prairies avaient commencé à miner la position monopolistique de la compagnie Bell. Lors de la session 1906, le gouvernement du Manitoba passe deux actes de loi en faveur d'un contrôle public des téléphones. Le premier acte donne au gouvernement provincial le droit d'acquérir, de construire et d'opérer des lignes téléphoniques interurbaines¹¹⁵. L'acte reste néanmoins théorique puisqu'aucune disposition administrative n'est prise à ce sujet. Nous pouvons aussi noter que le télégraphe est inclus dans l'acte de loi. Le second acte autorise la mise en place de réseaux téléphoniques municipaux, par l'expropriation de compagnies privées, à la suite d'un référendum local sur le sujet¹¹⁶. La situation est presque similaire en Alberta, où un acte de loi est passé en 1906 sur le téléphone municipal. L'acte autorise ainsi les municipalités à prendre le contrôle, construire et opérer un réseau téléphonique local¹¹⁷. En Saskatchewan, la formulation est différente, mais le résultat est similaire. La province passe un acte sur les chemins de fer, incluant la possibilité d'un contrôle public des téléphones et télégraphes par les municipalités ou le gouvernement provincial¹¹⁸. Ici aussi, le télégraphe est inclus dans la même législation que le téléphone. Seul l'Alberta ne l'a pas encore fait. En réalité, à partir de 1906, nous avons deux types de législations dans les provinces canadiennes, le premier dans l'est, le second dans l'ouest. Les deux modèles diffèrent par le degré de contrôle de l'État sur l'industrie téléphonique. Dans l'est, le modèle est celui de la régulation administrative. La compagnie dominante, la compagnie Bell, maintient sa position de quasi-monopole. Les Provinces Maritimes, le Québec et l'Ontario ne modifient pas leurs législations après les modifications à la loi fédérale en 1906. Dans l'ouest, la situation est différente. Dès que les conclusions de la commission Mulock sont rendues publiques à la fin de

¹¹⁵ « An Act respecting Government Telephone and Telegraph System », *Statutes of the Province of Manitoba*, 5-6 Édouard VII, c.89 (16 mars 1906).

¹¹⁶ « An Act respecting Municipal Telephone Systems », *Statutes of the Province of Manitoba*, 5-6 Édouard VII, c.90 (16 mars 1906).

¹¹⁷ « An Act empowering Municipalities to establish and operate Telephone Systems », *Statutes of the Province of Alberta*, 5-6 Édouard VII, c.31 (9 mai 1906).

¹¹⁸ « An Act respecting Railways », *Statutes of the Province of Saskatchewan*, 5-6 Édouard VII, c.30 (26 mai 1906).

l'année 1905, les trois provinces dans l'ouest modifient leurs législations de la même manière, préparant le terrain pour une nationalisation locale.

Ces nationalisations arrivent rapidement, puisque le Manitoba, suite à la victoire électorale du parti pro-nationalisation en 1907, débute immédiatement des négociations avec la compagnie Bell à ce sujet. Ces dernières durent un peu, mais la compagnie Bell finit néanmoins par céder son réseau au gouvernement provincial. En décembre 1907, le Manitoba achète les lignes de Bell pour 3 400 000\$. Les autres provinces suivent rapidement, puisque l'Alberta achète les lignes de Bell en avril 1908, pour la somme de 650 000\$ et la Saskatchewan en mai 1909, pour la somme de 367 500\$. Comme l'expliquent avec justesse Armstrong et Nelles, « Bell traded off territorial dominance for security in its lucrative central Canadian Market »¹¹⁹. En recentrant ses activités sur le Canada central, la compagnie Bell effectue un choix rationnel dans l'allocation de ses ressources techniques et financières. À partir du moment où les autorités politiques dans l'Ouest sont convaincues que la nationalisation est la seule solution viable, Bell abandonne la lutte et décide de concentrer son action là où la réglementation lui est plus favorable.

C. *Les composants du système réglementaire (1908-1916)*

Après cette large parenthèse concernant les modifications réglementaires dans le domaine de la téléphonie, nous allons maintenant nous attacher à dresser un tableau de l'action de l'État, sur les plans législatifs et réglementaires, entre 1908 et 1916. Dans un premier temps, il nous faut achever l'analyse sur la mise en place du cadre réglementaire dans le domaine de l'industrie téléphonique. Nous allons ensuite tenter de mettre en lumière les impacts de ces modifications pour l'industrie télégraphique, puis sur la télégraphie sans fil.

1. *La régulation de l'industrie téléphonique*

L'industrie téléphonique, comme nous l'avons vu, se retrouve donc réglementée de deux manières différentes dans l'est et dans l'ouest du pays. Dans l'ouest, la situation se normalise à partir de 1907-1908. Lorsque les gouvernements provinciaux deviennent propriétaires des réseaux téléphoniques de la compagnie Bell, ils mettent en place une

¹¹⁹ Armstrong et Nelles, *Monopoly's Moments...*, page 185.

nouvelle structure administrative. Ainsi, lors de la session parlementaire de 1908, chacune des trois provinces crée un département autonome pour gérer les réseaux récemment acquis. Le Manitoba crée le Department of Telephones and Telegraph en février 1908¹²⁰. L'Alberta officialise donc l'Alberta Government Telephones en mars 1908¹²¹. Enfin, la Saskatchewan crée le Department of Railways, Telegraph and Telephones en juin 1908¹²². Elle légifère aussi indépendamment sur le téléphone municipal et le téléphone rural¹²³. Nous pouvons déjà noter que les trois provinces incluent désormais le télégraphe dans la même législation que le téléphone. Le Manitoba inclus ces deux industries dans la même réglementation que les chemins de fer, suivant ainsi l'exemple fédéral, même s'il dispose d'un département autonome pour gérer le réseau téléphonique nationalisé. À l'opposé, les deux provinces d'Alberta et de Saskatchewan séparent les deux technologies de communication du chemin de fer, par la création de département autonome. Même s'il inclut officiellement le télégraphe dans la même législation, l'Alberta omet de nommer cette dernière dans le nom de son administration, l'Alberta Government Telephones. En résumé, même si le télégraphe est inclus dans la législation, les provinces occidentales réglementent surtout le téléphone.

À la suite de ces nationalisations, la question des tarifs téléphoniques réapparaît une nouvelle fois, en 1909, devant le parlement fédéral. Une motion déposée par l'opposition demande au gouvernement de prendre les mesures adéquates pour réduire les tarifs téléphoniques des compagnies privées au Canada¹²⁴. Le débat est extrêmement long et technique, notamment concernant les tarifs réels au Manitoba. Le parti conservateur soutient, à mots couverts, que la nationalisation a effectivement réduit les tarifs tout en maintenant la qualité du service et en assurant des finances publiques

¹²⁰ « An Act respecting the Department of Telephone and Telegraphs », *Statutes of the Province of Manitoba*, 7-8 Edouard VII, c.63 (26 février 1908).

¹²¹ « An Act respecting Government Telephone and Telegraph Systems », *Statutes of the Province of Alberta*, 7-8 Edouard VII, c.14 (5 mars 1908).

¹²² « An Act respecting the Department of Railways, Telegraphs and Telephones », *Statutes of the Province of Saskatchewan*, 7-8 Edouard VII, c.5 (12 juin 1908).

¹²³ « An Act respecting Municipal Telephone Systems », *Statutes of the Province of Saskatchewan*, 7-8 Edouard VII, c.6 (12 juin 1908); « An Act respecting Rural Telephone Systems », *Statutes of the Province of Saskatchewan*, 7-8 Edouard VII, c.7 (12 juin 1908).

¹²⁴ *Débats de la Chambre des communes*, volume XLIV (session 1909), pages 1863-1917.

équilibrées. Le parti libéral parvient à démontrer le contraire, en se basant notamment sur la notion d'amortissement. En effet, d'après les chiffres fournis, le Department of Telephones and Telegraph du Manitoba réserve seulement 2,5% de ses ressources à l'éventuelle dépréciation des lignes téléphoniques, là où Bell consacre pratiquement un tiers de ses revenus. Sans entrer dans les détails, la notion d'amortissement du matériel n'existe pas pour les administrations provinciales en charge du téléphone, ce qui conduit finalement les trois administrations à la quasi-banqueroute quelques années plus tard. Au final, la nationalisation semble avoir eu un effet mitigé. Le réseau téléphonique s'est étendu grandement, probablement plus vite que sous la direction de Bell, mais les tarifs n'ont pas réellement diminué. En 1913, le Manitoba et la Saskatchewan sont les provinces avec le tarif le plus élevé au Canada (avec la province de Québec)¹²⁵. À l'opposé l'Alberta est la province avec le tarif le plus bas (avec la province de l'Ontario). Pour conclure, il apparaît donc que la gestion publique ou privée des lignes de téléphone ne semble pas réellement influencer les tarifs téléphoniques.

2. *La régulation de la télégraphie terrestre*

Lors de débats concernant la loi sur les chemins de fer de 1906, plusieurs députés soulignent leur volonté d'intégrer le télégraphe dans la même législation que le téléphone. Devant la fin de non-recevoir du gouvernement, l'idée est mise de côté temporairement. Elle réapparaît quelques mois plus tard et est finalement adoptée lors de la session de 1908¹²⁶. La juridiction de la commission est modifiée, incluant désormais les télégraphes avec les téléphones. La réglementation sur les télégraphes est encore modifiée en 1910, pour une raison plutôt banale, à savoir l'extension des pouvoirs de la commission des chemins de fer sur l'ordre de transmission des messages. En effet, le téléphone et le télégraphe sont des outils au fonctionnement « temporel » différent, l'un étant synchrone, l'autre asynchrone. La loi de 1908 donnait à la commission le droit de modifier les tarifs télégraphiques, mais n'avait aucun contrôle sur l'ordre de transmission des dépêches télégraphiques. Cet oubli compréhensible est réparé en

¹²⁵ Armstrong et Nelles, *Monopoly's Moment...*, pages 282-283.

¹²⁶ « Loi modifiant la Loi des chemins de fer au sujet des télégraphes et des téléphones et de la juridiction de la Commission des chemins de fer », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 7-8 Édouard VII, c.61 (20 juillet 1908).

1910¹²⁷. En 1911, nous avons déjà vu qu'un nouveau débat prend place sur la nationalisation des télégraphes, sans conséquence¹²⁸. Cette proposition est avancée par le parti conservateur alors dans l'opposition. En 1912, le parti conservateur parvient au pouvoir après la défaite du gouvernement Laurier aux élections. Une motion pour établir une commission parlementaire sur les télégraphes, identique à la commission Mulock sept ans plus tôt, est présentée en janvier 1912¹²⁹. Vantant les bienfaits de la nationalisation, le député conservateur à l'origine de la motion, Joseph Elijah Armstrong, démontre, chiffres à l'appui, les importants bénéfiques faits par la Canadian Pacific Telegraph depuis sa création. Mettant ces données en comparaison avec les déficits cumulés du service télégraphique gouvernemental, Armstrong justifie les bénéfiques futurs que le public et l'État pourraient retirer d'une nationalisation. Le débat est ajourné, puis finalement abandonné en février 1912, pour une raison obscure¹³⁰. Le télégraphe disparaît alors du débat réglementaire jusqu'à la Première Guerre mondiale.

Ces modifications réglementaires, comme nous pouvons le constater, n'ont pratiquement rien à voir avec la dynamique interne de l'industrie télégraphique. C'est en réalité les modifications réglementaires issues du développement de l'industrie téléphonique qui placent le télégraphe sous un régime de réglementation plus strict de la part de l'État fédéral. Il nous apparaît pertinent de supposer que le modèle réglementaire établi dans l'industrie télégraphique à partir de la fin des années 1880 n'aurait probablement pas subi une telle mutation de lui-même, ou, advenant une telle modification, pas à ce moment là. Le télégraphe, à partir de 1906 entre sous la tutelle administrative des compagnies de chemin de fer. Il entre aussi sous la tutelle réglementaire des compagnies de téléphone. Liée institutionnellement à la première et technologiquement à la seconde, l'industrie télégraphique s'efface doucement. L'idée de lier le télégraphe à la réglementation téléphonique semble être finalement une dernière improvisation de la part de l'État, appelée à perdurer plusieurs décennies.

¹²⁷ « Loi modifiant la Loi des Télégraphes », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 9-10 Édouard VII, c.55 (4 mai 1910).

¹²⁸ *Débats de la Chambre des communes*, volume XLVI (session 1911), pages 10071-10082.

¹²⁹ *Débats de la Chambre des communes*, volume XLVII (session 1912), pages 2295-2332.

¹³⁰ L'Orateur de la Chambre des communes soutient en effet que la motion est irrégulière et qu'elle ne peut être débattue devant l'assemblée. *Ibid.*, page 3310.

3. La régulation de la télégraphie sous-marine et sans fil

La télégraphie sous-marine suit le même processus que la télégraphie terrestre. Elle est intégrée, après un certain délai, au modèle réglementaire téléphonique. Nous avons vu que la question des tarifs des communications sous-marines avaient soulevé à plusieurs reprises un grand intérêt auprès des parlementaires. L'exemple le plus récent en est les débats concernant les actes de loi sur le service de presse transatlantique. Ce service, jugé vital par le gouvernement canadien, n'est que la partie émergée d'un trafic d'affaires de plus en plus important à travers l'Atlantique. Néanmoins, la télégraphie sous-marine, comme nous l'avons déjà vu, présente la particularité de fonctionner sur deux pays différents, le Canada et la Grande-Bretagne. La réglementation la concernant est donc retardée d'un an, de manière à suivre les évolutions réglementaires en Grande-Bretagne. Finalement, apprenant que les députés britanniques s'apprêtent à voter une loi similaire¹³¹, les députés canadiens acceptent d'étudier le projet de loi du gouvernement. Ce dernier prévoit de soumettre les compagnies câblières aux mêmes contraintes que les compagnies de télégraphe terrestre, en assujettissant leurs tarifs à la Commission des chemins de fer¹³². Le parlement s'inquiète des conséquences de cette loi, demandant à plusieurs reprises des documents pour vérifier la réalité des nouveaux tarifs¹³³.

En ce qui concerne la télégraphie sans fil, le processus est légèrement différent, notamment en raison de deux paramètres institutionnels. Premièrement, cette technologie est soumise à une loi générale extrêmement restrictive, comparativement à la télégraphie terrestre ou sous-marine. Même lors de la refonte des statuts en 1906, la loi sur la télégraphie sans fil n'intègre pas les articles de promotion concernant les deux autres technologies. Le seul ajout est la protection du secret des communications, qui s'applique désormais à tous les types de dépêches télégraphiques. Hormis ce changement, les compagnies décidant d'user de télégraphie sans fil doivent impérativement se soumettre à l'obtention d'un permis de la part du ministère de la

¹³¹ *Débats de la Chambre des communes*, volume XLV (session 1910), pages 6343-6348.

¹³² « Loi à l'effet de contrôler les tarifs et les moyens d'exploitation des Compagnies de câble sous-marins et de modifier la Loi des chemins de fer au sujet des télégraphes et de la juridiction de la Commission des chemins de fer », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 9-10 Édouard VII, c.57 (4 mai 1910).

¹³³ *Débats de la Chambre des communes*, volume XLVII (session 1912), page 3310 et 5676; *Débats de la Chambre des communes*, volume XLVIII (session 1913), pages 964 et 3127.

marine¹³⁴. Les activités de la compagnie ne sont pas particulièrement protégées, que ce soit les droits d'établissement ou la protection contre le vandalisme, pas plus que les droits du public, qu'il s'agisse de l'acceptation ou de l'ordre de transmission des messages. Deuxièmement, cette technologie est mise en œuvre dans un but précis, à savoir assurer la navigation maritime dans le golfe du Saint-Laurent. Prenant le relais des stations de signaux et du réseau télégraphique terrestre, cette technologie semble présenter, pour les armateurs, un potentiel non négligeable. L'État intègre ce potentiel dans sa réflexion à partir de 1910. Un projet de loi visant à obliger tout navire croisant dans les eaux territoriales canadiennes à disposer d'un poste de télégraphie sans fil est déposé en novembre 1910, sans suite néanmoins¹³⁵. Le projet de loi est à nouveau présenté en décembre 1911, ici aussi sans suite¹³⁶. Il réapparaît à nouveau devant la chambre sous une forme modifiée en 1913, sous la forme d'une loi générale sur la radiotélégraphie¹³⁷.

Cette loi intègre en un seul ensemble les différents sujets préoccupant le gouvernement¹³⁸. Dans un premier temps, elle confirme la nécessité d'obtenir une licence de la part du ministère de la Marine et des Pêcheries. Elle oblige aussi désormais tout navire à vapeur transportant des passagers à disposer d'un équipement de télégraphie sans fil, sous peine d'amendes, que le navire soit canadien ou étranger. Seuls les navires effectuant un service commercial sont concernés. Les navires étrangers croisant dans les eaux canadiennes ou faisant escale au Canada de manière non-prévue (accident, tempête...) ne sont pas concernés. Cette législation est établie à partir de celle en vigueur aux États-Unis¹³⁹. Dans un second temps, la loi intègre désormais une partie des règlements concernant la télégraphie terrestre ou sous-marine. L'acceptation, l'ordre

¹³⁴ Tout comme nous n'avons pas étudié l'application pratique des règlements et des lois, nous n'étudions ici que l'intention du législateur, sans préjuger de la difficulté ou la facilité à obtenir un tel permis de la part de l'État.

¹³⁵ *Débats de la Chambre des communes*, volume XLV (session 1910), pages 168 et 2146.

¹³⁶ *Débats de la Chambre des communes*, volume XLVI (session 1911), page 1025.

¹³⁷ *Débats de la Chambre des communes*, volume XLVIII (session 1913), pages 794-798.

¹³⁸ « Loi concernant la Radiotélégraphie », *Actes du parlement de la puissance du Canada*, 3-4 George V, c.43 (6 juin 1913).

¹³⁹ Ce mimétisme provient du fait que la législation états-unienne couvre aussi les Grands-Lacs. Le gouvernement se tient informé de ce dernier et agit en conséquence. BAC, RG2, série A-1-d, décret n°1912-1961 (19 juillet 1912), RG13, série A-2, volume 2360, dossier 1912-1210.

de transmission et la confidentialité des messages sont désormais protégés¹⁴⁰. En outre, l'État peut prendre le contrôle des stations de télégraphie sans fil en cas de nécessité, tout comme il peut contrôler les lignes terrestres. Enfin, les pouvoirs de la Commission des chemins de fer sont confirmés, notamment le contrôle des tarifs et l'élaboration des règles de gestion.

En définitive, le point tournant dans le processus de régulation des télécommunications semble être la commission Mulock de 1905 et ses conséquences directes. Les recommandations de la commission, suivies en partie par le gouvernement fédéral, calquent la régulation de l'industrie téléphonique sur celle du chemin de fer, notamment en faisant de la Commission des chemins de fer la dépositaire de l'autorité administrative pour gérer ce secteur économique. Les conséquences directes, en 1906 et 1908 sont le rattachement de la télégraphie et de la télégraphie sans fil à ce modèle. Avec le recul, nous pouvons donc constater que les luttes de pouvoir et d'influence ont amené l'établissement d'un cadre administratif et de limites plus précises pour veiller à la régulation des télécommunications canadiennes. En aucun cas nous ne trouvons de processus idéologique ou théorique ayant postulé ou promu la création d'un modèle réglementaire tel que la Commission des chemins de fer pour les télécommunications. Ce modèle, pourtant appelé à perdurer durant pratiquement tout le XX^e siècle, est éminemment circonstanciel et en grande partie improvisé.

¹⁴⁰ Nous avons vu que le règlement d'acceptation en tant que tel n'existe pas dans la législation canadienne. Il semble apparaître néanmoins, sous une forme ambiguë certes, dans la loi sur la radiotélégraphie de 1913.

Conclusion

Alors que les deux premières parties de notre thèse couvraient sensiblement la même période (1847-1896 et 1871-1896), cette troisième partie se focalise exclusivement sur la période suivante, entre 1896 et 1916. En effet, durant ces deux décennies, l'État canadien entame et achève un glissement graduel vers une régulation accrue de l'industrie télégraphique. Dans le même temps, l'industrie télégraphique sombre progressivement dans une situation de dépendance technologique et institutionnelle vis-à-vis d'autres secteurs industriels. Fleuron du capitalisme britannique dans les années 1850-1860, via la Montreal Telegraph Company, l'industrie télégraphique n'est plus, au mieux, qu'un secteur secondaire, filiale des toutes puissances compagnies de chemin de fer. Au niveau législatif, l'équilibre institutionnel mis en place à la fin des années 1880 est fondamentalement modifié à la suite de l'irruption d'autres technologies, comme le téléphone et la télégraphie sans fil. Le choix de la date de 1896 comme point de rupture initial dans l'action de l'État est aussi relativement arbitraire. Il nous fallait choisir un point de départ et, si les changements dont nous parlons ici peuvent trouver leurs racines antérieurement, les premières manifestations perceptibles de la nouvelle orientation étatique apparaissent sous le premier gouvernement Laurier, entre 1896 et 1900. Les deux chapitres de cette partie semblent bien différents de prime abord. Mais la distinction faite entre les différentes actions du gouvernement entre 1896 et 1916 n'est qu'artificielle pour les besoins de notre démonstration. En effet, nous souhaitons ici souligner les ressemblances et convergences dans les actions de l'État durant cette période. Nous avons conservé la distinction entre les rôles d'acteur (chapitre 6) et d'arbitre (chapitre 7) par mimétisme avec les deux parties précédentes. Mais nous aurions tout aussi bien pu choisir une distinction chronologique, séparant la période en deux décennies séparées. Il nous apparaît néanmoins que ce choix nous aurait empêché de traiter convenablement la période charnière de 1905-1908.

Comme nous l'avons déjà souligné à plusieurs reprises, l'État dispose, en 1916, du troisième réseau télégraphique canadien et ce dernier a plus que quadruplé en vingt

ans. Il talonne de près les deux premiers réseaux privés et s'est imposé comme acteur majeur dans le domaine de la télégraphie terrestre. De plus, les extensions concernent tous les réseaux régionaux et sont tous justifiés de la même manière. Un élément important à ne pas sous-estimer est aussi la place qu'occupe ce réseau dans l'industrie télégraphique canadienne en 1916. Il s'agit en effet, à cette date, de la seule institution économique canadienne exclusivement dédiée au télégraphe. À la suite des réorganisations des compagnies privées, il n'existe plus d'entreprise privée canadienne de télégraphie à ce moment là, seul subsiste le réseau gouvernemental. Les autres réseaux sont des filiales des compagnies de chemin de fer (Canadien Pacifique, Canadian Northern...) et une compagnie privée étrangère (Western Union). Cette réorganisation est en réalité la première étape d'un processus qui s'étend jusqu'en 1928 et dont les péripéties dépendent des soubresauts qui agitent l'industrie ferroviaire durant la Première Guerre mondiale et la crise économique du début des années 1920.

La suite de cette réorganisation dans l'histoire du télégraphe au Canada sort du cadre de notre analyse, mais nous allons néanmoins en résumer les grandes lignes ici. Durant la guerre, la Canadian Northern Railway Company fait face à de nombreuses difficultés financières. Pour éviter sa faillite et l'écroulement d'une partie du réseau ferroviaire, l'État prend le contrôle de la compagnie en septembre 1918. Il regroupe ainsi sous une seule autorité la Canadian Northern Railway, l'Intercolonial Railway et la National Transcontinental Railway. Ces trois compagnies sont fusionnées sous le nom de Canadian National Railway en décembre 1918. La Grand Trunk Pacific Railway fait presque banqueroute en 1919 et se voit associée au Canadian National Railway en 1920, puis incorporée en janvier 1923. Cette nationalisation d'une partie du réseau ferroviaire inclut évidemment les filiales télégraphiques. Ainsi, les réseaux télégraphiques de la Canadian Northern Telegraph, de la Great North Western Telegraph, de la National Transcontinental Railway et de la Grand Trunk Pacific Telegraph sont regroupés à la fin de l'année 1920. Le 1^{er} janvier 1921 entre en service la Canadian National Telegraph Company, sous le contrôle de l'État¹. À ce moment là, il ne reste plus au Canada que trois réseaux télégraphiques, avec ceux de la Canadian Pacific Telegraph et de la

¹ BAC, RG2, série A-1, décret n°1920-2247 (17 septembre 1920).

Western Union Telegraph². En janvier 1925, la Canadian National Telegraph achète les actifs de la Western Union Telegraph au Canada, avec fusion des services en 1928, laissant donc les deux compagnies ferroviaires et leurs filiales comme seules opératrices de télégraphe, avec le réseau télégraphique gouvernemental.

Au niveau réglementaire, les éléments mis en place entre 1905 et 1913 sont aussi les premières étapes vers un modèle réglementaire plus abouti, qui donnera naissance au CRTC actuel. La dépendance réglementaire et législative du télégraphe vis-à-vis des autres technologies ira en s'accroissant, confirmant la minorisation de cette industrie. Les bases posées par les actions législatives et réglementaires de l'État entre 1905 et 1913 servent de point de départ pour justifier l'intervention de l'État par la suite, notamment dans le domaine de la radiophonie, en rapide développement dans les années 1930. La Commission des chemins de fer, dépositaire de l'autorité morale de l'État concernant la bonne marche de l'industrie télégraphique, devient la Commission des transports en 1938. Sa juridiction s'étend alors de manière incontestée sur l'ensemble des moyens de communication, physiques et immatériels, au Canada. Cette évolution était prévisible après les choix réglementaires faits avant la Première Guerre mondiale. Ces choix n'étaient en aucun cas obligatoires ou prédictibles dans le cadre des télécommunications au Canada. Néanmoins, une fois effectués, les conséquences deviennent alors prévisibles, suivant en cela le schéma de « path dépendance » établi par les recherches en histoire institutionnelles de Douglass C. North³. Nous retiendrons seulement sa théorisation sur l'émergence des modifications institutionnelles. North postule la non-prédictibilité des modifications institutionnelles initiales, puisqu'elles dépendent d'un compromis entre les différents acteurs et du rapport de force entre eux. Néanmoins, une fois la première modification établie, les modifications subséquentes et la mise en place finale de l'institution deviennent plus aisément prévisibles. La situation des télécommunications canadiennes exemplifie ce schéma.

² Les différentes compagnies de télégraphe conservent néanmoins une existence nominale pendant encore plusieurs années. Les différentes compagnies intègrent progressivement la structure de la Canadian National Telegraph, disparaissant nominalement les unes après les autres, la dernière en 1954. Il s'agit ironiquement de la Montreal Telegraph Company, la plus ancienne de toutes les compagnies absorbées, puisque fondée en 1846.

³ Douglass C. North, *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge (MA), Cambridge University Press, 1990.

En définitive, les deux rôles d'acteur et d'arbitre adoptés par l'État évoluent de manière similaire entre 1896 et 1916. Les éléments de convergence sont nombreux et l'État semble clairement adopter, notamment après 1905-1906, une politique unique et cohérente en matière de télécommunication. Les différents réseaux régionaux voient leurs gestions normalisées durant cette période. Les investissements et les résultats financiers démontrent une répartition plus équilibrée des actions gouvernementales. De même, les changements institutionnels dans la gestion du réseau gouvernemental démontrent aussi une normalisation de l'administration. La création d'une structure hiérarchique, la rupture progressive avec les compagnies privées et la fin des débats politiques encadrant l'action de l'État démontrent cette normalisation. Ce processus s'étend sur un peu moins d'une décennie, entre 1903 et 1911. À partir de ce moment là, l'action de l'État n'est plus politique, mais administrative. Au niveau réglementaire, la convergence est similaire. Même si les changements se font surtout sous l'influence de l'industrie téléphonique, nous pouvons noter la similitude chronologique. À partir de 1906-1908, l'État entame un processus de réglementation qui aboutit à un modèle initial cohérent entre 1913 et 1916. Cette modification majeure dans son rôle d'arbitre suit, à quelques années près, la convergence institutionnelle établie par l'État dans son rôle d'acteur.

Pour conclure, il nous faut souligner aussi que, dans les deux cas, les éléments déclencheurs sont externes à l'industrie télégraphique. Les modifications dans le rôle de l'État arbitre sont indéniablement des conséquences de l'émergence des deux nouvelles technologies que sont le téléphone et la télégraphie sans fil. Sans cette émergence, nous pensons que le compromis institutionnel établi à la fin des années 1880 aurait perduré bien plus longtemps. Les modifications dans le rôle de l'État acteur sont plus controversées, mais nous pensons qu'elles sont des conséquences de deux événements externes. Le premier serait le soudain développement économique du Yukon entre 1898 et 1903, ce qui oblige pour la première fois l'État à engager de sa propre initiative la construction d'un réseau télégraphique viable et fonctionnel. Le second est le processus de bureaucratisation en émergence dans la plupart des institutions politiques à partir du début du XX^e siècle, auquel le département des travaux publics n'échappe pas.

Annexe 3 : Indice des prix et cartes

Nous présentons ici un tableau représentant l'indice des prix pour la période 1871-1896. Nous présentons aussi les cartes des réseaux télégraphiques disponibles auprès de Bibliothèques et Archives Canada représentant l'état du réseau gouvernemental en 1904. Il n'a pas été possible de trouver des cartes pour illustrer l'étendue du réseau gouvernemental au début de la Première Guerre mondiale. Dans l'ensemble, les modifications entre 1904 et 1916, bien qu'importantes, ne modifient pas réellement la structure du réseau gouvernemental, dont les principales lignes sont bien établies.

Indice des prix pour la période 1896-1916

Année	Indice	Année	Indice	Année	Indice
1896	94	1903	106	1910	122
1897	95	1904	107	1911	126
1898	98	1905	109	1912	131
1899	96	1906	111	1913	134
1900	100	1907	119	1914	133
1901	101	1908	120	1915	137
1902	104	1909	121	1916	149

Tableau XLIII : Indice des prix, 1896-1916 (Base 100 : 1900)¹

Cartes du réseau télégraphique gouvernemental en 1904

La carte du réseau général en 1904 est très complète et facile à lire. Il ne manque à cette carte que les réseaux reliant l'île de Vancouver au continent (construit entre 1910 et 1912), le réseau de l'Athabaska, dans le nord de l'Alberta (construit entre 1911 et

¹ A.G. Green et M.C. Urquhart, « New Estimates of Output Growth in Canada : Measurement and Interpretation » dans Douglas McCalla et Michael Huberman, *Perspectives on Canadian Economic History*, Mississauga, Copp Clark Longman Ltd, 1994, page 160-161.

1914) et l'ensemble des petites lignes construites sur l'île du Cap-Breton et autour de Québec entre 1906 et 1915.

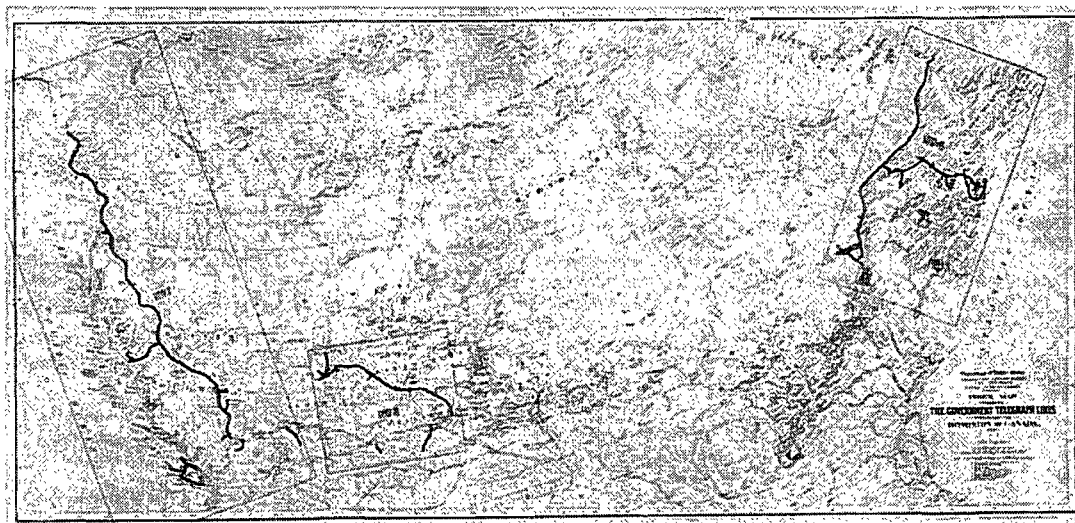


Figure 44 : Le réseau gouvernemental canadien en 1904²

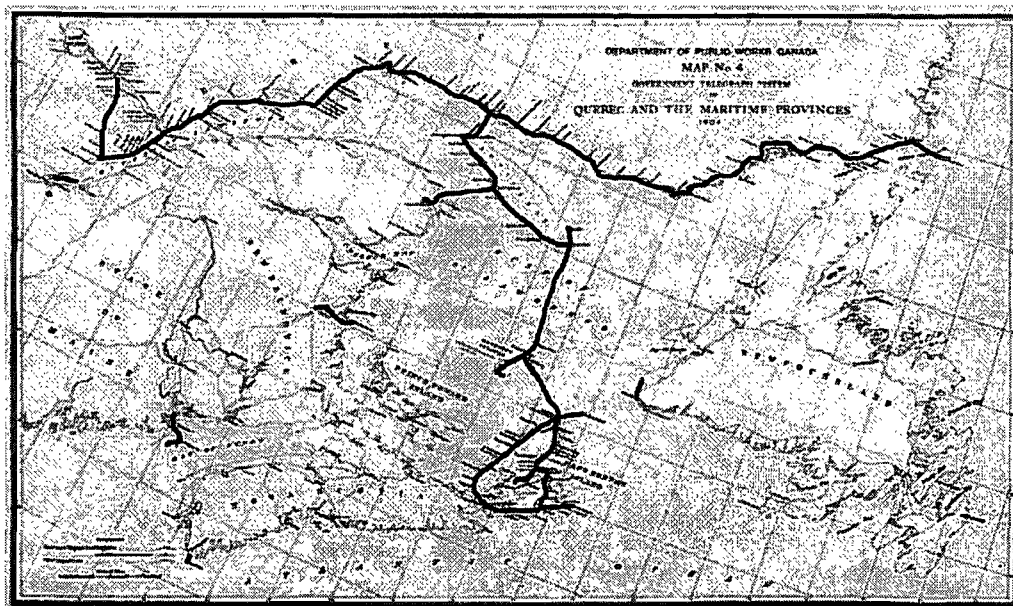


Figure 45 : Le réseau dans le golfe du Saint-Laurent en 1904³

² H2/1100/1904, NMC 26111, Canada, Public Works, Dept. of, *Index map [and eight area maps] showing the Government Telegraph Lines throughout the Dominion of Canada, 1904*, Ottawa, 1904, 1 carte : noir & blanc.

³ H2/1100/1904, NMC 26119, Canada, Public Works, Dept. of, *Map no. 4, Government Telegraph System in Quebec and the Maritime Provinces, 1904*, Ottawa, 1904, 1 carte : noir & blanc.

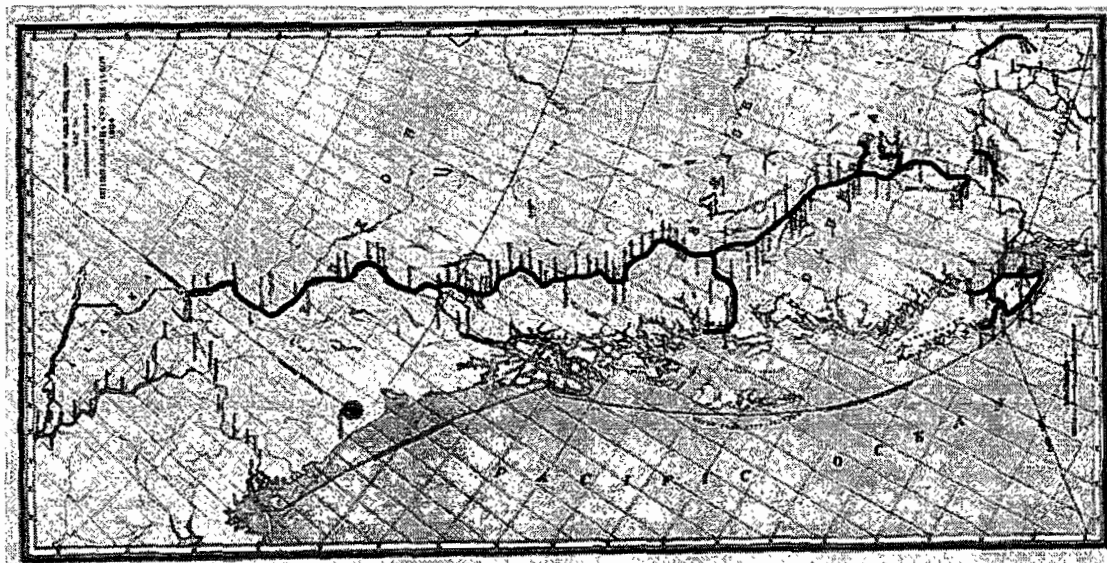


Figure 46 : Le réseau en Colombie-Britannique et au Yukon en 1904⁴

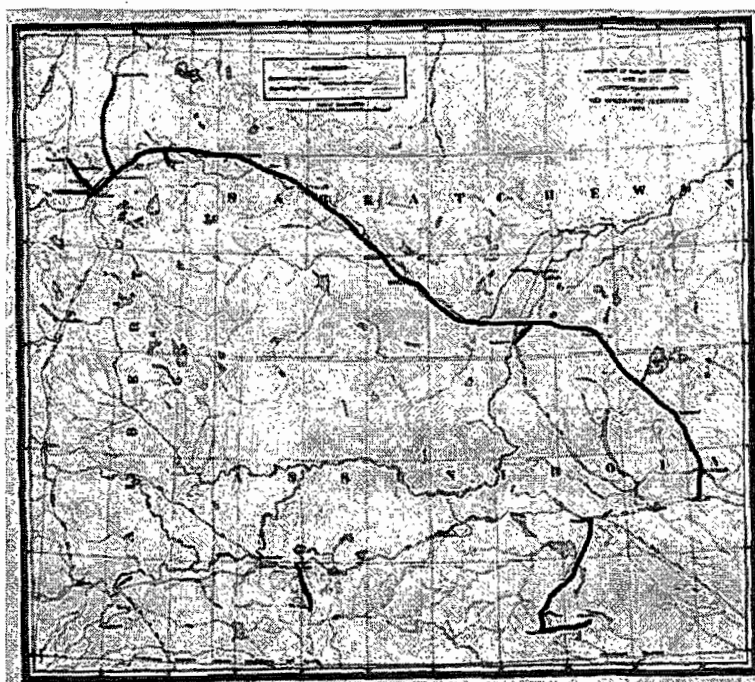


Figure 47 : Le réseau dans les Territoires du Nord-Ouest en 1904⁵

⁴ H2/1100/1904, NMC 26112, Canada, Public Works, Dept. of, *Map no. 1, Government Telegraph System in British Columbia and Yukon*, Ottawa, 1904, 1 carte : noir & blanc. Ici aussi, nous avons dû incliner la carte horizontalement, les détails étant peu visibles dans le sens vertical.

⁵ H2/1100/1904, NMC 26113, Canada, Public Works, Dept. of, *Map no. 2, Government Telegraph System in the Northwest Territories*, Ottawa, 1904, 1 carte : noir & blanc.

CONCLUSION

Conclusion

Cette thèse sur l'action de l'État vis-à-vis de l'industrie télégraphique canadienne nous a permis d'étudier soixante-quinze années d'une riche histoire économique et institutionnelle. Au terme de ce parcours, il nous faut reconnaître la réalité de l'État comme étant un processus plus qu'une construction institutionnelle. Face à l'émergence de nouveaux secteurs industriels, l'État a dû et su adapter ses politiques, ses actions et ses réactions face aux entreprises privées. Notre hypothèse initiale prévoyait une action de l'État, dans le domaine de l'industrie télégraphique, conditionnée par la contrainte, l'opportunisme et l'improvisation. Notre démonstration confirme donc cette hypothèse. Qu'il nous soit permis ici, en quelques pages, de rappeler les grandes lignes de cette dernière et les réflexions qui en découlent. Comme nous l'avons expliqué, nous avons imaginé un État aux multiples facettes, occupant tour à tour plusieurs rôles, parfois simultanément. Nous allons décomposer ses rôles dans un premier temps, puis en discuter les implications et les possibilités en lien avec l'« ordre libéral » en émergence au Canada dans la deuxième moitié du XIX^e siècle.

Un État législateur

Dans notre thèse, nous avons distingué trois masques portés par l'État entre 1846 et 1916. Le premier de ces masques est celui du législateur. Pouvoir régalien par excellence, la fabrication des lois est une activité sur laquelle le monopole institutionnel de l'État est indiscuté. Entre le milieu du XIX^e siècle et la Première Guerre mondiale, l'État au Canada prend trois formes. Entre 1847 et 1867, le pluriel s'impose, puisque quatre États se partagent l'espace économique de l'Amérique du Nord britannique. Canada-Uni, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard forment quatre gouvernements séparés, réagissant différemment à l'émergence de l'industrie télégraphique. De plus, disposant encore du statut de colonies, un cinquième État se superpose à ces derniers, la Grande-Bretagne. Plus à l'ouest un sixième État, la colonie de Colombie-Britannique profite des expériences passées lorsqu'elle s'engage dans la voie législative concernant le télégraphe. Après 1867, la mosaïque des gouvernements

semble simplifiée. L'État devient unique, sous la forme du gouvernement fédéral du Canada. L'acte fondateur de la Confédération place le télégraphe sous l'autorité de ce dernier, seul dépositaire des droits législatifs à ce sujet. Mais l'ombre de la Grande-Bretagne continue à planer sur le nouvel État, tandis que ce dernier semble plus ambivalent. Enfin, après 1896, même si l'État fédéral se maintient, les provinces canadiennes forment autant d'entités politiques capables d'influencer la législation fédérale.

À travers ces institutions gouvernementales, nous pouvons néanmoins discerner deux modèles de comportement, l'État libéral et l'État opportuniste. Au cours de la période 1847-1867, les deux modèles coexistent dans un même espace politique, mais promus par différents gouvernements. La colonie du Canada-Uni adopte très clairement le mode d'action d'un État libéral. Sûr de sa puissance économique, dominante comparativement à celles des autres colonies, le gouvernement du Canada-Uni peut se permettre d'endosser le rôle d'arbitre impartial face à l'industrie télégraphique. Peu lui importe les luttes entre entreprises privées ou l'établissement d'un monopole privé, l'État sait que les intérêts économiques de la province seront servis adéquatement. Les colonies des Maritimes, ainsi que la colonie de Colombie-Britannique adoptent pour leur part le modèle de l'État opportuniste. Les gouvernements de ces colonies sont conscients de leurs faiblesses économiques, notamment de la primauté des activités maritimes pour les colonies orientales, alors que le télégraphe est encore un outil terrestre. L'État adopte donc une posture plus floue en endossant le rôle d'arbitre, mais un arbitre partial et dévoué à l'atteinte de ses propres objectifs. Les techniques employées sont ici très différentes, suivant les objectifs des différents gouvernements.

Après 1867, l'État fédéral canadien se retrouve donc face à deux postures possibles, chacune étant défendue par différentes provinces au sein de la confédération. L'État adopte alors une attitude plus ambivalente, distinguant deux domaines d'action en séparant la législation télégraphique terrestre de la législation télégraphique sous-marine. Nous pouvons déjà souligner le rôle important joué ici par la technologie, puisque la télégraphie sous-marine est un nouveau défi pour le gouvernement fédéral, n'apparaissant réellement au Canada qu'après la Confédération. L'État fédéral impose donc une politique d'inspiration libérale, malgré quelques accroc, dans le domaine de la

télégraphie terrestre. Par contre, il adopte une politique plus opportuniste dans le domaine de la télégraphie sous-marine. Dans un cas comme dans l'autre, la réussite est difficile à revendiquer. Certes, à la fin du XIX^e siècle, les deux compagnies dominantes dans la télégraphie terrestre sont légalement canadiennes, puisqu'il s'agit de la Great North Western Telegraph Company et de la Canadian Pacific Telegraph Company. Mais la première est indirectement sous le contrôle de la compagnie états-unienne Western Union Telegraph. Dans le domaine de la télégraphie sous-marine, pratiquement tous les câbles transatlantiques passent effectivement par la Nouvelle-Écosse, centre géographique de la toile tissée sur l'Océan Atlantique. Mais aucun de ces câbles n'appartient à une compagnie canadienne et tous les points d'atterrissages sur le Cap Breton sont contrôlés par la Western Union Telegraph. En résumé, les gains économiques de la politique gouvernementale fédérale sont réduits pour le Canada, quelque soit le modèle d'action.

À partir de la fin du XIX^e siècle, l'activité législative de l'État s'élargit du télégraphe aux télécommunications. L'invention et le développement du téléphone après 1880 et de la télégraphie sans fil après 1900 modifient en profondeur l'action de l'État, chacune à sa manière. Le gouvernement fédéral adopte face à l'industrie téléphonique une posture initialement libérale. Mais face à la position dominante de Bell Canada, l'État révisé sa politique. Même si la compagnie dépend d'American Telegraph and Telephone (AT&T) pour ses brevets, elle reste propriété canadienne. Ceci suffit à l'État pour adopter désormais une attitude opportuniste visant à favoriser Bell Canada au détriment d'autres compagnies. Le but était ici aussi de conserver les gains économiques de la province aux mains de financiers et entrepreneurs canadiens. Dans le domaine de la télégraphie sans fil, le gouvernement adopte ici aussi une posture opportuniste immédiate, favorable à la Marconi Wireless Telegraph Company. Une loi générale extrêmement restrictive est promulguée à ce sujet quelques années seulement après la naissance de cette technologie. L'État y dépasse le stade du simple législateur pour adopter sans fausse honte celui du régulateur.

Un État entrepreneur

Mais avant d'endosser ce nouveau rôle, l'État devient acteur dans l'industrie télégraphique, contraint et forcé. En effet, le gouvernement fédéral doit gérer

l'intégration de la Colombie-Britannique et de son réseau télégraphique dans la confédération canadienne en 1871. Le surdimensionnement géographique du réseau et la volonté du gouvernement de Colombie-Britannique de maintenir un réseau télégraphique moderne amènent donc le gouvernement fédéral à un compromis. Ce dernier marque donc le point de départ d'un réseau gouvernemental d'État, devenu le troisième réseau canadien à la veille de la Première Guerre mondiale. Dans un premier temps, ce réseau se construit de manière régionale, suivant trois logiques fort différentes. En Colombie-Britannique, en réponse à l'objectif initial du réseau télégraphique, le gouvernement maintient une politique de développement centrée sur la notion de palliatif à l'action des compagnies privées. La région est trop montagneuse et trop difficile d'accès pour qu'une compagnie de télégraphe puisse envisager de faire des bénéfices quelconques. La construction de la ligne du Yukon, même si le nationalisme canadien entre en compte, répond à la même logique économique. En résumé, en Colombie-Britannique et au Yukon, l'État agit comme entrepreneur pour pallier à l'inaction des compagnies privées. Il s'engage ainsi sur la voie menant à la notion de service public, le télégraphe étant vu comme un outil essentiel à la croissance et au développement d'une communauté moderne.

Dans les Territoires du Nord-Ouest, la logique économique est similaire, si ce n'est que le télégraphe y est construit de manière proactive. En effet, l'action de l'État dans l'ouest canadien précède le développement économique au lieu de répondre aux besoins locaux. Les communautés reliées par le télégraphe ne sont souvent que des postes isolés dans le nord-ouest des prairies, où l'on espère que le télégraphe servira de déclencheur à un développement économique conséquent. Espoirs souvent déçus, puisque le boom économique et démographique des prairies se déroule après 1896, soit pratiquement vingt ans après la mise en place du réseau gouvernemental. Néanmoins, le gouvernement fédéral maintient sa politique dans la région. L'objectif est ici aussi d'encourager la colonisation en construisant à l'avance une infrastructure de communication moderne.

Pour sa part, le réseau du golfe du Saint-Laurent et des Provinces Maritimes répond à une logique strictement commerciale. L'État n'a initialement pas l'intention d'investir dans la région, il ne le fait que contraint par l'action d'un groupe de pression.

Très réticent à l'idée de prendre en charge un tel réseau, l'État multiplie les déclarations favorables à ce dernier, sans pour autant réussir à convaincre les compagnies privées d'investir. Il se trouve donc contraint de prendre le relais après trois années d'inaction. Ce projet, bien que secondaire par rapport au chemin de fer transcontinental, s'intègre favorablement dans la Politique Nationale mise en place par le parti conservateur après 1879. Ce réseau télégraphique, à l'efficacité réelle discutable, est néanmoins présenté comme étant à l'avantage général du Canada. Un fort investissement initial, suivi de plusieurs années de constructions complémentaires, amène ainsi la mise en place d'un réseau important, formant pratiquement la moitié du réseau gouvernemental en 1896. Après l'émergence de la télégraphie sans fil, ce réseau perd sa vocation économique initiale pour assumer un rôle plus conventionnel, similaire à celui de Colombie-Britannique, assurant donc la liaison entre des communautés isolées dans la région.

Dans ces trois exemples, comme nous l'avons postulé dans notre hypothèse initiale, nous pouvons constater à quel point les paramètres régionaux ont pu influencer l'action de l'État. Ce dernier s'adapte en effet aux conditions locales, qu'elles soient géographiques, démographiques ou économiques. Chaque région présente ses propres défis et chaque région nécessite ses propres solutions. L'État démontre aussi une importante capacité d'innovation institutionnelle.

Un État régulateur

Assez curieusement, ces deux rôles, législateur et acteur, ne se superposent pratiquement pas pendant la première période de notre étude (1846-1896). L'essentiel de l'activité législative se déroule dans les colonies canadiennes avant la Confédération, avec deux modèles d'action bien distincts. Les premières décennies de la Confédération voient l'essentiel de l'activité législative et réglementaire marqué par la nécessaire coordination entre ces deux modèles. À partir du milieu des années 1870, un consensus est établi à ce sujet, l'État adoptant la posture libérale pour la télégraphie terrestre et la posture opportuniste pour la télégraphie sous-marine. Quelques années plus tard, l'État a terminé sa réflexion concernant l'encadrement des activités économiques liées au télégraphe. L'essentiel de l'activité réglementaire subséquente se résume à réagir à deux événements parallèles et autonomes, à savoir la réorganisation des compagnies privées et l'émergence de l'industrie téléphonique. L'essentiel du rôle de l'État législateur se

déroule donc durant la première moitié de la période étudiée. L'État administre son premier réseau télégraphique à ce moment, mais il assume pleinement ce rôle bien plus tard, prenant tour à tour le contrôle direct du réseau de Colombie-Britannique, relançant le programme de construction dans les Territoires du Nord-Ouest et engageant finalement l'investissement nécessaire au réseau du Saint-Laurent. L'essentiel du rôle de l'État acteur se déroule durant la seconde moitié de notre période. Les deux rôles se chevauchent donc de manière marginale durant la période médiane (1871-1882).

À partir de 1896, les deux rôles sont de nouveau assumés conjointement et finissent par converger jusqu'à devenir un rôle unique, l'État régulateur, capable d'assumer sans fausse honte les rôles d'arbitre et d'acteur dans une logique administrative. La caractéristique majeure de l'intervention de l'État entre 1896 et 1916 est sans conteste la convergence. La législation converge progressivement d'un modèle à quatre dimensions (télégraphe, câbles sous-marins, téléphone, télégraphe sans fil) à un modèle unidimensionnel (télécommunications). À la fin de notre étude, toutes les activités de télécommunication dépendent désormais de la commission des chemins de fer au niveau réglementaire. Cette commission se transformera dans les années 1930 en commission des transports, puis se scindera dans les années 1960 entre transports et télécommunications. La partie s'occupant des télécommunications prendra le nom de Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC) en 1976, forme qu'il conserve encore de nos jours. La convergence législative et réglementaire à l'œuvre entre 1905 et 1913 pose donc les bases d'un système réglementaire appelé à perdurer pendant tout le XX^e siècle. Les activités économiques de l'État liées au télégraphe, notamment la gestion d'un réseau télégraphique devenu dominant, sont aussi marquées par ce processus de convergence. Les résultats financiers des réseaux télégraphiques entre 1906 et 1916 témoignent d'une attention équitablement réparties entre les différentes régions. De même, la normalisation et la mise en place d'une structure administrative unique, avec création d'intendance régionale sous l'autorité d'un surintendant des télégraphes témoignent d'une convergence dans les moyens de gestion. La dépolitisation progressive du télégraphe d'État semble indiquer une croissance de la logique administrative.

Cette double convergence, à la fois législative et administrative, démontre l'assurance prise par l'État dans la gestion d'un secteur économique. Il est indéniable qu'entre 1846 et 1916, le poids réglementaire et administratif de l'État s'est accru. Au niveau réglementaire, les lois et règlements se sont accumulés progressivement, passant d'une simple loi générale sur les télégraphes en 1852 à une importante réglementation sur les télécommunications en 1916, via un organisme autonome, la Commission des chemins de fer. Au niveau administratif, le poids du réseau d'État s'est accru de manière conséquente. Inexistant avant la Confédération, ce réseau couvre 21% du réseau télégraphique canadien en 1916 et emploie plus de 700 personnes dans une structure hiérarchique importante. Ce poids s'accroît même encore plus après la Première Guerre mondiale, puisque l'État contrôle via le Canadian National Railway 49 705 kilomètres de lignes en 1921, soit 58% du réseau national¹. Nous pouvons néanmoins noter que cet accroissement du rôle de l'État dans le domaine de la télégraphie est en grande partie exogène à cette même industrie. L'accroissement et la normalisation réglementaire se sont faits à la suite des réglementations touchant à l'industrie téléphonique. Pour leur part, l'accroissement et la normalisation administrative découlent d'un mouvement interne à la structure de l'État même dans un premier temps et d'un état de subordination à l'industrie ferroviaire dans un second temps.

La question technologique

L'État a donc mis en place une réglementation innovante et unique au monde à cette époque². Cette réglementation s'applique par mimétisme à l'industrie télégraphique, bien qu'elle soit issue de l'industrie téléphonique. Il nous est alors permis d'aborder la question de la technologie et celle de son impact sur l'État et ses actions. Dans un premier temps, il nous faut noter les ressemblances et dissemblances entre le

¹ La Canadian National Telegraph contrôle 31 676 km de lignes et le réseau gouvernemental comprend 18 029 km, soit un total de 49 705 km sur les 84 560 que compte le réseau télégraphique national canadien en 1920. *Annuaire du Canada*, Ottawa, Bureau du recensement et de la statistique, 1921, pages 601-604.

² En Europe, le téléphone, tout comme le télégraphe, se développe sous le contrôle des administrations postales. Aux États-Unis, après une brève période de nationalisation en 1918-1919, le téléphone reste un monopole privé (AT&T) tout comme le télégraphe (Western Union Telegraph). La régulation de ces industries arrive bien plus tard. La Federal Communications Commission est créée en 1934 seulement, copiant en partie le système de régulation canadien.

télégraphe et le téléphone. Ces deux technologies sont extrêmement proches dans leurs principes techniques et très différentes en termes d'usage. Le télégraphe reste une technologie discrète, puisqu'une seule ligne suffit pour réunir les habitants de deux cités, et son usage est public, puisqu'il faut se rendre au bureau de télégraphe pour envoyer une dépêche. Enfin, le coût relié à son usage est immédiatement visible, la dépêche étant le plus souvent payée par l'utilisateur lors de l'envoi. Pour sa part, le téléphone est beaucoup plus envahissant, puisqu'il faut une ligne téléphonique par abonné dans chaque ville et son usage est privé, qu'il est accessible du domicile ou du bureau directement, sans déplacement. Enfin, le coût relié à son usage est plus opaque, notamment pour les frais d'interurbains.

Ce résumé des principales caractéristiques techniques et de l'usage de ces deux technologies nous permet de saisir en partie certaines actions réglementaires. Ainsi, les municipalités commencent à réagir à l'intrusion des infrastructures de communication lorsque le téléphone prend son essor. L'invasion technologique (poteaux et fils) amène une réflexion sur la capacité des municipalités à gérer leur espace public, sujet abordé par la commission Mulock en 1905 et réglementé ensuite par acte de loi en 1906. La commission des chemins de fer se voit spécifiquement attribué des pouvoirs pour servir de médiateur à ce sujet. De même, l'usage du téléphone se développant dans la sphère privée, il modifie la perception de la population vis-à-vis des compagnies privées. Des comportements tolérés de la part d'une compagnie télégraphique deviennent intolérables de la part d'une compagnie de téléphone, d'autant plus si elle se trouve dans une position de monopole. Ensuite, le téléphone est soumis à des contraintes différentes du télégraphe concernant l'interconnexion entre différentes compagnies privées. Il s'agit, ici aussi, d'un sujet abordé par la commission Mulock en 1905. Enfin, au niveau tarifaire, l'utilisation plus fréquente du téléphone combinée à une tarification plus obscure indisposent grandement les abonnés. Cette distinction est particulièrement flagrante suite à notre étude des réseaux télégraphiques régionaux de l'État. Les réseaux ayant les recettes les plus élevées sont ceux où la proportion de lignes téléphoniques est la plus grande, notamment en Colombie-Britannique.

Pour sa part, la télégraphie sans fil se distingue des deux autres technologies par son côté immatériel. Les stations de télégraphie sans fil sont les seules manifestations

physiques de ce moyen de communication. Les ondes radios sont invisibles et peuvent transiter en totale liberté dans un espace géographique donné. Cette immatérialité et la difficulté à contrôler physiquement le déploiement d'un réseau de télégraphie sans fil poussent l'État à adopter dès le début une réglementation beaucoup plus restrictive à son sujet. Là où une compagnie de télégraphe ou de téléphone se voyait accordé un droit de passage, avec possibilité de contrôle par l'État, une compagnie de télégraphie sans fil passe par une procédure d'accréditation initiale bien plus contraignante. L'impossibilité de voir (et de circonscrire éventuellement) le réseau d'une telle compagnie impose donc une attention plus grande de l'État sur l'établissement des stations émettrices/réceptrices.

Il nous semble important néanmoins de rappeler que les caractéristiques techniques présentées ne préjugent en aucun cas des conséquences réglementaires adoptées. Les solutions adoptées pour la réglementation par l'État au Canada ne sont pas la simple conséquence d'une technologie donnée, mais le résultat d'un rapport de force entre différents acteurs, intégrant les caractéristiques technologiques dans leurs actions. Le choix fait par le gouvernement fédéral après la commission Mulock d'inclure le télégraphe dans le même moule réglementaire que le téléphone démontre bien le faible impact des caractéristiques techniques dans l'élaboration d'une solution. Le téléphone et le télégraphe, présentant des problèmes techniques et d'usages différents, sont soumis à une solution réglementaire similaire. De plus, cette réglementation est placée sous l'autorité de la commission des chemins de fer. Si le télégraphe peut être, avec une certaine justesse, comparé à la technologie ferroviaire (les lignes représentant des voies de communication et les bureaux de télégraphe agissant comme des gares), le téléphone en est très loin. C'est pourtant ce dernier qui est initialement associé au chemin de fer (1906), le télégraphe n'arrivant qu'après (1908). Il apparaît clairement qu'il s'agit ici aussi d'une décision pratique et improvisée de la part de l'État.

Le rôle de l'État

Notre démonstration confirme donc l'hypothèse initiale, soit une action de l'État conditionnée par la contrainte, l'opportunisme et l'improvisation. Initialement, lors de l'émergence de l'industrie télégraphique, dans les années 1840-1850, l'État adopte une position clairement en retrait, malgré la coexistence de deux modèles d'action dans un même espace géographique. Néanmoins, même le modèle le plus actif, celui de l'État

opportuniste que nous retrouvons dans les Provinces Maritimes, reste étonnamment léger, réglementairement parlant. Les circonstances économiques et les caractéristiques géographiques conditionnent l'adoption de l'un des deux modèles. Il ne semble pas y avoir, par conséquent, de volonté consciente de la part de l'État de favoriser un modèle en particulier, volonté qui serait dictée par des motifs idéologiques. L'État au Canada, dans la période initiale, se comporte de manière similaire aux États-Unis. Les deux comportements divergent néanmoins à partir de la Confédération. L'État canadien fait alors face à des défis inexistantes aux États-Unis. Tout d'abord, au niveau géographique et démographique, les États-Unis sont plus peuplés et le territoire est mieux desservi en infrastructures³. Ensuite, au niveau institutionnel, les États-Unis font face à une situation de monopole de la part de la Western Union Telegraph Company, là où le Canada présente une situation plus contrastée et concurrentielle. Enfin, au niveau économique, la puissance et la structure industrielle des États-Unis les placent dans une position dominante à l'aube de la seconde période d'industrialisation, alors que le Canada se trouve encore au milieu de la première période d'industrialisation⁴.

Malgré la création d'une structure fédérale, l'action de l'État après 1867 est toujours marquée par une attitude simplement réactive. Ainsi, l'émergence d'un réseau public administré par l'État est principalement circonstancielle. Ce dernier se retrouve donc, totalement par hasard, à la tête d'un réseau dépendant normalement d'organisations privées. Les deux décennies suivantes sont marquées par une série d'essais, ponctués d'échecs et de semi-réussites, sorte de pédagogie du « learning by doing ». Ainsi, l'État démontre une capacité d'innovation institutionnelle importante. À travers le pays, plusieurs solutions de gestions sont testées. L'État s'engage comme exploitant-locataire de lignes privées (Colombie-Britannique), propriétaire-exploitant (Colombie-Britannique, Territoires du Nord-Ouest, golfe du Saint-Laurent), comme propriétaire-bailleur (Colombie-Britannique) ou comme simple subventionnaire (Territoires du Nord-Ouest). Il se satisfait aussi d'être en position de monopole

³ En 1867, les États-Unis disposent déjà de nombreuses voies ferrées et de lignes télégraphiques transcontinentales. Il faudra attendre 1886 pour que le Canada établisse une infrastructure similaire.

⁴ Pour distinguer les deux périodes, nous adoptons la séparation traditionnellement acceptée en termes de progrès technologique. La première industrialisation est donc caractérisée par une industrialisation considérée comme lourde (sidérurgie, chemin de fer...) alors que la seconde est caractérisée par une industrialisation considérée comme plus légère (chimie, électricité...).

(Territoires du Nord-Ouest), de duopole (Colombie-Britannique, Territoires du Nord-Ouest) ou totalement concurrentiel (golfe du Saint-Laurent). Enfin, en termes techniques, il exploite à la fois des lignes terrestres et des lignes sous-marines. En résumé, l'État recherche la meilleure solution, institutionnelle et financière, en rapport aux contraintes régionales. Nous avons pu néanmoins constater la quasi-similitude dans les résultats financiers quel que soit le mode de gestion employé. Ceci démontre clairement que le principal problème du réseau gouvernemental n'est pas dans le mode de gestion, mais dans son partitionnement en trois ensembles régionaux et en l'absence d'une volonté de s'engager de manière concurrentielle. En conservant le rôle de complément aux réseaux privés, l'État se condamne à ne pas profiter des liaisons télégraphiques rentables, capables de combler les déficits des lignes les moins utilisées, via une péréquation des recettes. Les improvisations institutionnelles ne peuvent masquer cette réalité.

À partir du tournant du siècle, l'État ne semble toujours pas capable de faire preuve d'initiative dans le domaine des télécommunications cette fois. Au niveau de la gestion des réseaux régionaux, l'émergence du réseau du Yukon démontre soit l'impréparation de l'État face à la ruée vers l'or, soit la sous-estimation par ce dernier de l'ampleur de cette ruée. L'exemple des deux ruées de Colombie-Britannique au milieu des années 1860 avait pourtant montré la valeur d'un réseau télégraphique pour la bonne gestion de ces dernières. Il faudra néanmoins attendre une demande pressante de la part de la Police Montée du Nord-Ouest pour que l'État réagisse dans ce domaine. Sa réaction est rapide, efficace et tient compte de l'expérience acquise lors de la construction des réseaux précédents, malgré les critiques et les controverses. Il s'agit d'un point tournant. Avant le réseau du Yukon, l'État ne fait que réagir aux demandes ou aux circonstances. Après le réseau du Yukon, l'État s'engage plus fréquemment, de manière active, dans la construction de lignes télégraphique de sa propre initiative. De même, la réorganisation administrative du service en 1904-1905 démontre, à notre avis, une volonté de rationaliser un service dont on prévoit une extension importante. Le réseau gouvernemental double effectivement sa superficie entre 1905 et 1916, passant d'une modeste quatrième place (sur quatre) à une importante troisième position (sur huit). Au niveau législatif, le gouvernement ne fait aussi que réagir. Le modèle de

gestion réglementaire du télégraphe en place depuis le milieu des années 1880 ne semble pas réellement être remis en cause avant le milieu des années 1900. Cette remise en cause est d'ailleurs due au téléphone et aux bouleversements institutionnels et idéologiques qu'il induit. La mise en place de la réglementation de l'industrie téléphonique est la conséquence d'une réaction de l'État à une double action de lobbying, la première des municipalités et des mouvements « populistes » pour un contrôle très strict (voire une nationalisation), la seconde par la compagnie de téléphone Bell pour maintenir la réglementation aussi légère que possible.

L'État et la régulation économique

En définitive, notre démonstration laisse apparaître que l'État régulateur, sous la forme qu'il prend au Canada après 1906-1908, n'est ni inéluctable, ni obligatoire. Les différences observables entre ce modèle canadien et les deux modèles états-unis (privé) et européen (public) montre une forme qui n'est dictée ni par l'idéologie, ni par une quelconque prétention à l'efficacité, mais par des luttes de pouvoir entre différents acteurs, publics et privés, devant tenir compte de contraintes économiques et géographiques particulières.

Il nous semble clair que l'État use d'une vision libérale de l'économie canadienne. À l'intérieur même des frontières du Canada, nous avons démontré que le modèle de l'État libéral l'emporte sur celui de l'État opportuniste. Les lois, les règlements et les actions de l'État fédéral sont bâtis sur l'idée de la moindre intervention dans le domaine économique, vu comme la somme d'intérêts individuels agrégés. Dans cette vision, l'entreprise en tant que personne morale occupe le rôle de l'individu. Ses droits doivent être défendus notamment le droit de propriété (protection des possessions matérielles), la liberté d'action (droits de passage) et l'égalité des chances (équilibre dans l'intervention de l'État). Les différentes actions de l'État vis-à-vis des entreprises privées entre 1846 et 1916, dans le domaine des télécommunications, démontrent le partage de principes communs entre les partis libéraux et conservateurs canadiens. Les deux partis, une fois au pouvoir, ne modifient pratiquement rien dans les politiques de l'État. Ceci démontre en partie l'acceptation généralisée des principes du libéralisme, même par le parti conservateur. Les deux partis démontrent aussi une vision commune face à certains objectifs, les seules différences provenant des moyens envisagés pour les

atteindre. Par exemple, les deux partis sont en accord sur la nécessité de développer économiquement l'ouest canadien par l'établissement de voies de communication modernes et rapides, dont notamment le télégraphe. Le parti libéral souhaite laisser ce développement aux entreprises privées (les appels d'offres entre 1874 et 1878) alors que le parti conservateur souhaite le contrôle directement (construction et exploitation directe après 1879). Le développement dans le golfe du Saint-Laurent répond à la même logique, le parti libéral espérant une intervention privée (comité parlementaire de 1876), le parti conservateur défendant l'option d'une construction publique (construction et exploitation directe après 1879). Les objectifs, dans ces deux cas, restent similaires, seuls diffèrent les moyens mis en œuvre. Paradoxalement, lors du projet télégraphique du Yukon, les positions sont inversées. Les deux partis s'accordent sur le projet, les libéraux en faveur d'une construction par l'État, les conservateurs souhaitant laisser la place aux compagnies privées. Les positions ont évolué avec le temps et au gré des nécessités politiciennes, mais dans l'ensemble, il demeure une permanence entre les deux partis au pouvoir, c'est à dire l'acceptation des principes libéraux de base comme la liberté d'action, l'égalité et le droit de propriété.

Dans le domaine des télécommunications, notamment dans celui de l'industrie télégraphique, la mise en place d'un libéralisme économique est rapide. Dès le milieu des années 1860, la structure législative et réglementaire est bien assurée, garantissant par une loi générale les droits des entreprises privées. À l'intérieur du Canada, l'ordre économique est éminemment libéral. Dans la régulation des compagnies à l'extérieur du Canada, notamment les compagnies câblières, certains compromis doivent être faits, mais pour l'essentiel, les mêmes droits sont garantis. Cette structure initiale n'est modifiée par l'État qu'au gré des circonstances et des aléas économiques. L'intégration de la Colombie-Britannique et les projets dans l'ouest et le golfe du Saint-Laurent forcent l'État à devenir un acteur, mais en respectant autant que possible la loi générale et sans entrer volontairement en concurrence avec les compagnies privées. L'État vise à compléter les actions de ces dernières en tenant compte des réalités géographiques et économiques du Canada, pas à les remplacer dans leurs fonctions. De même, l'émergence de l'industrie téléphonique, avec ses caractéristiques techniques particulières, amène aussi l'État à réagir pour sauvegarder et maintenir le modèle libéral

instauré précédemment. L'État régulateur est donc vu comme un moindre mal par rapport à l'alternative de la nationalisation. Le rejet du modèle européen, malgré la promotion de ce dernier par certains hommes politiques, démontre un attachement au modèle individualiste libéral nord-américain. Les caractéristiques économiques et géographiques du Canada empêchent néanmoins le maintien d'un modèle libéral similaire à celui en place aux États-Unis à la fin du XIX^e siècle.

En conclusion, nous pensons avoir démontré que le modèle réglementaire instauré par l'État au Canada entre 1846 et 1916 n'était ni inéluctable, ni prévisible. Ken Cruikshank, souligne que « [the] history of regulation is a story of limits »⁵. Pour notre part, nous parlerons d'une histoire de contraintes. Ces contraintes peuvent être internes, avec le rôle jouées par les entreprises et les groupes de pression en faveur de certains projets, ou externes entre l'appartenance entre l'ensemble économique nord-américain, l'ensemble politique britannique et les contraintes économiques liées à la mondialisation. Nous nous sommes attachés à démontrer les facteurs à l'œuvre dans l'établissement d'un État régulateur dans le domaine des télécommunications à partir de la Première Guerre mondiale, modèle appelé à perdurer jusqu'au milieu des années 1980. Ces facteurs sont très divers, tout à la fois géographiques, sociaux, économiques et idéologiques. Les débats, les luttes de pouvoir et les compromis effectués en rapport avec ces facteurs expliquent la mise en place d'un modèle canadien unique, distinct du modèle états-uniens et des modèles européens. L'État décrit ici est avant tout un processus en construction permanente à la fois par le bas et par le haut. Par le bas dans un premier temps, lorsque l'État passif répond à une demande économique, sociale ou politique, puis, par le haut ensuite, lorsque l'État actif répond à un projet idéologique, économique ou politique plus précis. Les limites entre la sphère publique (l'État) et la sphère privée (les entreprises) ont fluctué tout au long de la période. Il est possible d'envisager d'étudier plus en détail la manière et les moyens utilisés pour tracer ces limites.

Nous pensons, à la suite de notre recherche, pouvoir souligner le glissement de certaines fonctions étatiques du politique vers l'administratif. Ce glissement a été

⁵ Ken Cruikshank, *Close Ties : Railway, Government and the Board of Railway Commissioners, 1851-1933*, Montréal-Kingston, McGill-Queen's University Press, 1991, page 208.

maintes fois souligné à partir de 1896 et semble prendre racine dans les différents rôles occupés par l'État entre 1867 et 1896. Le modèle réglementaire finalement établi entre 1905 et 1915 est donc le fruit de l'expérience, et d'une dernière improvisation de la part de l'État appelée à subsister pendant presque tout le XX^e siècle. De futures recherches pourraient être envisagées sur la période 1915-1945, en s'intéressant, par exemple, aux facteurs ayant assuré la stabilité de cette improvisation finale ou à la manière dont l'idéologie est venue consolider, après coup, les pratiques acquises par l'expérience.

Au final, nous espérons que notre recherche aura permis de mettre en perspective sur le long terme l'émergence et la formation d'un modèle d'État interventionniste particulier au Canada. Nous espérons aussi avoir pu contribuer à renouveler les études en histoire économique, notamment celles s'intéressant aux actions de l'État et à son rôle comme « écosystème social » dans la naissance du monde moderne dans la deuxième moitié du XIX^e siècle.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

Sources

Les sources employées dans le cadre de cette thèse de doctorat proviennent majoritairement de Bibliothèque et Archives Canada pour les documents d'archives, et des documents administratifs du gouvernement canadien pour les documents imprimés.

I. Bibliothèque et Archives Canada

Les documents d'archives de Bibliothèque et Archives Canada comprennent les documents des compagnies privées versés aux archives nationales après leur achat par la Canadian National Telegraph Company. Nous y trouvons les documents de la Montreal Telegraph Company, de la Grand Trunk Telegraph Company et les contrats signés entre ces compagnies et la Western Union Telegraph Company (RG30). Nous trouvons aussi des documents et rapports de ministères concernant le télégraphe, ainsi que des cartes des réseaux télégraphiques canadiens (autres fonds RG).

A. Documents

RG2, Bureau du Conseil Privé (décrets du Conseil pour les années 1867 à 1916).

RG6, Secrétariat d'État (dossiers 6/328, 7/1065/1134, 10/218/500/792, 11/568/670/947, 13/787, 15/389, 17/723, 19/1258/1361, 20/1536, 21/514, 27/195/236, 28/588, 36/368, 39/1898, 41/3254, 46/5304, 72/2439, 81/6393, 85/6393, 90/7116/7254, 91/1024, 92/4923/4960, 94/265, 95/497/504, 96/781, 97/1448, 101/1053, 105/1053, 103/1831, 108/183, 109/985, 112/206, 113/972, 114/1374/1632, 118/791/1047/1092/1109, 121/1027/1046, 122/1652, 129/1800, 132/734 et 149/992).

RG11, Travaux Publics (volumes 2992, 2996, 2992, 2996, 2997, 3001, 3002, 3003, 3007, 3012, 3013, 3014, 3018, 3022, 3023, 3024, 3026, 3027, 3028, 3031, 3033, 3036, 3037, 3038, 3042, 3043, 3044, 3048, 3049, 3053, 3054, 3058, 3059, 3061, 3062, 3064, 3066, 3069, 3070, 3072, 3073, 3074, 3075, 3076, 3078, 3079, 3082, 3086, 3087, 3092, 3093, 3098, 3099, 3101, 3103, 3105, 3107, 3108, 3109, 3112, 3113, 3116, 3117, 3120, 3121, 3122, 3125, 3128, 3131, 3132, 3136, 3137, 3141, 3143, 3146, 3147, 3150, 3153, 3157 et 3158).

RG12, Transports (dossiers 2023/3920-5 et 2024/3920-9A).

RG13, Justice (dossiers 12/25, 18/173, 25/1357/1521, 27/13/352, 34/704/1030/1114, 36/303/308, 38/393/584, 41/985, 42/1456, 44/716, 45/1891, 46/326, 47/326/668/1225, 48/1387/1452, 49/130/526, 51/1296/1340/1387/1722, 52/343,

53/589/771/783, 54/1250, 57/1199, 60/756/946, 61/68, 63/1045//1174, 66/244, 67/859, 71/934, 72/101, 77/672, 78/1049, 80/170/308, 81/672/1115/1146, 83/1252/1400, 87/738, 89/39/49, 92/1057, 96/175, 97/332, 1858/141, 1861/1131, 1864/1808, 1870/734, 1890/480, 1902/129, 1905/684, 1910/944, 1910/1106, 1912/1210, 1913/875, 2138/1753, 2236/642 et 2277/271).

RG14, *Parlement* (volumes 1900, 1902, 1905, 1912, 1914, 1919, 1923, 1941, 1947, 1955, 1962, 1966, 1968 et 1972).

RG18, *Gendarmerie Royale du Canada* (volume 218/308).

RG30, *Chemins de Fer Nationaux du Canada* (volumes 10292, 10484, 10485 et 10486).

RG43, *Chemins de Fer et Canaux* (dossiers 221/928, 340/5295).

B. Cartes

H1/1100/1883, NMC 16457, Canada, Public Works, Dept. of, *Dominion of Canada, Telegraph & Signal Service. Map no. 1 (Eastern section)*, échelle 1:1 300 000, Ottawa, 1883, 1 carte : couleur, 90,2 cm x 124 cm.

H1/1100/1883, NMC 16459, Canada, Public Works, Dept. of, *Dominion of Canada, Telegraph & Signal Service. Map no. 3 (West-central section)*, échelle 1: 1 300 000, Ottawa, 1883, 1 carte : couleur, 89,8 cm x 124,2 cm.

H1/1100/1883, NMC 16460, Canada, Public Works, Dept. of, *Dominion of Canada, Telegraph & Signal Service. Map no. 4 (Western section)*, échelle 1:1 300 000, Ottawa, 1883, 1 carte : couleur, 90,2 cm x 124,1 cm.

H2/1100/1904, NMC 26111, Canada, Public Works, Dept. of, *Index map [and eight area maps] showing the Government Telegraph Lines throughout the Dominion of Canada, 1904*, Ottawa, 1904, 1 carte : noir & blanc.

H2/1100/1904, NMC 26112, Canada, Public Works, Dept. of, *Map no. 1, Government Telegraph System in British Columbia and Yukon*, Ottawa, 1904, 1 carte : noir & blanc.

H2/1100/1904, NMC 26113, Canada, Public Works, Dept. of, *Map no. 2, Government Telegraph System in the Northwest Territories*, Ottawa, 1904, 1 carte : noir & blanc.

H2/1100/1904, NMC 26119, Canada, Public Works, Dept. of, *Map no. 4, Government Telegraph System in Quebec and the Maritime Provinces*, Ottawa, 1904, 1 carte : noir & blanc.

H2/1102/1879(1876), NMC 25305, Fortin, P. Dufresne, L.N. Burland Lith. Co, *Coast telegraph chart of the Gulf and Lower St. Lawrence and Maritime Provinces*, échelle 1:2 100 000, Montréal (Québec), 1879 (1876), 1 carte : noir & blanc, 50,4 cm x 69,5 cm.

H2/1102/1898, NMC 25308, Canada, Marine and Fisheries, Dept. of, *Telegraph chart of the Gulf and Lower St. Lawrence and Maritime Provinces*, échelle 1:2 100 000, Montréal (Québec), 1898, 1 carte : noir & blanc, 50,4 cm x 69,1 cm.

II. Documents législatifs

Les documents législatifs comprennent l'ensemble des lois, journaux et compte-rendu de débats parlementaires pour les colonies d'Amérique du Nord britannique, la confédération canadienne et les provinces

A. Canada-Uni, Québec et Ontario

Statuts provinciaux du Canada, 10 Victoria à 14-15 Victoria (1847-1851).

Statuts de la province du Canada, 16 Victoria à 29-30 Victoria (1852-1866).

Statuts Refondus du Canada (1859).

Journaux de l'Assemblée législative de la Province du Canada, volume VI à XXVI (1847-1867).

Journaux du Conseil législatif de la Province du Canada, volume VI à XXVI (1847-1867).

Statutes of the Province of Ontario, 31 Victoria à 6-7 George V (1867-1916).

Statuts de la province de Québec, 31 Victoria à 6-7 George V (1867-1916).

B. Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et Île-du-Prince-Édouard

Acts of the General Assembly of Her Majesty's province of New Brunswick, 10 Victoria à 6-7 George V (1847-1916).

Journal of the House of Assembly of the Province of New-Brunswick (1847-1867).

Acts of the General Assembly of the province of Nova Scotia, 10 Victoria à 14-15 Victoria (1847-1851).

The statutes of Nova Scotia, 16 Victoria à 6-7 George V (1852-1916).

The Revised Statutes of Nova Scotia (1851).

The Revised Statutes of Nova Scotia, second series (1859).

The Revised Statutes of Nova Scotia, third series (1864).

Journal and votes of the House of Assembly for the province of Nova Scotia (1847-1867).

The Acts of the General Assembly of Prince Edward Island, 10 Victoria à 6-7 George V (1847-1916).

Journal of the House of Assembly of Prince Edward Island (1847-1867).

C. Colombie-Britannique

Statutes of the colony of Vancouver Island, 27-28 Victoria à 29 Victoria (1864-1866).

Ordinances passed by the Legislative Council of British Columbia, 27-28 Victoria à 33 Victoria (1864-1870).

Journals of the Executive Council of Vancouver Island (1864-1866).

Journals of the Legislative Council of British Columbia (1864-1870).

Statutes of the Province of British Columbia, 34 Victoria à 6-7 George v (1871-1916).

D. Manitoba, Saskatchewan et Alberta

Statutes of the Province of Manitoba, 33 Victoria à 6-7 George v (1870-1916).

Statutes of the Province of Saskatchewan, 5-6 Édouard VII à 6-7 George v (1906-1916).

Statutes of the Province of Alberta, 5-6 Édouard VII à 6-7 George v (1906-1916).

E. Canada

Statuts du Canada, 31 Victoria à 35 Victoria (1867-1872).

Actes du Parlement de la Puissance du Canada, 36 Victoria à 6-7 George v (1873-1916).

Statuts Révisés du Canada (1886).

Statuts Révisés du Canada (1906).

Journaux de la Chambre des communes du Canada, volume I à LI (1868-1916).

House of Commons Debates, volume I à III (1868-1870).

Compte-rendu officiel des débats de la Chambre des communes du Canada, volume IX à LI (1875-1916).

Journaux du Sénat du Canada, volume I à LI (1868-1916).

Debates of the Senate, volume I à IV (1868-1871).

Debates and Proceedings of the Senate of Canada, volume v à LI (1872-1916).

III. Sources imprimées

Les sources imprimées comportent les documents publiés par le gouvernement canadien (statistiques, rapports, documents de session...), ainsi que les ouvrages et documents traitant du télégraphe au Canada. Ces derniers sont, pour la plupart, disponibles via l'Institut canadien de micro-reproductions historiques (ICMH).

A. Documents gouvernementaux

Recensements du Canada, 1665 à 1871, Statistiques du Canada, volume IV. Ottawa, I.B. Taylor, 1876.

Résumé statistique pour l'année..., Ottawa, Ministère de l'Agriculture, 1885-1888.

Annuaire statistique, Ottawa, Ministère de l'Agriculture, 1889-1894.

Annuaire statistique du Canada, Ottawa, Ministère de l'Agriculture, 1895-1905.

Annuaire du Canada, Ottawa, Bureau du recensement et de la statistique, 1906-1917.

Rapport de la Commission royale du chemin de fer du Pacifique Canadien, Ottawa, 1882, 3 volumes.

« Comptes publics du Canada », *Documents de la session*, volume VI à LI (1873 à 1917).

« Rapport du Ministre des Travaux Publics », *Documents de la session*, volume VI à LI (1873 à 1917).

« Rapport de l'Auditeur Général », *Documents de la session*, volume VI à LI (1873 à 1917).

« Rapport annuel du département de la Marine », *Documents de la session*, volume VIII à XXVIII (1875 à 1895).

« Tableaux du commerce et de la navigation du Canada », *Documents de la Session*, volume VIII à XXVIII (1875 à 1895).

« Colombie-Britannique : documents relatifs à son admission dans la confédération canadienne », *Documents de la Session*, volume IV (1871), document n°18.

« Colombie-Britannique : Rapport de l'honorable H. L. Langevin, C. B., Ministre des Travaux Publics », *Documents de la Session*, volume V (1872), document n°10.

« Copie du bail de ses lignes télégraphiques consenti par la compagnie dite Western Union Telegraph Company en faveur du gouvernement de la Colombie-Britannique », *Documents de la Session*, volume V (1872), document n°10, annexe II.

« Messages relatifs aux termes de l'union avec la province de Colombie-Britannique », *Documents de la session*, volume VIII (1875), document n°19.

« Chemin de fer du Pacifique : Réponse à une adresse de la Chambre des Communes », *Documents de la Session*, volume IX (1876), document n°82.

« Chemin de fer du Pacifique : Réponse à une adresse du Sénat », *Documents de la Session*, volume X (1877), document n°57.

« Chemin de fer du Pacifique : Réponse à une adresse du Sénat », *Documents de la Session*, volume XI (1878), document n°52.

« Rapport du commissaire de la Police à cheval du Nord-Ouest : rapport de l'inspecteur C. Constantine, 10 octobre 1894 », *Documents de la Session*, volume XXVIII (1895), document n°15.

« Rapport du commissaire de la Police à cheval du Nord-Ouest : Partie III, Territoire du Yukon », *Documents de la Session*, volume XXXII (1899), document n°15.

« Statistiques des télégraphes du Canada pour l'année terminée le 30 juin 1912 », *Documents de la session*, volume XLVII (session 1913), document n°20f, page 23.

B. Documents publiés

The All-British trans-Pacific cable. S.l., s.n., 1897. (ICMH 14016).

Proceedings of the Colonial Conference at London, in 1887 in relation to imperial postal and telegraphic communications throughout Canada. Ottawa, Printed by order of Parliament by B. Chamberlin, 1887. (ICMH 03397).

The Report of the Pacific Cable Committee. London?, s.n., 1899. (ICMH 12335).

To the public as a good deal of matter has appeared in the United States press ... injurious to the character of the Nova Scotia Electric Telegraph Company. S.l., s.n., 1859. (ICMH 16002).

Tripartite and co-operative grants by the governments of Russia, Great Britain, and the United States of America : of the right of way and aid to Perry McD. Collins, for the purpose of establishing a telegraph connecting Europe with the United States, by way of the North Pacific Ocean and Asiatic Russia. S.l., S.é., [1863], pages 1-3 (ICMH 18640).

Anglo-American Telegraph Company, et al., Articles of agreement made this 25th day of June, 1873, between the Anglo-American Telegraph Company Limited ... of the first part, the Société du Câble transatlantique français ... of the second part ... Articles of agreement made this 26th day of June, 1873, between the New York, Newfoundland and London Telegraph Company ... of the first part, The Anglo-American Telegraph Company Limited ... of the second part, and The Newfoundland Land Company Limited ... of the third part, S.l., s.n., 1873 (ICMH 23837).

Canada. Ministère du commerce. *The Pacific cable.* Ottawa?, s.n., 1894. (ICMH 06678).

Craig, Daniel H. et Francis O. J. Smith. *A review of "An exposition of the differences existing between different presses and different lines of telegraph, respecting the transmission of foreign news" being a letter and accompanying documents, addressed to the government commissioners of the Nova Scotia Telegraph.* Halifax (NS), s.n., 1850. (ICMH 33361).

Dawson, George M. *Report on an Exploration in the Yukon District, N.W.T and adjacent northern portion of British Columbia, 1887.* Montréal, Dawson Brothers, 1888.

Emerson, Harrington. *The Pacific cables a critical and comparative study of routes and costs.* S.l., s.n., 1899. (ICMH 14962).

Fleming, Sandford. *Cheap telegraph rates address delivered at the annual meeting of the Canadian Press Association, Feby. 28th, 1902.* Ottawa?, s.n., 1902. (ICMH 74768).

Fleming, Sandford. *Memorandum on the Pacific cable and the telegraph service of the Empire respectfully submitted for the information and consideration of members of the Coronation Conference.* Ottawa?, s.n., 1902. (ICMH 74479).

- Fleming, Sandford. *Postal and telegraphic communication by the Canadian route submitted at the meetings of the Colonial conference on the 19th and 20th April, 1887*. Ottawa?, s.n., 1887. (ICMH 91412).
- Fleming, Sandford. *Statement prepared by request, with the view of submitting it to the Pacific Cable Conference when it met in London on July 8th, 1896*. S.l., s.n., 1896. (ICMH 06109).
- Fleming, Sandford. *Suggestion on the Inter-Colonial Railway, and the construction of a highway and telegraph line between the Atlantic and Pacific oceans, within British territory, respectfully submitted to the government of Canada*. London, W.C. Chewett, 1862. (ICMH 23019).
- Fleming, Sandford. *Telegraphic communication to India and Australia by the Canadian route submitted at the meetings of the Colonial Conference, London*. Ottawa?, s.n., 1887. (ICMH 06110).
- Fleming, Sandford. *Telegraphy between England and Australia*. S.l., s.n., 1890. (ICMH 06111).
- Fleming, Sandford. *Views of many eminent Canadians on the establishment of an Imperial Intelligence Service on a comprehensive scale letter addressed to the Right Honorable the Earl of Elgin, secretary of state for the colonies*. Ottawa?, s.n., 1906. (ICMH 74217).
- Fleming, Sandford et Board of Trade of Ottawa. *Circular letter from the Ottawa Board of Trade on state-owned cables and an imperial postal cable service for the empire with appendices on the same subjects by Sir Sandford Fleming*. Ottawa, s.n., 1901. (ICMH 78220).
- Fortin, Pierre. *Lettres de l'Honorable P. Fortin, M.P. sur le système télégraphique et le service des signaux dans le golfe Saint-Laurent, sur le service des signaux des Etats-Unis et sur le système télégraphique de la Norvège*. Ottawa?, s.n., 1882. (ICMH 91455).
- Grand Trunk Railway Company. *Rules and regulations to be observed by the operators and station masters working the telegraph lines of the Grand Trunk Railway Company*. Montreal?, s.n., 1855. (ICMH 18883).
- Grand Trunk Telegraph Company. *Annual meeting of the stockholders of the Canada Grand Trunk Telegraph Company*. 1853. (ICMH A00440).
- Grand Trunk Telegraph Company. *Minutes of the proceedings of the Canada Grand Trunk Telegraph Company*. s.d. (ICMH A00439).
- Grande-Bretagne, Secrétariat d'État aux Colonies, *Correspondence with His Grace the Duke of Newcastle, the Hudson's Bay Company, and the delegates from Canada : (with other documents) in reference to the establishment of overland passenger and telegraphic communication between the Atlantic and British Columbia and the Pacific, Londres, 1863* (ICMH 44034).
- Grande-Bretagne, Secrétariat d'État aux Colonies, *Canada and British Columbia : copy of all correspondence, from the 1st day of January 1862 to the present time,*

- between the Colonial Office and the Hudson's Bay Company or other parties, relative to a road and telegraph from Canada to British Columbia, and the transfer of the property and rights of the Hudson's Bay Company to other parties, Londres, 1863 (ICMH 18289).*
- Grant, George Monro. *Ocean to ocean : Sandford Fleming's expedition through Canada in 1872 : being a diary kept during a journey from the Atlantic to the Pacific with the expedition of the engineer-in-chief of the Canadian Pacific and Intercolonial railways.* Toronto, J. Campbell, 1873 (ICMH 30275).
- Great North Western Telegraph Company of Canada. *List of offices, rates & connections.* S.l., s.n. (ICMH 33719).
- Montréal, Bureau de commerce et Québec. *Système télégraphique pour les côtes et les îles du golfe et du bas du fleuve St. Laurent et les côtes des Provinces Maritimes dans ses rapports avec la marine, les pêcheries et le service des signaux.* Montréal, La Minerve, 1879. (ICMH 44843).
- Montreal Telegraph Company. *Annual report, statements and list of shareholders of the Montreal Telegraph Company.* S.l., The Company, 1886. (ICMH A01213).
- Montreal Telegraph Company. *Annual statements and list of shareholders of the Montreal Telegraph Company for the year.* Montreal, The Company. (ICMH A01023).
- Montreal Telegraph Company. *List of offices belonging to the Montreal Telegraph Company.* Montreal, s.n., 1870. (ICMH 11057).
- Montreal Telegraph Company. *Report of the directors to the shareholders of the Montreal Telegraph Company.* S.l., The Company, 1887. (ICMH A01210).
- Murray, John. *A Story of the Telegraph.* Montréal, J. Lovell, 1905. (ICMH 73328).
- Newcastle, Henry Pelham Fiennes Pelham Clinton et Hudson's Bay Company. *Correspondence with His Grace the Duke of Newcastle, the Hudson's Bay Company, and the delegates from Canada (with other documents) in reference to the establishment of overland passenger and telegraphic communication between the Atlantic and British Columbia and the Pacific.* London?, s.n., 1863. (ICMH 44034).
- Oliphant, Laurence et Direct United States Cable Company. *Marine telegraph bill: statement for the information of Honorable members of the Houses of Parliament.* Ottawa?, s.n., 1875. (ICMH 94262).
- O'Rielly, Henry. *Russo-American Telegraph for connecting the Old and New Worlds, through the dominions of Alexander the Second, and thus signaling the completion of the first millennium of Russian nationality : memorial of Henry O'Rielly, projector and constructor of the first telegraph range.* New York?, s.n., 1861. (ICMH 60416).
- Ottawa Board of Trade et Albert Grey Grey. *An address to His Excellency Earl Grey, governor-general of Canada, with His Excellency's reply, and other documents*

- bearing on the proposed imperial cable service to girdle the globe.* Ottawa?, s.n., 1907. (ICMH 79675).
- Ottawa, Board of Trade. *The Ottawa Board of Trade and the empire cables, Ottawa, March 1st, 1905.* Ottawa?, s.n., 1905. (ICMH 78701).
- Ottawa, Board of Trade. *The world-girdling cable and its state-owned Atlantic section circular letter from the Board of Trade of the City of Ottawa, Canada.* Ottawa?, s.n., 1909. (ICMH 9-90488).
- Ottawa, Board of Trade et Sandford Fleming. *The empire cables circular letter from the Board of Trade of the City of Ottawa.* Ottawa?, The Board?, 1904. (ICMH 65596).
- Pacific Telegraph Company (London England). et Harold Finch-Hatton. *Memorandum on the proposed Pacific cable from Vancouver Island to Australia.* London, s.n., 1887. (ICMH 15822).
- Pattern, William. *Pioneering the Telephone in Canada.* Montréal, 1926.
- Reid, James D. *The Telegraph in America : Its founders, promoters and noted men.* New York, Derby Brothers, 1879.
- Robb, James et al. *Report and estimate concerning an electro-magnetic telegraph between Fredericton and Saint John addressed to Sir William M.G. Colebrooke, K.H., &c. &c. lieutenant governor of the province of New Brunswick, 25th January, 1847.* Fredericton (NB), J. Simpson, 1847. (ICMH 22086).
- Romanoff, D. *Telegraphic communication between Europe, America, China, Japan, and the East Indies, via Siberia.* S.l., s.n., 1861. (ICMH 17826).
- Siemens, Alexander. *The Pacific cable.* Ottawa?, s.n., 1894. (ICMH 13667).
- Société royale du Canada. *The empire-girdling cable deliverance of the Royal Society of Canada at the general meetings, Ottawa, May 18th, 1911.* Ottawa?, s.n., 1911. (ICMH 80148).
- Tupper, Charles et John Pender. *The Pacific cable scheme.* London?, s.n., 1894. (ICMH 09229).
- Western Union Telegraph Company. *Statement of the origin, organization and progress of the Russian-American Telegraph, Western Union extension, Collins' overland line via Behring Strait and Asiatic Russia to Europe.* Rochester (NY), s.n., 1866. (ICMH 50588).
- Wilkinson J. *Reports relating to the project of constructing a railway, and a line of electro-magnetic telegraph, through the province of New Brunswick, from Halifax to Quebec presented to the Legislative Council and Assembly on the third day of February 1847.* Fredericton (NB), J. Simpson, 1847. (ICMH 64434).
- Wiman, Erastus. *The Mutual Union Telegraph Company and its charges against Erastus Wiman.* S.l., s.n., 1881. (ICMH 36750).
- Wiman, Erastus et Montreal Telegraph Company. *The union of telegraph interests in Canada a letter to the shareholders of the Montreal Telegraph Company.* New York?, s.n., 1881. (ICMH 25968).

Bibliographie

I. Thèses et mémoires

- Allen, Lindsay Ross. *Factors in the Development of the British Columbia Telephone Industry, 1877-1930*. Mémoire de M.A. (communications), Simon Fraser University, 1990.
- Flynn, Kevin. *Destination Nation : Writing the Railway in Canada*. Thèse de Ph.D. (littérature anglaise), McGill University, 2001.
- Fortner, Robert Steven. *Messiahs and Monopolists. A Cultural History of Canadian Communication System, 1846-1914*. Thèse de Ph.D (communication), Université de l'Illinois, 1978.
- MacDougall, Robert Duncan. *The People's Telephone: The Politics of Telephony in the United States and Canada, 1876-1926*. Thèse de Ph.D. (histoire), Harvard University, 2004.
- McCabe, Gerald Michael. *Regulation of the Telephone Industry in Canada. The Formative Years*. Mémoire de M.A. (sciences politiques), McGill University, 1985.
- Nonnenmacher, Tomas. *Law, Emerging Technology and Market Structure: The Development of the Telegraph Industry, 1838-1868*. Thèse de Ph.D. (sciences économiques), University of Illinois, 1996.
- Peters, John. *From Conquest to Capitalism: The State, Class, and Capital in British North America, 1760-1860*. Thèse de Ph.D. (histoire), York University, 2005.
- Robb, Andrew Stewart. *The Collins' Overland or Russian Extension Telegraph Project : A Pioneer Attempt to Establish Telegraphic Communications Between North America and Europe*. Mémoire de M.A. (histoire), Simon Fraser University, 1968.
- Rowlandson, John. *A Socio-cultural Case Study of the Canadian Government's Telegraph Service in Western Canada, 1870-1904*. Mémoire de M.A. (communication), McGill University, 1991.
- Scharlott, Bradford W. *The Telegraph and the Integration of the U.S. Economy: The Impact of Electrical Communications on Interregional Prices and the Commercial Life of Cincinnati*. Thèse de Ph.D (histoire), The University of Wisconsin, 1986.

II. Monographies

- Armstrong, Christopher et Henry Vivian Nelles. *Monopoly's Moment. The Organization and Regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*. Toronto, University of Toronto Press, 1988.

- Babe, Robert E. *Telecommunication in Canada. Technology, Industry and Government*. Toronto, University of Toronto Press, 1990.
- Barman, Jean. *The West Beyond the West : A History of British Columbia*. Toronto, University of Toronto Press, 1991.
- Beal, Bob et Rod McLeod. *Prairie Fire : The 1885 North-West Rebellion*. Edmonton, Hurtig, 1984.
- Berger, Carl. *The Sense of Power. Studies in the Ideas of Canadian Imperialism, 1867-1914*. Toronto, University of Toronto Press, 1970.
- Berton, Pierre. *The National Dream, The Great Railway, 1871-1881*. Toronto, McClelland, 1986.
- Blondheim, Menahem. *News Over the Wires. The Telegraph and the Flow of Public Information in America, 1844-1897*. Cambridge (MA), Harvard University Press, 1994.
- Burnet, Robert. *Canadian Railway Telegraph History*. Etobicoke (ON), Telegraph Key & Sounder, 1996.
- Collins, Robert. *Une voix venue de loin. L'histoire des télécommunications au Canada*. Montréal, McGraw-Hill, 1977.
- Coates, Ken S. et William R. Morrison. *Land of the Midnight Sun. A History of the Yukon*. Montréal-Kingston, McGill-Queen's University Press, 2005.
- Constant, Jean-François et Michel Ducharme. *Liberalism and Hegemony: Debating the Canadian Liberal Revolution*. Toronto, University of Toronto Press, 2008.
- Craven, Paul. *An Impartial Umpire : Industrial Relations and the Canadian State, 1900-1911*. Toronto, University of Toronto Press, 1980.
- Cruikshank, Ken. *Close Ties : Railways, Government and the Board of Railway Commissioners, 1851-1933*. McGill-Queen's University Press, 1991.
- Dagenais, Michèle. *Des pouvoirs et des hommes : l'administration municipale de Montréal, 1908-1950*. Montréal-Kingston, McGill-Queen's University Press, 1999.
- Dempsey, Hugh A. *The CPR West : The Iron Road and the Making of a Nation*. Vancouver, Douglas & McIntyre, 1984.
- den Otter, A.A. *The Philosophy of Railways : The Transcontinental Railway Idea in British North America*. University of Toronto Press, 1997.
- Downey, Gregory. *Telegraph Messenger Boys : Labor, Technology and Geography, 1850-1950*. New York, Routledge, 2002.
- Duff, Wilson. *The Indian History of British Columbia : The Impact of the White Man*. Victoria, Royal British Columbia Museum, 1997.
- Flanagan, Thomas. *Louis 'David' Riel. Prophet of the New World*. Toronto, University of Toronto Press, 1996.
- Flanagan, Thomas. *Louis Riel*. Ottawa, Société Historique du Canada, 1992.

- Flanagan, Thomas. *Riel and the Rebellion : 1885 Reconsidered*. Saskatoon, Western Producer Prairie, 1983.
- Fougères, Dany. *L'approvisionnement en eau à Montréal. Du privé au public, 1796-1860*. Sillery, Septentrion, 2004.
- Fox, Edward W. *The Emergence of the Modern European World : From the Seventeenth to the Twentieth Century*. Cambridge (MA), Blackwell, 1991.
- Friesen, Gerald. *The Canadian Prairies : A History*. Toronto, University of Toronto Press, 1984.
- Fetherstonhaugh, Robert C. *Charles Fleetford Sise, 1834-1918*. Montréal, Gazette Printing Co., 1944.
- Gabler, Edwin. *The American Telegrapher. A Social History, 1860-1900*. New Brunswick (NJ), Rutgers University Press, 1988.
- Glazebrooke, George P. *A History of Transportation in Canada*. Toronto, McClelland, 1964.
- Green, Lorne Edmond. *Chief Engineer : Life of a Nation-Builder - Sandford Fleming*. Toronto, Fitzhenry & Whiteside Ltd, 1993.
- Greer, Allan et Ian Radforth. *Colonial Leviathan. State Formation in Mid-Nineteenth-Century Canada*. Toronto, University of Toronto Press, 1992.
- Griset, Pascal. *Entreprise, technologie et souveraineté : Les télécommunications transatlantiques de la France (XIX^e-XX^e siècles)*. Paris, Rive Droite, 1996.
- Hurst, James Willard. *Law and the Condition of Freedom in the Nineteenth-Century United States*. Madison, The University of Wisconsin Press, 1956.
- Innis, Harold A. *Empire and Communications*. Toronto, University of Toronto Press, 1972.
- Innis, Harold A. *A History of the Canadian Pacific Railway*. Toronto, University of Toronto Press, 1971.
- Jepsen, Thomas C. *My Sister Telegraphic. Women in the Telegraph Office, 1846-1950*. Athens (OH), Ohio University Press, 2000.
- Jonhston, Hugh J.M. *The Pacific Province. A History of British Columbia*. Vancouver, Douglas & McIntyre, 1996.
- Lamb, William K. *History of the Canadian Pacific Railway*. Toronto, Macmillan, 1977.
- Lindley, Lester G. *The Constitution faces technology : the relationship of the National Government to the telegraph, 1866-1884*. New York, Arno Press, 1975. (Coll. « Dissertations in American economic history »).
- Macdonalds, John Stuart. *The Dominion Telegraph*. Battleford, Canadian North-West Historical Society, 1930.
- MacKay, Donald. *The Asian Dream : The Pacific Rim and Canada's National Railway*. Vancouver, Douglas & McIntyre, 1986.

- Miller, Bill. *Wires in the Wilderness. The Story of the Yukon Telegraph*. Surrey (BC), Heritage House, 2004.
- Neergin, Rosemary. *Continental Dash : The Russian-American Telegraph*. Ganges (BC), Horsdal & Schubart, 1989.
- Nickles, David Paull. *Under the Wire. How the Telegraph Changed Diplomacy*. Cambridge (MA)/London, Harvard University Press, 2003.
- North, Douglass C. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge (MA), Cambridge University Press, 1990.
- Owram, Doug. *The Government Generation. Canadian Intellectuals and the State, 1900-1945*. Toronto, University of Toronto Press, 1986.
- Owram, Doug. *Promise of Eden. The Canadian Expansionist Movement and the Idea of the West, 1856-1900*. Toronto, University of Toronto Press, 1980.
- Panitch, Leo. *The Canadian State. Political Economy and Political Power*. Toronto, Toronto University Press, 1977.
- Poitras, Claire. *La cité au bout du fil. Le téléphone à Montréal de 1879 à 1930*. Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2000.
- Rens, Jean-Guy. *L'empire invisible. Histoire des télécommunications au Canada de 1846 à 1956*. Sainte-Foy (QC), Presses de l'Université du Québec, 1993.
- Rideout, Vanda R. *Continentalizing Canadian Telecommunications : The Politics of Regulatory Reform*. Montréal / Kingston, McGill-Queen's University Press, 2003.
- Sager, Eric W. et Lewis R. Fischer. *Maritime Capital. The Shipping Industry in Atlantic Canada, 1820-1914*. Montréal/Kingston, McGill-Queen's University Press, 1990.
- Sprague, Douglas N. *Canada and the Métis, 1869-1885*. Waterloo, Wilfrid Laurier University Press, 1988.
- Stanley, George F.G. *The Birth of Western Canada. A History of the Riel Rebellions*. Toronto, University of Toronto Press, 1960.
- Thompson, Robert Luther. *Wiring a Continent. The History of The Telegraph Industry in the United States, 1832-1866*. Princeton (NJ), Princeton University Press, 1947.
- Tilly, Charles. *Contrainte et capital dans la formation de l'Europe, 990-1990*. Paris, Aubier, 1992.
- Traves, Tom. *The State and Enterprise : Canadian Manufacturers and the Federal Government, 1917-1931*. Toronto, University of Toronto Press, 1979.
- Waverman, Leonard. *The Process of Telecommunication Regulation in Canada*. Ottawa, Conseil économique du Canada, 1982. (Coll. « Working Paper n°28 »).
- Williamson, Oliver. *The Economics Institutions of Capitalism*. New York, Free Press, 1985.
- Wilson, Kevin Gerard. *Du monopole à la compétition : la déréglementation des télécommunications au Canada et aux États-Unis*. Sainte-Foy, Télé-université, 1999.

Woodcock, George. *British Columbia : A History of the Province*. Vancouver, Douglas & McIntyre, 1990.

Wright, Allen A. *Prelude to Bonanza: The Discovery and Exploration of the Yukon*. Sydney (BC), Gray's Publishing, 1976.

III. Chapitres de monographies

Aitken, H.G.J. « Defensive Expansion : The State and Economic Growth in Canada » dans W.T. Eastbrook et M.H. Watkin, dir. *Approaches to Canadian Economic History*. Toronto, McClelland & Stewart, 1969. Pages 183-221.

Blondheim, Menahem. « When Bad Things Happen to Good Technologies : Three Phases in the Diffusion and Perception on American Telegraphy » dans Yaron Ezrahi, Everett Mendelsohn et Howard PAGES Segal, dir. *Technology, Pessimism and Postmodernism*. Dordrecht (Pays-Bas), Kluwer Academic Publishing, 1994. Pages 77-92.

Easson, Robert F. « The Beginnings of the Telegraph » dans Jessie Edgar Middleton, dir. *The Municipality of Toronto. A History*. Toronto, The Dominion Publishing Company, 1923. Pages 759-769.

Friesen, Gerald. « The Prairies as Region : The Contemporary Meanings of an Old Idea » dans Chad Gaffield, dir. *Constructing Modern Canada. Readings in Post-Confederation History*. Toronto, Copp Clark Longman Ltd., 1994. Pages 512-528.

Gaffield, Chad. « La région : une combinaison spécifique d'éléments non spécifiques » dans Fernand Harvey, dir. *La région culturelle. Problématique interdisciplinaire*. Québec, IQRC, 1994. Pages 27-31.

Green, A.G. et M.C. Urquhart. « New Estimates of Output Growth in Canada : Measurement and Interpretation » dans Douglas McCalla et Michael Huberman, dir., *Perspectives on Canadian Economic History*. Mississauga, Copp Clark Longman Ltd, 1994, page 158-176.

Kanazawa, Mark et Roger Noll. « The Origins of State Railroad Regulation : The Illinois Constitution of 1870 » dans Claudia Goldin et Gary Libecap, dir. *The Regulated Economy*. Chicago, The University of Chicago Press, 1994. Pages 13-54.

Richeson, David R. « The Telegraph and Community Formation in the North-West Territories » dans John E. Foster, dir. *The Developing West, Essays on Canadian History*. Edmonton, University of Alberta Press, 1983. Pages 137-153.

IV. Articles de périodiques

Abrams, Phil. « Notes on the Difficulty of Studying the State ». *Journal of Historical Sociology*, 1, 1 (1988), pages 58-89.

Babe, Robert E. « Control of Telephones. The Canadian Experience ». *Canadian Journal of Communication*, 13, (1988), pages 16-29.

- Baehre, Rainer. « The State in Canadian History ». *Acadiensis*, 24, 1 (1994), pages 119-133.
- Barr, William. « Dr. John Rae's telegraph survey, St. Paul, Minnesota to Quesnel, British Columbia, 1864 ». *Manitoba History*, 38, (2000), pages 2-13.
- Boyce, Robert W. D. « Imperial Dreams and National Realities: Britain, Canada and the Struggle for a Pacific Telegraph Cable, 1879-1902 ». *English Historical Review* 115, 460 (2000), pages 39-70.
- Chapman, Gerard. « Exploring for the Telegraph in British Columbia, 1865-1866 ». *The Beaver*, 66, 3 (1986), pages 39-47.
- Davis, Lance et Douglas C. North. « Institutional Change and American Economic Growth : A First Step Towards a Theory of Institutional Innovation ». *Journal of Economic History*, 30 (1970), pages 131-149.
- DuBoff, Richard B. « Business Demand and the Development of the Telegraph in the United States, 1844-1860 ». *Business History Review*, 54, 4 (1980), pages 459-479.
- DuBoff, Richard B. « The Rise of Communications Regulation : The Telegraph Industry ». *Journal of Communication*, 34, 3 (1984), pages 52-66.
- DuBoff, Richard B. « The Telegraph and the Structure of Markets in the United States, 1845-1890 ». *Research in Economic History*, 8 (1983), pages 253-277.
- DuBoff, Richard B. « The Telegraph in Nineteenth-Century America : Technology and Monopoly ». *Comparative Studies in Society and History*, 26, 4 (1984), pages 571-586.
- Ducharme, Michel. « Penser le Canada : la mise en place des assises intellectuelles de l'Etat canadien moderne (1838-1840) ». *Revue d'Histoire de l'Amerique Francaise*, 56, 3 (2003), pages 357-386.
- Field, Alexander J. « The Magnetic Telegraph, Price and Quantity Data and the New Management of Capital ». *Journal of Economic History*, 52, (1992), pages 401-413.
- Field, Alexander J. « The Telegraphic Transmission of Financial Asset Prices and Orders to Trade : Implications for Economic Growth, Trading Volume and Securities Market Regulation ». *Research in Economic History*, 18, (1998), pages 145-184.
- Foreman-Peck, James. « Competition, Co-operation and Nationalisation in the Nineteenth Century Telegraph System ». *Business History*, 31, 3 (1989), pages 81-101.
- Forsey, Eugene. « The Telegraphers' Strike of 1883 ». *Transactions of the Royal Society of Canada*, 4, 9 (1971), pages 245-259.
- Galbraith, John Semple. « Perry McDonough Collins at the Colonial Office ». *British Columbia Historical Quarterly*, 17, (1953), pages 207-214.
- Grandy, Christopher. « Can Government be Trusted to Keep Its Part of a Social Contract ? New Jersey and the Railroads, 1825-188 ». *Journal of Law, Economics and Organization*, 5, 2 (1989), pages 249-269.

- Green, Ernest. « Canada's First Electric Telegraph ». *Ontario Historical Society's Papers and Records*, XXIV, (1927), pages 8.
- Guery, Alain. « L'historien, la crise et l'Etat ». *Annales HSS*, 2 (1997), pages 233-256.
- Headrick, Daniel R. et Pascal Griset. « Submarine Telegraph Cables: Business and Politics, 1838-1939 ». *Business History Review*, 75, 3 (2001), pages 543-578.
- Hochfelder, David. « Constructing an Industrial Divide : Western Union, AT&T and the Federal Government, 1876-1971 ». *Business History Review*, 76, 4 (2002), pages 705-732.
- Hurst, James Willard. « The State of Legal History ». *Reviews in American History*, 10, 4 (1982), pages 292-305.
- Lalonde, André. « Riel se révolte / Riel : Defeated by the Telegraph ». *En quête / In Search*, IV, 1 (1977), pages 2-9.
- Lyons, Jeffrey K. « The Pacific Cable, Hawaii and Global Communication ». *Hawaiian Journal of History*, 39 (2005), pages 35-52.
- Mackay, Corday. « The Collins Overland Telegraph ». *British Columbia Historical Review*, 10, 3 (1946), pages 187-215.
- Mauras, Éric. « Du lobbying pour la construction d'une infrastructure publique. Le système télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent, 1875-1895 ». *Revue d'Histoire de l'Amérique Française*, 60, 3 (2007), pages 325-354.
- Mckay, Ian. « The Liberal Order Framework : A Prospectus for a Reconnaissance of Canadian History ». *Canadian Historical Review*, 81, 4 (2000), pages 617-645.
- McKay, Ian. « A Note on "Region" in writing the History of Atlantic Canada ». *Acadiensis*, 29, 2 (2000), pages 89-101.
- Nalbach, Alex. « "Poisoned at the Source"? Telegraphic News Services and Big Business in the Nineteenth Century ». *Business History Review* 77, 4 (2003), pages 577-610.
- Nonnenmacher, Tomas. « Network Quality in the Early Telegraph Industry ». *Research in Economic History*, 23 (2005), pages 61-82.
- Nonnenmacher, Tomas. « State Promotion and Regulation of the Telegraph Industry, 1845-1860 ». *Journal of Economic History*, 61, 1 (2001), pages 19-36.
- North, Douglass C. « Towards a Theory of Institutional Change ». *Quarterly Review of Economics and Business*, 31, 4 (1991), pages 4-11.
- Novak, William J. « Law, Capitalism and the Liberal State : The Historical Sociology of James Willard Hurst ». *Law and History Review*, 18, 1 (2000), pages 97-145.
- Olmstead, Alan L. et Victor P. Goldberg. « Institutional Change and American Economic Growth : A Critique of Davis and North ». *Explorations in Economic History*, 12 (1975), pages 193-210.
- Perry, Adele. « The State of Empire : Reproducing Colonialism in British Columbia, 1849-1871 ». *Journal of Colonialism & Colonial History*, 2, 2 (2001),

- Perry, C. R. « The Rise and Fall of Government Telegraphy in Britain ». *Business and Economic History* 26, 2 (1997), pages 416-425.
- Pike, Robert M. et Dwayne Winseck. « Monopoly's First Moment in Global Electronic Communication : From Private Monopoly to Global Media Reform, Circa 1860-1920 ». *Journal of the Canadian Historical Association*, 10, 149-183 (1999),
- Postnikov, Alexey V. « The Sale of Alaska and the International Expedition to Effect Telegraph Link Between North America and Europe via Siberia ». *Archives Internationales d'Histoire des Sciences* 52, 149 (2002), pages 237-276.
- Richeson, David R. « Canadian Government Involvement in Telegraphic Communication in Western Canada ». *Journal of the West* 23, 4 (1984), pages 11-18.
- Robb, Andrew Stewart. « Edward Watkin and the Pacific Telegraph, 1861-1865 ». *Ontario History*, LXV, 4 (1973), pages 189-209.
- Sandwell, R. W. « The Limits of Liberalism : The Liberal Reconnaissance and the History of the Family in Canada ». *Canadian Historical Review*, 84, 3 (2003), pages 423-450.
- Scharlott, Bradford W. « Communication Technology Transforms the Marketplace : The Effect of the Telegraph, Telephone and Ticker on the Cincinnati Merchant's Exchange ». *Ohio History* 113 (2004), pages 4-17.
- Scheiber, Harry N. « Federalism and the Process of Governance in Hurst's Legal History ». *Law and History Review*, 18, 1 (2000), pages 205-214.
- Tarr, Joel A., et al. « The City and the Telegraph : Urban Telecommunications in the Pre-Telephone Era ». *Journal of Urban History*, 14, 1 (1987), pages 38-80.
- Thompson, Graham M. « Sandford Fleming and the Pacific Cable: The Institutional Politics of Nineteenth-Century Imperial Communications ». *Canadian Journal of Communication*, 15, 2 (1990), pages 64-75.
- Vevier, Charles. « The Collins' Overland Line and the American Continentalism ». *Pacific Historical Review*, 28 (1959), pages 237-253.
- Webb, Jeff A. « Technologies of Communication and the Canadian State ». *Acadiensis*, 27, 2 (1998), pages 142-150.
- Weingast, Barry. « The Economic Role of Political Institutions : Market-Preserving Federalism and Economic Development ». *Journal of Law, Economics and Organization*, 11, 1 (1995), pages 1-30.
- Wenzlhuemer, Roland. « The Development of Telegraphy, 1870-1900 : A European Perspective on a World History Challenge ». *History Compass* 5, 5 (2007), pages 1720-1742.
- Winseck, Dwayne. « Social History of Canadian Telecommunications ». *Canadian Journal of Communication*, 20, 2 (1995), pages 143-166.