



National Library
of Canada

Acquisitions and
Bibliographic Services Branch

395 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N4

Bibliothèque nationale
du Canada

Direction des acquisitions et
des services bibliographiques

395, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0N4

Your file *Votre référence*

Our file *Notre référence*

NOTICE

The quality of this microform is heavily dependent upon the quality of the original thesis submitted for microfilming. Every effort has been made to ensure the highest quality of reproduction possible.

If pages are missing, contact the university which granted the degree.

Some pages may have indistinct print especially if the original pages were typed with a poor typewriter ribbon or if the university sent us an inferior photocopy.

Reproduction in full or in part of this microform is governed by the Canadian Copyright Act, R.S.C. 1970, c. C-30, and subsequent amendments.

AVIS

La qualité de cette microforme dépend grandement de la qualité de la thèse soumise au microfilmage. Nous avons tout fait pour assurer une qualité supérieure de reproduction.

S'il manque des pages, veuillez communiquer avec l'université qui a conféré le grade.

La qualité d'impression de certaines pages peut laisser à désirer, surtout si les pages originales ont été dactylographiées à l'aide d'un ruban usé ou si l'université nous a fait parvenir une photocopie de qualité inférieure.

La reproduction, même partielle, de cette microforme est soumise à la Loi canadienne sur le droit d'auteur, SRC 1970, c. C-30, et ses amendements subséquents.

Canada

**Le réseau postal et son rôle dans l'articulation du système urbain
au Nouveau-Brunswick entre 1870 et 1910**

par

Philippe Garvie

Thèse présentée à
l'École des études supérieures et de la recherche
à titre d'exigence partielle en vue de l'obtention
d'une maîtrise en histoire.

Université d'Ottawa



Philippe Garvie, Ottawa, Canada, 1994



National Library
of Canada

Acquisitions and
Bibliographic Services Branch

395 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N4

Bibliothèque nationale
du Canada

Direction des acquisitions et
des services bibliographiques

395, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0N4

Your file *Votre référence*

Our file *Notre référence*

THE AUTHOR HAS GRANTED AN
IRREVOCABLE NON-EXCLUSIVE
LICENCE ALLOWING THE NATIONAL
LIBRARY OF CANADA TO
REPRODUCE, LOAN, DISTRIBUTE OR
SELL COPIES OF HIS/HER THESIS BY
ANY MEANS AND IN ANY FORM OR
FORMAT, MAKING THIS THESIS
AVAILABLE TO INTERESTED
PERSONS.

L'AUTEUR A ACCORDE UNE LICENCE
IRREVOCABLE ET NON EXCLUSIVE
PERMETTANT A LA BIBLIOTHEQUE
NATIONALE DU CANADA DE
REPRODUIRE, PRETER, DISTRIBUER
OU VENDRE DES COPIES DE SA
THESE DE QUELQUE MANIERE ET
SOUS QUELQUE FORME QUE CE SOIT
POUR METTRE DES EXEMPLAIRES DE
CETTE THESE A LA DISPOSITION DES
PERSONNE INTERESSEES.

THE AUTHOR RETAINS OWNERSHIP
OF THE COPYRIGHT IN HIS/HER
THESIS. NEITHER THE THESIS NOR
SUBSTANTIAL EXTRACTS FROM IT
MAY BE PRINTED OR OTHERWISE
REPRODUCED WITHOUT HIS/HER
PERMISSION.

L'AUTEUR CONSERVE LA PROPRIETE
DU DROIT D'AUTEUR QUI PROTEGE
SA THESE. NI LA THESE NI DES
EXTRAITS SUBSTANTIELS DE CELLE-
CI NE DOIVENT ETRE IMPRIMES OU
AUTREMENT REPRODUITS SANS SON
AUTORISATION.

ISBN 0-612-00464-3

Canada



UNIVERSITÉ D'OTTAWA
UNIVERSITY OF OTTAWA

Résumé

Le réseau postal et son rôle dans l'articulation du système urbain au Nouveau-Brunswick entre 1870 et 1910

Avant la confédération canadienne, la province du Nouveau-Brunswick ne possédait qu'un seul centre urbain en importance, soit celui de Saint John. Or, après 1867, on voit l'apparition d'un nombre de petites villes qui vont connaître une période de croissance démographique assez forte alors que la métropole qu'est Saint John va, pour sa part, voir un ralentissement sinon un arrêt de l'accroissement de sa population.

Certains géographes et historiens des États-Unis et de la France ont constaté qu'il existe, dans leurs régions d'étude respectives, un lien étroit entre la croissance des lieux urbains et l'intégration des ces derniers aux réseaux de communication. Pour ces chercheurs, ce phénomène est occasionné par le fait que ces zones en développement sont également des centres qui connaissent une concentration d'organismes sur le plan social, politique ou économique. Les personnes étant impliquées dans ces organisations demandent principalement que le lieu qu'ils occupent soit bien intégré à l'intérieur des réseaux de communication afin d'exercer leur rôle de coordination d'activités.

A partir des éléments théoriques du schéma développé ci-dessus, notre thèse démontre qu'il existe un lien entre la croissance démographique de certaines localités du Nouveau-Brunswick et leur intégration au réseau postal entre 1870 et 1910. On voit s'opérer, pendant cette période, les débuts de changements importants dans la structure du système urbain de cette province, changements qui résultent, selon nous, de deux nouvelles dynamiques: soit la mise en place d'une économie spatiale complexe, ayant pour base un réseau terrestre donnant des avantages à de nouvelles localités, et le rôle grandissant de la classe d'affaires dans le cadre de cette société des interactions.

Sur le plan provincial, l'hégémonie de Saint John sera alors mise au défi par d'autres centres qui tentent de se tailler une place à l'intérieur d'un système urbain en formation.

Résumé: 300 mots.

Mots clefs: système urbain, croissance urbaine, poste (la), information (aspect social), réseaux de communication, théorie des systèmes, théorie des graphes, économie spatiale, "leadership" communautaire, entrepreneurs, Nouveau-Brunswick.

Remerciements

Un projet de cette envergure ne pourrait être réalisé sans l'aide de nombreuses personnes et institutions que je désire remercier bien chaleureusement.

D'abord, le département d'histoire pour l'appui investi en ce projet ainsi que pour l'assistance financière reçue. Il ne faut pas oublier les membres du corps professoral et du personnel de soutien qui ont su rendre le séjour à ce département si agréable. Les nombreuses discussions avec des étudiant(e)s diplômé(e)s d'ici et d'ailleurs ont été enrichissantes et j'en garderai de bons souvenirs. John Bonnett m'a également fourni un nombre important de références secondaires.

Je suis également reconnaissant envers Robert Grandmaître des Archives nationales du Canada pour son assistance lors de la recherche de cartes sur le réseau postal. Je remercie également les employés des Archives postales du Canada qui étaient toujours prêt à aider dans ma recherche de documents. Les conseils de John Willis, historien au Musée canadien de la poste, furent aussi grandement appréciés.

En ce qui concerne l'appareillage technique de notre travail, je dis merci à François Boudreau qui m'a permis d'incorporer un programme permettant de faire des calculs de distances minimales dans un réseau. Cet outil fut en effet crucial au déblocage du troisième chapitre.

Je désire remercier mes deux co-directeurs, soit Chad Gaffield et Hubert Watelet pour toute l'assistance donnée à ce projet. Le professeur Gaffield a su diriger ce travail avec expertise et souplesse, sachant naviguer à travers les périodes de crises et de succès. Pour sa part, le professeur Watelet a su donner une rigueur au texte par ces commentaires toujours pertinents. À eux deux, je dois une immense gratitude.

Finalement, j'aimerais remercier mon épouse, Michelle Deveaux, pour son appui inconditionnel tout au long de cette aventure. Michelle a aussi participé à la révision du texte et ses commentaires furent, comme à l'habitude, nécessaires afin de le rendre plus censé au lecteur qui n'est pas historien ou géographe.

Table des matières

<i>Résumé</i>	i
<i>Remerciements</i>	iii
<i>Table des matières</i>	v
<i>Liste des tableaux et figures</i>	vii
<i>Liste des annexes</i>	viii
Introduction et mise en place de la problématique	1
1.1 La venue de la société de l'information	1
1.2 Le problème de la croissance urbaine dans les provinces maritimes durant la période de l'industrialisation	7
1.3 La théorie des systèmes et ses applications pour les recherches urbaines	14
1.4 Information et système urbain	20
1.5 Plan du travail	25
Chap. 2: Le développement démographique des villes du Nouveau-Brunswick	29
2.1 Les raisons qui expliquent le choix des centres à l'étude	29
2.2 Présentation de sources alternatives pour l'étude démographique des villes et méthodologie générale de vérification	34
2.3 Vérification des sources alternatives en ce qui concerne la démographie des communautés du Nouveau-Brunswick	37
2.4 Évolution démographique des localités du Nouveau-Brunswick entre 1871 et 1911	43
2.5 Survol de l'évolution des villes du Nouveau-Brunswick de 1784 à 1867 et le concept d'avantage initial	46

Chap. 3: Étude des dynamiques du réseau postal au Nouveau-Brunswick	53
3.1 Survol de l'évolution des communications postales au Nouveau-Brunswick de 1784 à 1867	53
3.2 La mise en place du réseau national canadien et son impact sur le développement des communications par courrier au Nouveau-Brunswick	61
3.3 L'analyse des cartes anciennes du réseau postal et la théorie des graphes: approche méthodologique	70
3.4 La mise en place des établissements postaux au Nouveau-Brunswick entre 1870 et 1910	77
3.5 Description du réseau postal et présentation des indices de centralité pour l'ensemble des centres à l'étude: comparaison entre 1870 et 1910	81
Chap. 4: Le rôle des communications pour les entrepreneurs au tournant du siècle	94
4.1 Le contrôle des échanges: le rôle des communications pour les entrepreneurs	94
4.2 Présentation et critique de la source que sont les guides de crédits de la <i>Mercantile Agency</i> pour étudier le nombre et la concentration des entreprises dans les localités	97
4.3 Étude empirique sur l'état des agglomérations d'entreprises au Nouveau-Brunswick et de leur relation avec le système postal en 1871 et 1911	102
4.4 Méthodologie d'analyse des pétitions concernant les services postaux	112
4.5 Le "leadership" communautaire et le système postal: un regard empirique sur la question	120
Conclusion	128
Annexes	
Bibliographie	

Liste des tableaux et figures

- Tableau 1.1** Répartition (en pourcentage) de la main-d'oeuvre dans les différents secteurs d'activités au Canada, 1981 - 1951
- Tableau 1.2** Répartition (en pourcentage) de la main-d'oeuvre dans les différents secteurs d'activités aux États-Unis, 1981 - 1830
- Tableau 1.3** Pourcentage de la population urbaine des différentes provinces canadiennes entre 1851 et 1911
- Tableau 2.1** Population des localités étudiées du Nouveau-Brunswick entre 1871 et 1911 (Compilation de l'auteur à partir des résultats d'une analyse statistique)
- Tableau 2.2** Croissance de la population dans les localités du Nouveau-Brunswick entre 1871 et 1911
- Figure 2.1** Carte montrant la localisation des 32 communautés étudiées du Nouveau-Brunswick
- Tableau 3.1** Revenu des bureaux de poste dans les 32 localités étudiées pour 1871
- Tableau 3.2** Revenu des bureaux de poste dans les 32 localités étudiées pour 1891
- Tableau 3.3** Revenu des bureaux de poste dans les 32 localités étudiées pour 1911
- Tableau 3.4** Répartition des types de bureaux de poste en 1870 et 1909 dans les catégories de localités actuelles au Nouveau-Brunswick
- Figure 3.1** Carte du réseau postal en 1870 d'après les centres urbains actuels de la province du Nouveau-Brunswick
- Figure 3.2** Carte du réseau postal en 1909 d'après les centres urbains actuels de la province du Nouveau-Brunswick
- Tableau 4.1** Nombre et concentration d'entreprises (d'entrepreneurs) dans les 32 localités à l'étude au Nouveau-Brunswick en 1871 et 1911
- Tableau 4.2** Répartition des signataires de la pétition demandant la mise en place ou l'amélioration de services postaux: le cas de Hartland, 1896
- Tableau 4.3** Répartition des signataires de la pétition demandant la mise en place ou l'amélioration de services postaux: le cas de Port Elgin, 1888

Tableau 4.4 Répartition des signataires de la pétition demandant la mise en place ou l'amélioration de services postaux: le cas de Cap Pelé, 1896

Liste des annexes

- | | |
|------------------|--|
| Annexe 1 | Toponymie et nom des bureaux de poste |
| Annexe 2 | Résultats des fichiers Analyse - 1 1911.MTW et Analyse - 1 1901.MTW |
| Annexe 3 | Résultats du fichier Analyse - 2 |
| Annexe 4 | Information provenant des cartes géographiques concernant les types de bureaux de poste dans les localités |
| Annexe 5 | Matrice de connectivité (en distance espace-temps) du réseau postal en 1870 pour les 32 localités étudiées du Nouveau-Brunswick |
| | Matrice de connectivité (en distance espace-temps) du réseau postal en 1910 pour les 32 localités étudiées du Nouveau-Brunswick |
| Annexe 6 | Le programme informatique, calculant la distance minimale entre les noeuds d'un système, intitulé GRID.PASCAL |
| Annexe 7 | Matrice des distances minimales du réseau postal en 1870 et indices de centralité pour les 32 localités étudiées |
| | Matrice des distances minimales du réseau postal en 1910 et indices de centralité pour les 32 localités étudiées |
| Annexe 8 | Résultats des fichiers Analyse - 3 1871.MTW et Analyse - 3 1911.MTW |
| Annexe 9 | Grille de classement des professions |
| Annexe 10 | Signataires de la pétition de Hartland
Signataires de la pétition de Port Elgin
Signataires de la pétition de Cap Pelé |

Le réseau postal et son rôle dans l'articulation du système urbain au Nouveau-Brunswick entre 1870 et 1910

Introduction et mise en place de la problématique

1.1 La venue de la société de l'information

Nous vivons aujourd'hui dans une société de l'information. Ce court énoncé est souvent utilisé afin de décrire l'époque dans laquelle nous vivons et les changements brusques qui s'y opèrent. Comment se fait-il que les thèmes de l'information et de la communication soient désormais plus que jamais une valeur centrale dans la plupart des pays en occident? Une des réponses à cette question est certainement le fait que les techniques de communications sont partout présentes et que l'on retrouve, de plus en plus dans notre univers quotidien, le téléphone, la radio, la télévision et l'ordinateur.

En effet, l'implantation des communications modernes (surtout des télécommunications, soit les moyens de communications employant la transmission de messages par voie électrique) est, et continue d'être, l'un des facteurs les plus importants du développement économique et social de la fin du 20^e siècle dans près d'une demi-douzaine de pays occidentaux. Nous vivons à une époque où notre mode de vie est fortement influencé par les changements apportés aux technologies de communications et l'arrivée de nouveaux moyens d'informations. Le télécopieur, le téléphone cellulaire, la télématique permettent encore davantage la substitution du mouvement physique des gens, réduisant ainsi le nombre de rencontres en face-à-face requis pour produire des échanges et remplacent du même coup les formes plus traditionnelles de l'organisation sociale et économique de notre société.

L'exemple le plus frappant de cette transformation est le fait qu'une majorité de la population travaille désormais dans des secteurs reliés à la

production, la gestion et la distribution de l'information (du savoir) tant au Canada et aux États-Unis qu'en Europe de l'Ouest et au Japon. La tendance pour les 40 dernières années au pays est exposée dans le tableau 1.1 en ce qui concerne la répartition de la main-d'oeuvre dans les grands secteurs que sont l'agriculture, les industries et les services (incluant le secteur de l'information). Or, on remarque que le pourcentage de gens travaillant dans les secteurs de l'agriculture et des industries est à la baisse tandis que le secteur des services (et de l'information) augmente plutôt rapidement pendant cette période. On voit également que cette transition de la main-d'oeuvre vers une concentration accrue dans le secteur des services (et de l'information) au Canada suit de près celle qui s'est opérée aux États-Unis pendant la même période, soit généralement entre 1950 et 1980 (voir tableau 1.2).

Ce qui est encore plus surprenant, selon les statistiques venants des États-Unis, c'est que près de 60 à 70% de la main-d'oeuvre dans le secteur des services est concentré dans des activités touchant justement le domaine de l'information. Il est raisonnable de penser que ces données s'appliqueraient également au Canada.

Comment se fait-il que les pays occidentaux aient connu une telle transformation vers une société de l'information après la Deuxième Guerre mondiale? Selon P. Breton et S. Proulx, ce phénomène serait le résultat de l'apparition d'une "idéologie de la communication" qui s'appuie sur trois changements importants: d'abord, cette dernière est mise en place comme une alternative à l'idéologie de guerre qui avait régné entre 1914 et 1945. La nouvelle idéologie désigne comme "ennemi" le bruit, l'entropie, la désorganisation, et doit une partie de son succès, selon ces auteurs, au fait qu'elle se présente d'abord et avant tout comme une idéologie sans victimes.

Tableau 1.1 - Répartition (en pourcentage) de la main-d'oeuvre dans les différents secteurs d'activités au Canada, 1981 - 1951

Années	Agriculture	Industries	Services / Info	Main-d'oeuvre (en millions)
1981	4,1	19,1	66,2	12,0
1971	5,8	21,3	62,0	8,6
1961	9,9	22,1	55,8	6,5
1951	15,6	24,7	46,9	5,3

Source: R.H. Lamarche, *Capitalizing on the Information Economy: A New Approach in Regional Development*. Sackville: The Tribune Press; 1990, p. 78.

Tableau 1.2 - Répartition (en pourcentage) de la main-d'oeuvre dans les différents secteurs d'activités aux États-Unis, 1980 - 1830

Années	Agriculture	Industries	Services / Info	Main-d'oeuvre (en millions)
1980	2,1	22,5	75,4	95,8
1970	3,1	28,6	68,3	80,1
1960	6,0	34,8	59,2	67,8
1950	11,9	38,3	49,8	57,8
1940	15,4	37,2	47,4	53,6
1930	20,4	35,3	44,3	51,1
1920	32,5	32,0	35,5	45,3
1910	31,1	36,3	32,6	39,8
1900	35,3	26,8	37,9	29,2
1890	37,2	28,1	34,7	22,8
1880	43,7	25,2	31,1	17,4
1870	47,0	32,0	21,0	12,5
1860	40,6	37,0	22,4	8,3
1850	49,5	33,8	16,7	7,4
1840	58,8	24,4	16,8	5,2
1830	69,7	17,6	12,6	3,7

Source: J.R. Beniger, *The Control Revolution : Technological and Economic Origins of the Information Society*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press; 1986, p. 24.

En deuxième lieu, la création de la cybernétique en 1942 par N. Wiener, toute nouvelle science de la communication, va mettre au premier plan du projet humain le rôle de l'information et des communications. De la création de cette nouvelle science viendra une série de propositions anthropologiques qui formeront le troisième volet de cette nouvelle idéologie, soit le projet d'une nouvelle société, la "société de communication". Cette nouvelle utopie sociale, telle que l'anticipa Wiener, aura deux traits distinctifs: d'une part, elle sera une organisation sociale entièrement centrée autour de la circulation de l'information, d'autre part, les machines à communiquer y joueront un rôle décisif.¹

Cette mise en place d'un discours qui fait de la communication un des éléments les plus importants dans notre monde occidental est certainement une des raisons plus immédiates expliquant la venue de la société de l'information. Cependant, des raisons de plus longue durée peuvent également être avancées nous permettant de circonscrire l'ensemble du phénomène dans une dimension plus historique.

En effet, de tout temps, les techniques de communications ont existé et ont été utilisées. On voit déjà en 1890 aux États-Unis que plus de 10% de la population travaille dans le domaine de l'information et que ce pourcentage augmentera à 25% en 1930. Alors plutôt que de voir l'arrivée de la société de l'information comme une coupure ou encore une rupture avec le passé, il est possible d'identifier certains éléments de transition nous permettant de mieux comprendre pourquoi l'être humain accorde autant d'importance aujourd'hui aux communications.

C'est ce que tente de faire justement J.R. Beniger en utilisant un concept qui n'est pas centré sur les communications et l'information mais plutôt sur la nécessité de l'être humain de contrôler son environnement afin de combattre le

¹ P. Breton et S. Proulx. *L'explosion de la communication : la naissance d'une nouvelle idéologie*. Paris; Montréal: La Découverte, Boréal; 1989, pp. 193-223.

désordre, la désorganisation, l'entropie. Selon cet auteur, le désir de vaincre le désordre est présent dans nos sociétés occidentales bien avant qu'il soit formalisé dans "l'idéologie de la communication" mis de l'avant par Wiener. Beniger identifie alors le "contrôle" de l'environnement comme étant l'élément moteur ayant provoqué la venue de la société de l'information. En effet, cet auteur emploie le terme de révolution du contrôle afin de décrire les changements rapides, sur le plan de la technologie et de l'économie, dans la façon avec laquelle l'information est désormais recueillie, stockée, gérée et communiquée dans le cadre d'un programme qui pourrait avoir des effets sur le contrôle social.

La société de l'information n'est pas le résultat de changements sociaux récents mais trouverait plutôt ses racines dans l'augmentation de la production matérielle lors de la révolution industrielle, il y a plus de cent ans de cela. Les microprocesseurs et les ordinateurs, contrairement aux opinions contemporaines, ne seraient pas de nouvelles forces lancées ainsi sur une société mal préparée pour en subir les conséquences, mais plutôt le résultat d'une évolution constante des premiers moyens techniques en communications modernes dans le but de contrôler l'environnement.

Beniger voit alors l'économie comme étant un système qui est engagé dans l'extraction, la transformation et l'organisation de la matière première en produit de consommation devant être distribué. Avant la révolution industrielle, la plupart des échanges se faisaient à l'échelle locale basée sur des rencontres directes entre le producteur et le consommateur, résultant en un processus d'interaction plus humain. La vitesse des échanges était aussi gardée à un minimum en raison de moyens de transport qui étaient surtout fondés sur la force motrice des animaux.

De loin l'effet le plus important de la révolution industrielle, à cet égard, fut l'augmentation de la vitesse de production en raison de la mise en place de

machines dans les manufactures ainsi que l'augmentation de la vitesse des échanges en raison de l'amélioration dans les transports. Ceci aura pour résultat la diminution de l'importance des marchés locaux pour faire place à des marchés d'ordre régional, national et même global. L'effet ultime de cette transformation fut que les innovations technologiques en matière de communication seront en retard par rapport aux moyens de productions manufacturées, créant ainsi une crise du contrôle.²

Un des premiers observateurs de ce phénomène de crise du contrôle fut le sociologue E. Durkheim qui en examina les ramifications sociales dans son ouvrage célèbre *De la division du travail social* (1893). Ce dernier nota, en effet, que l'industrialisation a tendance à briser les barrières du transport et des communications qui isolaient auparavant les marchés locaux, ayant ainsi pour conséquence d'étendre la distribution des biens et services sur de plus grandes surfaces géographiques. Ceci a pour effet de changer les dynamiques du marché qui voulaient auparavant que la production soit contrôlée par le biais d'une rencontre en face-à-face entre le producteur et le consommateur.³ La résolution de ce problème de crise du contrôle demandait alors l'amélioration des moyens de communication existant et la création de nouvelles technologies encore plus efficace afin de contrôler une économie qui transigeait de marchés locaux segmentés vers un niveau d'organisation plus complexe.

C'est dans ce contexte que trois infrastructures de communications ayant pour but le contrôle de la distribution de masse et de la consommation furent implantées, soit le système postal, le télégraphe et le téléphone. Si l'impact potentiel de la révolution des télécommunications sur les individus et la société est reconnu aujourd'hui, la révolution de la communication à distance du

² J.R. Beniger. *The Control Revolution : Technological and Economic Origins of the Information Society*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press; 1986, pp. 6-21.

³ E. Durkheim. *De la division du travail social*. Paris: Presses universitaires de France; 1967 (1893), pp. 361-362.

tournant du siècle elle, pour sa part, n'a pas été explorée par les chercheurs en sciences humaines et/ou sociales de façon formelle.

L'introduction du timbre-poste vers 1850 dans la plupart des pays occidentaux sera une innovation permettant l'articulation d'un système postal à l'échelle nationale. On verra au Canada que des efforts majeurs seront mis en place entre 1851 et 1914 par les responsables des postes afin d'implanter des bureaux dans toutes les nouvelles communautés et d'améliorer la qualité des services existants dans les endroits plus densément peuplés. La mise en place de routes postales de meilleures qualités, l'accroissement du nombre de bureaux de postes, l'augmentation de la fréquence du service de/vers chacune de localités, la plus grande variété de services postaux et financiers sont tous des éléments du système postal qui reflètent la révolution des communications à distance au tournant du 20^e siècle. ⁴

Le télégraphe, inventé dans les années 1830, sera aussi de plus en plus utilisé vers les années 1870 afin d'améliorer la capacité de contrôle des échanges, surtout par le gouvernement ainsi que les grandes entreprises. Le téléphone, inventé en 1876, aura le même rôle à partir des années 1890, moment où seront installées les lignes de longues distances. ⁵

Nous partageons donc l'opinion de J.R. Beniger voulant que notre société de l'information prenne ses racines dans les bouleversements des dernières étapes de la révolution industrielle, soit entre 1870 et 1910 et dans la première révolution des communications à distance de cette même époque. C'est donc à partir de la trame générale que nous venons d'exposer, soit le changement d'une économie locale segmentée à une économie plus globale (soit régionale ou

⁴ B.S. Osborne and R. Pike. "Lowering the Walls of Oblivion: The Revolution in Postal Communications in Central Canada, 1851-1911". in D.H. Akenson (ed.). *Canadian Papers in Rural History*. Gananoque, Ont.: Langdale Press; 1984; vol .4: pp. 200-201

⁵ A.D. Chandler. *The Visible Hand : The Managerial Revolution in American Business*. Cambridge, Mass.: Belknap Press; 1977, p. 195.

nationale) et le rôle grandissant des moyens de communications à distance pendant la période de 1870 à 1910 que nous voulons étudier l'articulation du système urbain dans la province du Nouveau-Brunswick au Canada.

Notre hypothèse de base repose sur le fait que s'est opéré aux Maritimes, dans la période de 1870 à 1910, cette même révolution des communications à distance dont font mention J.R. Beniger et B. Osborne et qu'elle va produire des changements importants dans la structure urbaine de cette région. En effet, on semble voir la mise en place de réseaux d'échanges qui permettent une concentration structurelle accrue à l'intérieur de certaines localités. Sur le plan régional, nous verrons alors que l'hégémonie de Saint John sera mise au défi par d'autres centres qui tentent de se tailler une place à l'intérieur d'un système urbain en pleine formation.

1.2 Le problème de la croissance urbaine dans les provinces maritimes durant la période de l'industrialisation

À la fin du 19^e siècle et au tournant du 20^e, la croissance urbaine des provinces maritimes est au ralenti comparativement aux autres provinces du Canada, notamment celle des régions centrales. Plusieurs études ont en fait relevé cette situation, soit pendant cette époque ou dans des travaux académiques de périodes plus récentes. Par exemple, on voit déjà au tournant du siècle qu'un expert, en ce qui concerne la croissance urbaine au niveau mondial, relève certains problèmes démographiques que connaissent les Maritimes à l'époque. En effet, A.F. Weber signale que la proportion de la population urbaine dans la province du Nouveau-Brunswick connaît une certaine diminution, mentionnant que ce phénomène est dû au fait que la population des villes est à la baisse tandis que l'ensemble de la population de la province

demeure stable.⁶ Nous ne sommes pas certains que ces statistiques sont valables mais il reste que l'observation d'un problème fait surface.

Plus près de nous, une étude importante, produite en 1967 par le bureau des statistiques du gouvernement canadien sous la direction de L.O. Stone, faisait état du problème de ralentissement de la croissance urbaine des Maritimes, et du Nouveau-Brunswick en particulier, dans le cadre d'une analyse sur le développement urbain du Canada.⁷

Il est évident, en regardant le tableau 1.3, que les provinces maritimes ne connaissent pas une croissance urbaine qui soit aussi importante que celle des autres régions du pays. Ce qui est encore plus étonnant est le fait que le Nouveau-Brunswick, comme le tableau l'indique bien, était parmi les colonies les plus urbanisées en 1851 avec 14.0% de sa population vivant dans des centres de plus de 1 000 habitants. Seule la province de Québec possédait, à cette époque, un pourcentage de population urbaine plus élevé pour l'ensemble du territoire canadien.

Des chercheurs dans plusieurs domaines, notamment l'économie, l'histoire, la géographie ainsi que la démographie se sont penchés sur cette question du déclin relatif de la population des centres urbains et de l'ensemble des provinces maritimes par rapport aux autres régions du pays depuis un certain temps déjà.

⁶ A.F. Weber. *The Growth of Cities in the Nineteenth Century; A Study in Statistics*. New York: Cornell University Press; 1967 (1899), pp. 130-132. Ce livre de Weber traite principalement des communautés urbaines en développement surtout en Europe et aux États-Unis. On voit toutefois une petite section sur le Canada à partir de la page 130. Dans le contexte canadien, cet auteur prend la définition des lieux urbains comme étant les villes de plus de 1500 habitants. Il mentionne aussi que ce chiffre est plus bas que celui des autres pays étudiés. Cette étude s'inscrit dans le contexte de la naissance des sciences sociales et de l'utilisation des statistiques afin d'étudier des phénomènes sociaux.

⁷ Voir en particulier le chapitre 2 intitulé "One Hundred and Ten Years of Canadian Urban Population Increase and Urbanization" dans L.O. Stone. *Urban Development in Canada*. Ottawa: Dominion Bureau of Statistics; 1967, pp. 9-42. Il est à noter que Stone utilise les référents de l'époque en ce qui concerne la définition d'un centre urbain. De 1851 à 1911, la population urbaine comprend les cités, villes et villages de plus de 1 000 habitants. On verra que cette définition changera par la suite au recensement de 1921 et au recensement de 1961.

Tableau 1.3 - Pourcentage de la population urbaine des différentes provinces canadiennes entre 1851 et 1911

Provinces	1851	1861	1871	1881	1891	1901	1911
C.-B.			9.0	18.3	42.6	46.4	50.9
Ont.	14.0	18.5	20.6	27.1	35.0	40.3	49.5
Qué.	14.9	16.6	19.9	23.8	28.6	36.1	44.5
Man.				14.9	23.3	24.9	39.3
N.-E.	7.5	7.6	8.3	14.7	19.4	27.7	36.7
Alb.						16.2	29.4
N.-B.	14.0	13.1	17.6	17.6	19.9	23.1	26.7
Sask.						6.1	16.1
I.P.E.		9.3	9.4	10.5	13.1	14.5	16.0
T.-N							

Source: L.O. Stone. *Urban Development in Canada*. Ottawa: Dominion Bureau of Statistics; 1967, p. 29.

D'abord, on vit au début des années 1930 que l'économiste-historien S.A. Saunders avançait que les conditions de développement des Maritimes pour les soixante années après la Confédération avaient surtout été influencées par des mouvements naturels de l'économie canadienne. Dans un premier temps, Saunders rejetait donc la thèse voulant que les provinces maritimes fassent partie d'un système économique regroupant l'est du continent nord-américain et croyait fermement que l'état canadien n'était pas simplement qu'une création politique mais qu'il représentait un système commercial naturel. Dans ce contexte d'une économie canadienne, les provinces maritimes étaient simplement trop petites et les ressources premières n'étaient pas en quantité suffisante afin de maintenir une croissance dans cette région.

Ce fondement théorique et déterministe de Saunders amènera ce dernier à la conclusion que ce ne sont pas la Confédération ou encore la Politique Nationale qui seront les éléments fondamentaux ayant influencé le développement économique des Maritimes, mais plutôt les forces économiques mondiales qui font que le marché passera d'une économie transatlantique à un marché intérieur après 1875. Ce climat économique général combiné avec une mauvaise planification de l'exploitation des ressources premières dans les Maritimes font que cette région connaîtra un déclin important après 1867.⁸

Une réévaluation et une révision de la thèse de Saunders feront leur apparition vers le début des années 1970 avec l'avènement des études régionales qui amènera la création du Maritime History Project et le retour de la revue d'histoire régional *Acadiensis*. La grande majorité des chercheurs de cette nouvelle génération tentera de réfuter l'aspect déterministe de la thèse de Saunders. On remarque qu'il existe trois courants de réflexion, qu'on pourrait

⁸ Voir S.A. Saunders. *The Economic History of the Maritime Provinces*. Fredericton: Acadiensis Press; 1984. Pour plus de détail sur cet auteur et sur sa contribution académique dans les provinces maritimes, lire la préface rédigée par T.W. Acheson dans l'édition mentionnée ci-dessus.

voir comme étant complémentaires, dans le cadre de ce que l'on peut qualifier comme étant l'école de pensée Acadiensis.

Parmi les figures les plus importantes de ce nouveau groupe, on retrouve T.W. Acheson. Ce dernier tente d'expliquer le sous-développement relatif des Maritimes par rapport au reste du pays par le fait que les entrepreneurs de cette région n'étaient pas capables de s'adapter au courant d'industrialisation de la fin du 19^e siècle. Le manque d'expérience et de capitaux chez ces entrepreneurs, qui avaient orienté leurs activités essentiellement autour d'un noyau industriel à caractère communautaire, apporta la chute des activités industrielles en milieux urbains dans les provinces maritimes. Les intérêts régionaux seront alors pris par des gens d'affaires du Canada central, amenant ainsi les industries des Maritimes dans un stade de dépendance absolue.⁹

Les deux éléments les plus importants dégagés par Acheson en ce qui concerne les études urbaines sont les suivants: le fait qu'il étudie le rôle des entrepreneurs dans les villes des Maritimes, donnant ainsi une approche et une méthodologie purement régionale au problème du sous-développement de cette région. Deuxièmement, il indique que le manque d'une métropole régionale forte dans les Maritimes a grandement facilité la prise en mains des industries de la région par des entrepreneurs du Canada central, plus particulièrement ceux de Montréal.

Un deuxième groupe s'intéressa surtout à la vulnérabilité des Maritimes et de ces centres urbains vis-à-vis les forces économiques extérieures. Les villes des provinces maritimes, étant en compétition directe avec certains autres

⁹ Voir T.W. Acheson. "The National Policy and the Industrialization of the Maritimes, 1880-1910". *Acadiensis*; 1972; vol. 1, no. 2: pp. 3-28. D'autres auteurs partagent ce point de vue, soit entre autre D. Frank. "The Cape Breton Coal Industry and the Rise and Fall of the British Empire Steel Corporation". *Acadiensis*; 1977; vol. 6: pp. 3-34 et D.A. Sutherland. "The Personnel and Policies of the Halifax Board of Trade, 1890-1914". in L.R. Fisher and E.W. Sager. *The Enterprising Canadians: Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820-1914*. St. John's: Memorial University Press; 1979.

centres urbains autant au pays qu'à l'extérieur, se seraient fait surclasser par des innovations technologiques qui ont été incorporées ailleurs dans le pays et dans le monde. Selon eux, ce concept expliquerait pourquoi certains centres, tels que Saint John et Yarmouth par exemple, auraient perdu leur hégémonie sur l'industrie de la construction navale.¹⁰

En troisième lieu, un des thèmes les plus importants de ces dernières années en ce qui concerne la compréhension du phénomène qu'est le sous-développement des Maritimes est l'interprétation du développement urbain dans le contexte des relations entre le centre et la périphérie au niveau du pays. Comme le mentionnait H.A. Innis dans les années 40 et 50, la croissance économique différentielle à l'intérieur du Canada semble surtout être causée par ce que l'on appelait à l'époque le continentalisme, soit la polarisation centre-périphérie.¹¹ En effet, en 1910, près de 70% de la production dans les secteurs secondaires et tertiaires du pays était concentrée dans les villes en croissance de l'Ontario et du Québec.¹²

Selon ce modèle, les villes du centre du pays ont réussi à accumuler certains avantages sur le plan industriel, ce qui en retour aurait réduit les possibilités de développement des villes en régions périphériques. L'ensemble de ce modèle se base donc sur le fait que le centre fournit les éléments qui sont nécessaires au développement des ressources naturelles dans les régions périphériques, entre autres les capitaux, la main-d'oeuvre et la technologie. En retour, la périphérie exporte des ressources naturelles vers le centre selon les besoins de ce dernier.

¹⁰ Voir D. Alexander. "The Port of Yarmouth, Nova Scotia, 1840-1889". in K. Matthews and G. Panting. *Ships and Shipbuilding in North Atlantic Region*. St. John's: Memorial University Press; 1978 et E. McGahan. *The Port of Saint John 1867-1927: A Study in the Process of Integration*. Saint John: McMillan Press; 1982.

¹¹ H.A. Innis. *The Fur Trade in Canada: An Introduction to Canadian Economic History*. Toronto: University of Toronto Press; (1962), p. 385.

¹² A.G. Green. *Regional Aspects of Canada's Economic Growth*. Toronto: Toronto University Press; 1971, p. 86.

Ce modèle indique, de plus, que la spécialisation des secteurs économiques est différente entre la région centrale et les régions périphériques. Les industries manufacturières sont le principal secteur dans les villes de la région centrale, créant de l'emploi et injectant une certaine croissance démographique. Les régions périphériques, pour leur part, semblent être influencées par le secteur de la vente en gros, particulièrement si l'économie locale est fortement dépendante de l'exportation des ressources naturelles. Quelques études sur les Maritimes avec ces hypothèses de bases furent surtout développées par le géographe-historien L.D. McCann dans le cadre de ces recherches sur le développement urbain de cette région.¹³

Nous croyons qu'il est temps d'analyser la situation sous un autre angle qui risque d'être fort intéressant, ne fût-ce qu'en raison de son complément avec le travail déjà fait. En effet, si les études par le passé ont surtout tenté d'établir comment les villes des Maritimes se sont développées par rapport aux autres centres urbains du Canada, il ne faut pas oublier que ces mêmes villes étaient aussi en compétition à une autre échelle, soit sur le plan régional. Certains centres urbains des Maritimes vont connaître une croissance importante pendant la période étudiée, soit de 1870 à 1910, et ces villes tentent de se tailler une place dans le système urbain régional et peut-être même au niveau national.

Nous proposons alors de regarder le développement du système urbain au niveau régional afin d'identifier les villes qui ont connu soit une croissance, un déclin ou encore une certaine stabilité démographique au tournant du siècle pour la province du Nouveau-Brunswick. Nous tenterons essentiellement d'identifier un nouvel élément moteur qui fait qu'une ville connaisse un état de

¹³ Voir L.D. McCann. "Staples and the New Industrialism in the Growth of Post Confederation Halifax". *Acadiensis*; 1979; vol. 8, no. 2: pp. 47-79 et du même auteur "Metropolitanism and Branch Businesses in the Maritimes, 1881-1931". *Acadiensis*; 1983; vol. 13, no. 1: pp. 112-125.

croissance en analysant l'interaction spatiale entre les divers centres de la province.

Le Nouveau-Brunswick présente certaines caractéristiques particulières, comme nous l'avons mentionné au début de notre chapitre, qui font qu'il porte un intérêt en soi. Premièrement, comme l'ensemble des Maritimes, la population urbaine de cette province connaît une croissance moins rapide que les autres régions du pays, ce qui est en soi une situation qui semble bien différente de la croissance urbaine rapide qui est typique de la fin du 19^e siècle dans le pays et dans la plupart des pays occidentaux. ¹⁴ Deuxièmement, ce qui ressort de la situation de cette province est le fait qu'elle connaissait un des taux d'urbanisation les plus élevés vers le milieu du 19^e siècle, surtout en raison de la présence d'une métropole régionale et provinciale importante, soit Saint John.

En effet, une large partie de la population de la province demeure dans cette cité vers 1871, en faisant la ville la plus importante des Maritimes et la quatrième en importance dans le Dominion du Canada. Cette même ville demeura la ville reine du Nouveau-Brunswick pendant l'ensemble de la période entre 1871 et 1911, mais elle perdra considérablement de son influence au niveau national et perdra le titre de plus grande ville des Maritimes au profit de sa cousine du sud, soit Halifax. Pendant cette même période, certaines autres villes du Nouveau-Brunswick feront une montée considérable, notamment la ville de Moncton.

Nous tenterons donc d'explorer la nature du système urbain de la province du Nouveau-Brunswick afin de dégager principalement le rôle de chacune des villes dans le contexte d'une nouvelle économie industrielle. Nous tenterons, de plus, de voir si Saint John, qui est de loin la ville la plus importante de cette province, a réussi à dominer sans équivoque le système urbain sur le plan

¹⁴ Voir l'ensemble de l'ouvrage d'A.F. Weber.

régional. Une de nos hypothèses de base veut alors que Saint John, en plus de connaître des problèmes quant à la compétition avec les autres centres urbains sur le plan continental, n'a jamais réussi à s'implanter comme métropole régionale dans le cadre d'un sous-système urbain provincial. Nous croyons alors que c'est la combinaison de ces deux éléments qui fait que cette ville est tombée dans une période de stagnation quasi-complète et sans précédent.

1.3 La théorie des systèmes et ses applications pour les recherches urbaines

Pour étudier le problème du développement urbain de la province du Nouveau-Brunswick de façon régionale, c'est-à-dire en considérant seulement les villes de cette province, nous allons avoir recourt à une approche dite systémique.

Jusqu'à présent, les recherches scientifiques occidentales se sont édifiées sur le rationalisme hérité d'Aristote et mis en forme dans le *Discours de la méthode* de Descartes. On voit cependant, dans les quatre ou cinq dernières décennies que s'est développé une nouvelle approche afin d'étudier les phénomènes tant naturels qu'humains, soit la théorie des systèmes. Pour bien faire la distinction entre les deux approches, soit le rationalisme et la systémique, nous allons indiquer les différences en ce qui concerne les préceptes de base de chacune de celles-ci.

L'approche rationaliste classique se base fondamentalement sur quatre préceptes qui sont les suivants, soit: l'évidence, le réductionnisme, la causalité et l'exhaustivité. L'approche systémique, pour sa part, a pour postulat de base la pertinence du sujet (par rapport au chercheur), le globalisme (par rapport à l'environnement même du système), la téléologie (soit la recherche du comportement du système) et l'agrégativité (en vue d'une simplification des

représentations et des résultats). ¹⁵ On voit donc que les deux approches sont très différentes dans leur façon respective d'analyser un phénomène; l'approche rationaliste a souvent tendance à n'étudier qu'un élément en profondeur, cherchant principalement à identifier les différents liens de cause à effet; tandis que l'approche systémique s'arrête davantage sur les comportements et les relations que plusieurs éléments ont entre eux.

En systémique on retrouve, dans le cadre des quatre principes exposés ci-dessus, quatre concepts fondamentaux que sont l'interaction, la globalité, l'organisation et la complexité. En premier lieu, contrairement à ce qu'enseignait la théorie scientifique classique, la relation entre deux éléments n'est pas généralement qu'une simple action causale d'un élément A sur un élément B. Elle comporte normalement une double action de A sur B et de B sur A, ce que l'on appelle une interaction. Deuxièmement, nous entendons par globalité le fait qu'un système est composé de plusieurs éléments. Ceci ne veut pas dire cependant que ce même système est simplement la somme de ces éléments. Pascal avait bien circonscrit le problème en écrivant "Je tiens pour impossible de connaître les parties sans connaître le tout, non plus de connaître le tout sans connaître particulièrement les parties". ¹⁶ Troisièmement, nous voyons le concept de l'organisation, concept qui peut être considéré comme étant l'élément central de la systémique. Cette organisation est l'agencement des relations entre les différentes composantes qui produisent une nouvelle unité possédant des qualités que n'ont pas ses composantes (on appelle aussi ce concept l'entropie

¹⁵ Pour une explication plus détaillée de qu'est-ce qu'est la systémique, voir D. Durand. *La systémique*. (coll. Que sais-je? #1795), Paris: Presses universitaires de France; (1979) 1992, pp. 5-21 et W.J. Coffey. *Geography: Towards a General Spatial Systems Approach*. New York: Methuen & Co.; 1981, pp. 3-32.

¹⁶ Ce commentaire de Pascal résume très bien l'ancien débat qui persiste toujours dans l'ensemble des différentes communautés scientifiques, tant au niveau des sciences naturelles que dans les sciences sociales et humaines. Doit-on étudier les phénomènes sous un aspect macroscopique ou plutôt sous un angle microscopique. Dans notre cas, la systémique emploie une méthodologie qui étudie le macrocosme, qui s'arrête donc d'abord et avant tout sur les formes globales.

du système). En dernier lieu, nous voyons qu'il existe dans tous les systèmes un élément de complexité avec lequel le chercheur doit négocier. De plus en plus, le chercheur la constate et admet qu'on ne peut la saisir dans son entier ou encore en comprendre toute sa richesse.¹⁷

Maintenant que nous avons défini de façon assez générale ce qu'est l'approche systémique, il paraît important de donner la description d'un système, en considérant surtout l'aspect structurel de celui-ci. Nous donnerons une courte description des éléments formant un système et nous indiquerons aussi les différentes équivalences en ce qui concerne la dimension des systèmes urbains en prenant pour exemple notre terrain d'étude.

Essentiellement, un système correspond à la combinaison de quatre composantes. En premier lieu, une frontière qui soit plus ou moins perméable. Dans le cas de notre étude, cette frontière correspond aux bordures politiques de l'entité provinciale du Nouveau-Brunswick.¹⁸ Deuxièmement, la présence d'éléments qui peuvent être définis et classés. Dans notre cas, ces éléments sont les villes, car nous étudions les propriétés d'un système urbain. En troisième lieu, un système doit comprendre un réseau de relation (soit un réseau de transport ou de communication) qui véhicule des informations dans toutes ses formes possibles (soit le transport de personnes, d'argent ou la voie des communications modernes comme le téléphone). Pour notre étude, nous nous limiterons au réseau postal comme élément de relation. Finalement, on doit

¹⁷ D. Durand, pp. 11-12 et W.J. Coffey, pp. 24-30.

¹⁸ Nous sommes conscients que notre schéma connaît certains problèmes quant à la limitation de la frontière aux simples bordures de la province. En effet, seulement un système ayant pour frontière le monde entier pourrait véritablement nous fournir les éléments explicatifs de la croissance et du déclin des villes avec la venue d'une économie qui se mondialise de plus en plus à partir du début du 19^{ème} siècle. Ceci est toutefois pratiquement impossible et il s'agit d'être conscient, tout en établissant des frontières au système que l'on étudie, que des éléments extérieurs peuvent venir introduire des interférences dans celui-ci (car rare sont les systèmes qui soient totalement imperméable). Dans le cas de notre problématique, nous cherchons à comprendre les différents rapports qu'ont connu les villes à l'intérieur de la province du Nouveau-Brunswick et non pas le rapport entre ces dernières et l'extérieur de la province.

posséder des zones de gestion et d'organisation qui ont pour rôle de "stocker" les informations et d'agir aussi sur les flux dans les réseaux de relations. Dans notre schéma, nous identifions l'élite locale, en particulier les entrepreneurs commerciaux et industriels, comme jouant un rôle à ce niveau. Les différents gouvernements politiques, tant au niveau provincial que local, pourraient aussi être identifiés comme étant importants dans cette facette.¹⁹

La systémique, il faut bien le dire, a connu ses débuts surtout dans les sciences dites pures ou naturelles telles que la physique et la biologie. Elle fut incorporée aux disciplines des sciences sociales et humaines un peu plus tard, soit vers le milieu des années soixante, alors que J.W. Forrester débuta ses études sur les dynamiques urbaines. Dans les dix ou quinze dernières années, on voit que les géographes, en particulier, s'engagent dans une réflexion sur la systématisation de cette nouvelle démarche scientifique.²⁰

Plusieurs géographes et/ou historiens s'opposent toutefois à ce paradigme et se posent de sérieuses questions face à l'utilisation de l'analyse systémique au sein des sciences humaines et sociales. Les questions essentielles pour ces sceptiques et critiques de l'analyse systémique sont fondamentalement les suivantes: peut-on traiter des pratiques socio-spatiales comme on le fait des mécanismes physiques? Le transfert des théories d'un univers de recherche (tels que la cybernétique, la génétique ou la thermodynamique) à un autre (notamment la géographie humaine) est-il possible et apporte-t-il des résultats viables?²¹

¹⁹ D. Durand, pp. 14-15.

²⁰ Voir, en ce qui concerne les études de J.W. Forrester, ses livres intitulés *Principles of Systems*. Cambridge, Mass.: M.I.T. Press; 1967 et *Urban Dynamics*. Cambridge, Mass.: M.I.T. Press; 1969. Dans cette même lignée, d'autres auteurs ont approfondi la réflexion sur la systémique appliquée en géographie, soit par exemple J.L. Le Moigne. *La théorie du système général: théorie de la modélisation*. Paris: Presses universitaires de France; 1977 et W.J. Coffey.

²¹ Voir à ce sujet les articles de A.S. Bailly. "L'analyse des systèmes en géographie humaine: une réflexion épistémologique et critique". *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien*; 1987; vol. 31, no. 1: pp. 44-47 et Y.Y. Papageorgiou. "Some Thoughts about Theory in the Social Sciences". *Geographical Analysis*, 1982; vol. 14, no. 4: pp. 340-346.

Un des commentaires qu'apportent ces critiques de la systématique repose sur le fait que la plupart des chercheurs faisant des études avec justement ce type d'approche semble évacuer les aspects non communicables et non descriptibles de l'expérience humaine. Selon eux, cette approche, s'accompagne d'une grave perte d'informations, et l'être humain se voit très souvent réduit à l'état de rouage, sans choix d'objectifs autre que ceux du système.²²

En ce qui concerne la première critique, à savoir si l'on peut transférer des concepts d'un domaine à l'autre, nous croyons sincèrement que ceci ne présente pas un problème en soi. Il faut bien réaliser que nos concepts scientifiques modernes ne sont, en fait, qu'une approximation raisonnable d'une réalité que nous ne pouvons et que nous ne pourrions jamais appréhender en elle-même. Il s'agit d'un paradigme qu'on s'est efforcé de définir et de présenter au lecteur afin que ce dernier puisse évaluer sa validité par lui-même.²³ Pour ce qui est de la deuxième critique, nous croyons que celle-ci est des plus valables car, tout au long de nos propres lectures, nous avons souvent fait cette même constatation. C'est pourquoi nous allons tenter d'introduire une courte section dans notre thèse portant sur les motivations des individus de vouloir intégrer leurs localités dans un réseau de communication tel que celui des bureaux de poste. Nous nous servirons alors d'une source plutôt qualitative nous donnant ainsi peut-être quelques indications sur les aspirations des gens de l'époque quant au développement de leur localité respective et de l'utilisation des communications. Il ne faut pas oublier qu'un système n'est rien en soi et que ce dernier n'existe que par la valorisation et le désir de l'être humain.

²² A.S. Bailly, p. 45.

²³ Sur ce point en particulier, nous partageons plutôt l'opinion de M. Phipps, point de vue qui peut être dégagé dans son article "Un mauvais adversaire pour un bon combat: un commentaire sur 'L'analyse des systèmes en géographie'". *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien*; 1987; vol. 31, no. 1: pp. 47-49. Voir également H. Couclelis. "Some Second Thoughts about Theory in the Social Sciences". *Geographical Analysis*; 1983; vol. 15, no. 1: pp. 28-33.

Notre travail s'inscrit donc d'abord et avant tout dans une certaine tradition de recherche systémique qui tente d'expliquer les phénomènes de la croissance, du déclin ou de la stabilité démographique des villes. En effet, au cours du 20^e siècle et, plus particulièrement, dans les 30 dernières années, on voit qu'une série de géographes, d'historiens, d'économistes ou de démographes ont développé des modèles d'analyse systémique afin d'interpréter les problèmes urbains ou encore les problèmes de développement régional.

De façon générale, on peut dire que quatre grands modèles ont été mis en place dans le contexte des études urbaines en Amérique du Nord, soit les suivants: premièrement, on voit le modèle du continentalisme et du mercantilisme dans lequel la croissance urbaine est initiée par des investissements extérieurs, venant souvent soit de la mère patrie dans le cas du mercantilisme, soit des villes qui sont établies depuis plus longtemps dans le contexte centre/périphérie.²⁴

En deuxième lieu, on retrouve le modèle de l'exportation des ressources naturelles dans lequel le développement des villes dépend principalement de la croissance dans les secteurs d'activités primaires et des capacités d'un centre de répondre aux besoins des sous-régions desservies.²⁵ Ce modèle fait des rapprochements importants avec la théorie des places centrales qui fut développée par W. Christaller au début des années 30.²⁶

²⁴ Voir en ce qui concerne le continentalisme F.J. Turner. *The Frontier in American History*. New York: Holt, Rinehart and Winston; 1962 (1894) et en ce qui concerne le mercantilisme, voir J.R. Vance. *The Merchant's World: The Geography of Wholesaling*. New Jersey: Englewood Cliffs; 1970. et F. Lukermann. "Empirical Expressions of Nodality and Hierarchy in Circulation Manifold". *East Lakes Geographer*; 1966; vol. 2: pp. 17-44.

²⁵ Voir, en ce qui concerne le modèle d'exploitation des ressources premières, les travaux de H.A. Innis, en particulier *Essays in Canadian Economic History*. Toronto: Toronto University Press; 1957 dont les différents textes représentent d'excellents exemples de ce modèle. Aussi, voir M.H. Watkins. "A Staple Theory of Economic Growth". *The Canadian Journal of Economics and Political Science*; 1963; vol. 24: pp. 141-158. ainsi que D.C North, en ce qui concerne l'expérience américaine, et son livre *The Economic Growth of the United States, 1790-1860*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall; 1961.

²⁶ Pour des informations concernant la théorie des places centrales, voir le livre de vulgarisation de L.J. King intitulé *Central Place Theory*. London: Sage Publications; 1984 et bien sûr le livre de

Un troisième modèle, celui de la spécialisation industrielle, nous indique que la croissance urbaine dépend principalement, surtout à partir du milieu du 19^e siècle, du climat économique dominant sur le plan national ou régional et sur la force relative des secteurs économiques à l'intérieur des villes. Ce modèle a tendance à établir des parallèles entre la croissance urbaine et le processus de l'industrialisation. ²⁷

En dernier lieu, on retrouve le modèle des changements sociaux dans lequel la croissance des villes est largement difficile à prédire, car elle serait dépendante de l'adaptation des centres aux changements technologiques et sociaux d'une époque donnée. ²⁸

1.4 Information et système urbain

En relation avec le modèle des changements sociaux, on voit que les chercheurs en sciences sociales et humaines réalisent que l'information (et de ce fait les communications également) est un phénomène du monde naturel et physique de première importance. Par ceci, nous voulons dire que les organismes vivants, contrairement aux objets inanimés, ont un certain niveau d'organisation qui demande une gestion des informations, des habiletés de communiquer et une part de contrôle de son environnement. ²⁹

W. Christaller qui mit en place cette méthodologie, soit *Central Places in Southern Germany*. Englewood, N.J.: Prentice-Hall; 1966 (1933).

²⁷ La plupart des travaux effectués en se basant sur ce modèle se retrouve surtout aux États-Unis. Voir, entre autre, A.R. Pred. "Industrialization, Initial Advantage and American Metropolitan Growth". *Geographical Review*; 1965; vol. 55: pp. 165-180 et du même auteur *The Spatial Dynamics of Urban Industrial Growth: 1800-1914*. Cambridge, Mass.: M. I. T. Press; 1966. Une autre personnes qui se spécialise dans ce type d'approche est E.E. Lampard. "The Evolving System of Cities in the United States". in H.S. Perloff and L. Wingo (eds.). *Issues in Urban Economics*. Baltimore: John Hopkins Press; 1968: pp. 81-140.

²⁸ Ce dernier courant se base davantage sur le fait que les villes sont le résultat d'un très grand nombre de rôles juxtaposés et qui opèrent sous l'influence de nombreuses forces. Les chercheurs qui adhèrent à cette ligne de pensée croient qu'il faut incorporer d'autres éléments que seulement les domaines économiques. Les changements sociaux deviennent alors autres choses que d'être simplement une variable de l'économie ceux-ci peuvent, à leur tour, injecter leur part dans la croissance démographique. Voir à ce sujet la façon dont R.L. Meier traite le rôle de l'information dans *A Communications Theory of Urban Growth*. Cambridge, Mass.: M. I. T. Press; 1967 (1962).

²⁹ Pour une description plus approfondie des différences entre le monde inanimé et animé (ou vivant), voir J.R. Beniger, pp. 34-36.

Mais pour que l'on puisse parler d'organisation proprement dite, plutôt que simplement d'un niveau d'ordre (par opposition au désordre ou au chaos) il faut qu'un élément vivant possède un but, une finalité (en anglais, l'expression employée par Beniger est la suivante "organization is end-directed") ainsi que des stratégies pour parvenir à leur fin. C'est ce même concept de finalité qui amène à la fois J.R Beniger et C. Raffestin vers l'idée clef qu'ils explorent dans leurs recherches distinctes, soit le contrôle ou encore en d'autres termes, le pouvoir.³⁰

Dans un schéma qui nous est proposé par ces deux auteurs, la société en général opère selon les mêmes règles que tout organisme vivant, soit en ayant pour base trois concepts clés en relation avec la finalité - le contrôle (ou jeux de pouvoir), l'information et la communication. Dans les sociétés humaines, on fait alors intervenir un schéma de relation qui s'articule autour des éléments suivants: les acteurs sociaux, la finalité de ces acteurs (ou l'ensemble de leurs intentions), et les stratégies des ces derniers pour arriver à leurs fins. Il faut bien reconnaître que notre société implique une organisation et une hiérarchie. L'évêque, le marchand, le gouverneur et le banquier sont en fait des acteurs sociaux possédant certaines fonctions de coordination, de contrôle.

Deuxièmement, ces intervenants ont des buts plus ou moins précis qui leur sont fournis par le cadre de l'organisation sociale dans laquelle ils participent. On voit aussi souvent que la plupart des organismes, à l'intérieur de la société occidentale du moins, tentent de faire valoir les buts de l'individu à l'intérieur de l'organisation afin qu'il existe une projection dans les deux sens quant à la finalité des projets et aux succès de l'organisme (fondement même du système capitaliste).

³⁰ C. Raffestin, *Pour une géographie du pouvoir*. Paris: LITEC; 1980, pp. 33-43 et voir aussi à ce sujet l'ensemble du chapitre deux intitulé "Programming and Control: The Essential Life Process" in J.R. Beniger, pp. 31-44.

Finalement, les intervenants doivent posséder des outils d'interaction afin d'étendre leurs champs de coordination (voir de contrôle et même de pouvoir). On voit souvent que ces outils se traduisent par des moyens de communication qui permettent justement d'entrer en interaction avec des gens de régions plus éloignées sans même se déplacer. Les communications modernes permettent donc un contrôle sur de grandes superficies avec un minimum de temps nécessaire pour que les informations arrivent à destination. C'est ce qui fait dire à C. Raffestin que tout pouvoir s'exerce dans un champ de communication et que tout champ de communication s'exerce dans un champ de pouvoir.³¹

Toutefois, à la grande différence des organismes vivants, la société, ou encore les systèmes sociaux, sont construits d'éléments qui sont assez indépendants les uns des autres - individus, familles, organisations - qui ont chacun leurs finalités, leurs buts qui peuvent se combiner, se croiser ou encore s'affronter. C'est pourquoi les besoins pour un contrôle et une certaine coordination dans les systèmes sociaux demandent encore plus de ressources en gestion des informations que le simple organisme vivant.

Cette conclusion nous suggère alors que l'un des domaines qui devrait être particulièrement mis en avant plan dans les sciences humaines et sociales est l'étude des communications (soit la génération d'informations, le "stockage" et la gestion de celle-ci ainsi que les nombreux processus de communication). N. Wiener, un des pionniers de la cybernétique, écrira en 1950 "society can only be understood through a study of the messages and the communication facilities which belong to it", argument qui sera repris par la suite par certains théoriciens de l'information, notamment H.A. Innis et M. McLuhan.³²

³¹ C. Raffestin, pp. 33-43.

³² Voir N. Wiener, *The Human Use of Human Beings: Cybernetics and Society*. Boston: Houghton Mifflin; 1950, p. 9. Les travaux de H.A. Innis et de M. McLuhan dans le domaine des communications vont s'inspirer de ce concept. Voir H.A. Innis *The Bias of Communication*. Toronto: University of Toronto Press; 1951 ainsi que le livre de M. McLuhan, *Understanding Media: The Extensions of Man*. Markham: Penguin Books; 1964.

A partir de ces quelques concepts sur le contrôle, le pouvoir et le rôle de l'information dans les sociétés humaines, comment étudier le développement des villes et le phénomène de l'urbanisation? Pour faire le pont entre ces deux sphères de notre recherche, nous proposons d'étudier la relation entre l'urbanisation structurelle et l'urbanisation démographique.

L'approche structurelle et/ou systémique postule que le développement urbain repose grandement sur la mise en place de fonctions sociale, politique et économique qui demandent une certaine organisation de l'espace. Elle demande donc, afin d'être opérationnelle, une certaine concentration de la population en général mais aussi d'institutions sociales de tout genre (une ville, par exemple) et exige la mise en place de moyens de transmission, de contrôle et de pouvoir (ce qui se traduit souvent par la mise en place de réseaux de communication). ³³

L'urbanisation structurelle suppose donc la mise en place d'un système urbain et laisse entrevoir qu'un des rôles les plus importants d'une ville est d'étendre son champ d'influence en tentant de coordonner une foule d'activités dans son environnement et en essayant de contrôler les autres communautés de son entourage. On peut donc définir l'urbanisation, en général, comme l'avait fait C. Tilly en 1964, alors que ce dernier indiquait que ce phénomène découlait directement des changements qui apparaissent avec la mise en place d'activités sociales à large échelle. ³⁴

Un des exemples les plus frappants démontrant ce modèle d'urbanisation structurelle (fondé sur la centralisation et le contrôle d'une ville sur son entourage) ne se retrouve pas seulement au tournant du 20^e siècle mais bien

³³ Pour des renseignements sur le rôle des communications dans la sphère de l'urbanisation, vous pouvez consulter A.R. Pred, *Urban Growth and the Circulation of Information: The United States System of Cities, 1790-1840*. Cambridge, Mass.: Harvard University press; 1973 ainsi que C. Raffestin.

³⁴ Voir C. Tilly cité dans J. de Vries, "Studying Cities in their Context", *Revue d'histoire urbaine / Urban History Review*; 1990; vol. 18, no. 3, p. 4.

dans l'empire romain d'avant Jésus-Christ. Comme le feront remarquer H.A. Innis et, un peu plus tard, M. McLuhan, le développement de la capitale de cet empire, soit Rome, fut le résultat d'une centralisation du pouvoir et des différentes institutions rendue possible par la mise en place d'une nouvelle technologie de communication, soit la combinaison route et papyrus.³⁵ McLuhan nous indique même que l'apparition de la ville ("full-blown city") coïncide étrangement avec le développement des formes d'écriture, spécialement la forme phonétique qui fait des distinctions assez nettes entre l'image et le son. Ce dernier poursuit alors l'idée d'Innis en spécifiant que c'est grâce à ce nouvel instrument de gestion de l'information que Rome, dès l'époque tribale, a réussi à imposer l'ordre dans ses environs plus immédiats.

On voit donc que l'étude des réseaux de communication devient alors une étape importante afin de mieux comprendre l'évolution du système urbain et la croissance différentielle de certains centres comparativement à d'autres. En effet, les communications se situent à mi-chemin entre les acteurs sociaux, leurs intentions et l'impact que ces derniers peuvent avoir sur le développement d'une ville en particulier et sur l'établissement d'un certain ordre à une plus grande échelle.

Le concept de base qui sera alors appliqué tout au long de ce travail est que les systèmes de communication sont d'une importance capitale pour les systèmes vivants afin de combattre l'entropie, soit de maintenir un niveau d'organisation et de contrôle sur leur environnement. Ceci s'applique autant à la molécule d'ADN qu'à l'être humain en général et à l'ensemble de la société également. En fait, aucune technologie humaine n'a plus d'affinité avec les autres systèmes vivants que celle des communications et le processus de gestion de l'information.

³⁵ Consulter pour plus de détails H.A. Innis, *Empire and Communication*. Toronto: Toronto University Press; 1972 (1950), pp. 100-112 et M. McLuhan, pp. 96-100.

1.5 Plan du travail

Notre travail s'articule donc autour de trois grands thèmes que sont la croissance démographique des localités du Nouveau-Brunswick, l'intégration de ces communautés dans le réseau postal et le rôle des entrepreneurs dans ce processus d'intégration afin de répondre aux besoins de coordination d'une société qui se complexifie. Nous avons donc divisé la thèse en trois chapitres afin de faire le tour de ces questions.

Dans le prochain chapitre, le deuxième, nous tenterons de circonscrire l'évolution démographique des différentes localités du Nouveau-Brunswick pendant l'époque que nous étudions, soit de 1870 à 1910. Ceci n'est pas chose facile, car les données officielles ne sont pas disponibles, à cette époque, pour un bon nombre de localités de cette province car seulement les statistiques des localités incorporées (c'est-à-dire, reconnues comme entité politique) étaient alors recueillies. Nous présenterons alors quelques sources alternatives et tenterons d'en arriver à une estimation raisonnable de la population pour une majorité des centres étudiés.

A l'intérieur du troisième chapitre, nous allons tenter de dégager comment le réseau postal s'est articulé dans cette province, tentant de rejoindre de plus en plus de localités tout en améliorant ces services, avec l'aide de cartes géographiques de l'époque nous donnant des indications sur les routes postales, ainsi que des données sur le transport du courrier retrouvées dans les *Documents de la session* et les *Distribution List*. A l'intérieur de ce même chapitre, nous tenterons de démontrer, avec l'aide des données sur les revenus postaux, tirées des *Documents de la session*, que le niveau d'activité postale dans une communauté reflète bien son degré d'intégration à l'intérieur de ce réseau de communication.

Dans le quatrième et dernier chapitre, nous étudierons la structure économique des différentes villes. Pour ce faire, nous utiliserons le nombre de commerces et d'industries dans chacune des villes respectives (afin d'établir des ratios en fonction de la population). Nous tenterons également dans ce chapitre, de sortir d'un modèle purement économique pour explorer les motifs et les aspirations des gens des communautés face aux réseaux de communications, soit en prenant l'exemple du système postal. À partir d'une analyse des pétitions envoyées aux responsables des postes à Ottawa, nous tenterons de faire ressortir deux éléments primordiaux: premièrement, nous voulons vérifier l'hypothèse qui veut que la classe des gens d'affaires soit largement impliquée dans ce genre de requête en raison de l'influence qu'ont les communications sur leurs activités professionnelles. Deuxièmement, nous regarderons les facteurs qui sont avancés par les demandeurs afin de dégager l'importance des communications à la fois pour la communauté et pour les intervenants.

Notre travail a donc pour but principal de circonscrire le développement des localités du Nouveau-Brunswick dans le cadre d'un système urbain en formation, système urbain qui fut grandement influencé par les deux dynamiques à la base même de notre société aujourd'hui; soit la mise en place d'une économie spatiale complexe et la création d'un monde d'interactions et d'échanges grâce à une première phase de la révolution des communications et des transports à distance.

Pour donner une définition plutôt sommaire de ce que l'on entend par économie spatiale avancée, nous pouvons dire qu'elle consiste en un système où il existe des échanges entre les villes ou entre les régions et dans lequel les interactions entre producteurs et consommateurs ne sont plus nécessairement face à face. On voit alors que les produits d'échange doivent voyager à plus

grandes distances car la plupart des marchés ne sont plus seulement situés à un niveau local. ³⁶

D'un côté, l'entrepreneur qui veut spécialiser ses opérations doit opérer sur des étendues géographiques toujours plus grandes. Dans le contexte que nous venons de présenter, un entrepreneur est un individu qui se situe comme intermédiaire d'échange entre le producteur et le consommateur qui ne peuvent plus se rencontrer en personne. L'entrepreneur, dans cette définition, n'est donc pas seulement le grand capitaine d'industrie mais toute personne qui se situe à la tête d'un établissement commercial, industriel ou de services. Son rôle premier devient alors de recevoir une part de la valeur des échanges comme paiement pour ces services. ³⁷

Pour assurer une plus grande rentabilité de leurs industries ou de leurs commerces, les entrepreneurs plus spécialisés demandent donc un contrôle plus important sur l'ensemble de l'économie spatiale. C'est parce que les informations et les communications sont primordiales au contrôle des échanges que les entrepreneurs doivent se localiser là où les possibilités d'accès à l'information sont de meilleure qualité.

Une concentration d'entrepreneurs peut être le résultat du fait qu'une certaine localisation possède une bonne connectivité à un réseau de communication. En retour, cette même concentration peut exiger certaines améliorations du réseau de communication afin d'avoir un meilleur accès aux informations. ³⁸ C'est donc à partir de cette base théorique que nous pensons

³⁶ Ce phénomène peut aussi être qualifié de globalisation des marchés. De fait, les échanges économiques ont toujours une dimension spatiale, ce qui est particulier à la forme complexe c'est que les échanges sont plus nombreux et recouvrent de plus grandes surfaces spatiales.

³⁷ Cette définition de l'entrepreneur est tirée de D.R. Meyer, "A Dynamic Model of the Intergration of Frontier Places into the United States System of Cities". *Economic Geography*, 1980; vol. 56: pp. 121-122. Nous pouvons, grâce à ce concept, englober l'ensemble des secteurs des services, de l'information et des différents commerces. Cette définition veut aussi regrouper l'ensemble des producteurs que nous pourrions aussi qualifier de chefs d'industrie.

³⁸ Ce modèle nous est présenté de façon théorique par D.R. Meyer, p. 122. Nous tenterons, dans le cadre de notre étude, de voir si ce modèle peut s'appliquer à une situation empirique.

étudier de façon spécifique la relation entre les entrepreneurs et les communications.

Chap. 2: Le développement démographique des villes du Nouveau-Brunswick

2.1 Les raisons qui expliquent le choix des centres à l'étude

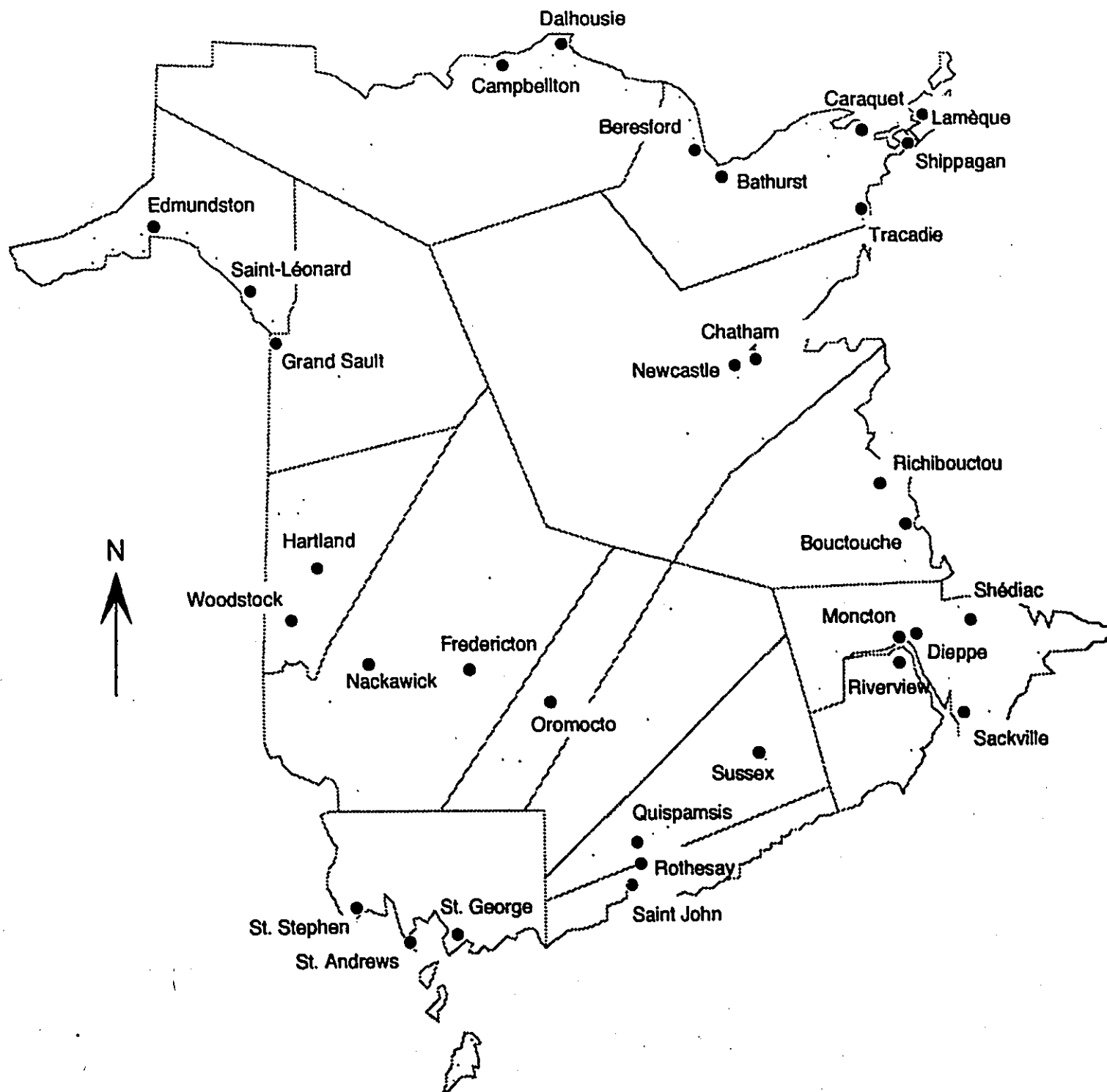
Afin d'étudier le développement démographique et structurel des centres urbains du Nouveau-Brunswick ainsi que la mise en place d'un réseau de communication comme celui des bureaux de poste nous avons dû procéder à un échantillonnage des centres que nous voulons analyser. Pour ce faire, nous avons utilisé un principe qui veut que l'on projette dans le passé les bases du système urbain actuel plutôt que de tenter de recréer le système de villes tel qu'il existait à l'époque. Étant donné que nous voulons évaluer comment le présent système urbain fut influencé par les structures qui furent mises en place à la fin du 19^e et au début du 20^e siècle, il nous semble logique de prendre en considération la structure actuelle du système urbain comme référence de base.³⁹

Dans le cadre de ce présent projet, nous allons donc étudier le développement et la création du réseau d'interactions entre les 32 communautés actuelles qui constituent les cités et les villes enregistrées comme étant des subdivisions de recensement en 1986 auprès de Statistique Canada. Ceci nous permet de limiter l'étude aux communautés qui aujourd'hui jouent un rôle important au niveau de la politique municipale et provinciale.⁴⁰

³⁹ Si nous utilisons cette méthode de reconstitution des processus historiques avec des limites actuelles, c'est parce que nous croyons que celle-ci assure une comparaison des résultats de façon plus adéquate sur une longue échelle. Nous nous sommes inspiré d'un article de S.B. Warner et S. Fleisch intitulé "The Past of Today's Present: A Social History of America Metropolises 1960-1860". *Journal of Urban History*; 1976; vol. 3, no. 1: pp. 3-91, pour établir ce raisonnement. Dans le cadre de cet article, les auteurs tentent de transférer les limites politiques actuelles des grandes métropoles américaines afin de faire des comparaisons plus adéquates pour l'ensemble des quartiers de celles-ci. Ceci leur donne donc la chance de faire des comparaisons plus adéquates avec la situation présente dans les métropoles, et plus important encore, cette méthode leur permet d'étudier des quartiers qui n'auraient pas autrement été considérés dans l'analyse.

⁴⁰ L'ensemble de cet échantillon fut établi à partir des relevés statistiques actuels ainsi que dans la carte des subdivisions de recensement pour la province du Nouveau-Brunswick de Statistique Canada.

Figure 2.1 - Carte montrant la localisation
des 32 communautés étudiées
du Nouveau-Brunswick



Tout comme pour l'étude de Warner et Fleisch, l'apport le plus important de cette approche est le fait que nous pouvons étudier un ensemble de communautés qui ne pourrait pas autrement être considéré si on se limitait seulement au système urbain de l'époque. En effet, le développement des communautés du Nouveau-Brunswick est marqué par une évolution particulière en ce qui concerne la mise en place des infrastructures municipales et nous allons tenter ici d'en présenter les éléments essentiels.

Pour le bureau des recensements du Dominion du Canada à la fin du 19^e siècle, seulement les villes ayant plus de 1 000 habitants et étant incorporées en vertu des règlements provinciaux étaient considérés comme centres urbains. Les centres qui ne rencontraient pas ces deux exigences n'étaient alors pas considérés comme villes et leurs statistiques étaient amalgamées et compilées avec les données du secteur rural.

Au Nouveau-Brunswick, seulement 20 villes furent incorporées avant 1911-12. La première ville à être incorporée fut Saint John en 1785 et il faudra attendre 1848 avant qu'une deuxième ville connaisse le même sort, soit la capitale provinciale de Fredericton.⁴¹ Les autorités gouvernementales de la colonie reconnaissaient l'influence qu'avait eu les "town meeting" et autres institutions politiques locales sur la Révolution américaine en 1776, et celles-ci ne voulaient pas voir se répéter cette même expérience au Nouveau-Brunswick.

La venue du gouvernement responsable dans cette province en 1848 changea grandement l'attitude du gouvernement en ce qui concerne la mise en place de gouvernements municipaux. Trois ans plus tard, soit en 1851, celui-ci

⁴¹ Pour un survol rapide du développement des institutions de gouvernement municipal au Nouveau-Brunswick, voir D.J.H. Higgins. *Local and Urban Politics in Canada*. Toronto: Gage Publishing Company; 1986, pp. 40-42 et G. Cyr "Le programme 'chance égale pour tous' et la Réforme du système de gouvernement municipal au Nouveau-Brunswick. *Revue de la Société historique du Madawaska*; 1990; vol. 18, no. 2-3: pp. 3-12. La référence de base à consulter est très certainement l'ensemble des chapitres 1 à 5, pp. 7-30 dans le livre de H. Whalen intitulé *The Development of Local Government in New Brunswick*. Fredericton: Imprimeur de la Reine; 1963.

créa une nouvelle forme de gouvernement local en faisant passer la Loi sur les Municipalités, loi qui permettait désormais aux comtés de s'incorporer et créait une nouvelle forme de gouvernement, soit les municipalités rurales.⁴² Ce changement d'orientation en ce qui concerne le rôle du gouvernement local au Nouveau-Brunswick fut surtout le résultat de pressions économiques apportées par le changement d'une politique de type protectionniste à une politique libre-échangiste de l'Angleterre, ce qui eut pour effet de nuire énormément aux rapports commerciaux entre la mère patrie et ses petites colonies des Maritimes. Étant donné cette nouvelle conjoncture, le déficit du Nouveau-Brunswick grimpa considérablement et c'est pourquoi le gouvernement était désormais favorable à ce que les municipalités puissent établir un système de taxation ayant pour objet de maintenir des infrastructures au niveau local.⁴³ On verra alors entre 1851 et 1896 que neuf villes vont s'incorporer sous ce nouveau régime et par déclaration spéciale de l'Assemblée législative, soit Woodstock (1856), St. Stephen (1871), Portland (1871), Milltown (1873), Moncton (1875), Marysville (1886), Campbellton (1888), Grand-Sault (1890) et Chatham (1890).⁴⁴

L'année 1896 marque une date importante en ce qui concerne le développement des communautés urbaines au Nouveau-Brunswick. En effet, c'est en cette année que l'Assemblée législative adopta la Loi d'Incorporation des villes qui devait servir de guide à toute localité désirant s'incorporer. On vit alors entre 1896 et 1911-12 (fin de la période que l'on étudie) que neuf autres villes vont s'incorporer, soit Newcastle (1899), Sackville (1903), Shédiac (1903), St. Andrews (1903), Sussex (1904), St. George (1904), Edmundston (1905), Dalhousie (1905) et Bathurst (1912).⁴⁵

⁴² G. Cyr, p. 8.

⁴³ H. Whalen, p. 20.

⁴⁴ *Ibid*, p. 7.

⁴⁵ G. Cyr, p. 10 et H. Whalen, p. 8.

Deux éléments importants peuvent être dégagés de ce que nous venons de présenter. Premièrement, si nous prenons ces 20 villes incorporées avant 1911-12, on s'aperçoit que seulement 17 ont encore le statut de ville aujourd'hui. Les villes de Marysville et de Portland furent intégrées dans les communautés urbaines de Fredericton et de Saint John respectivement tandis que la ville de Milltown verra son statut de ville révoqué. Il est donc vrai que nous éliminons, avec cette méthodologie, certaines communautés qui à l'époque étaient assez importantes considérant le fait qu'elles avaient obtenu le gouvernement local. Mais plus important encore est le fait que si l'on étudiait le système urbain tel qu'il figure sous cette ancienne définition des bureaux de recensement du Canada, 15 autres communautés importantes dans le contexte urbain actuel de la province du Nouveau-Brunswick ne seraient pas du tout considérées.

Des villes importantes aujourd'hui, des communautés très importantes à l'époque, telles que Caraquet, Tracadie, Bouctouche, Richibouctou qui ont très près sinon plus de 1 000 habitants à l'époque ne pourraient pas être prises en considération. Il est à remarquer, aussi, qu'un grand nombre de ces communautés qui sont intégrées en raison de notre méthodologie sont francophones et que ceux-ci ne s'organiseront seulement que plus tard en ce qui concerne la mise en place de gouvernements locaux. Notre principe de sélection exclut alors un minimum de villes de l'époque (qui ne sont plus très importantes dans le système urbain actuel) mais permet en revanche d'intégrer les communautés francophones et de décrire leur évolution à l'intérieur d'un système urbain en développement, système dans lequel elles jouent aujourd'hui un rôle important.

Deuxièmement, la création d'une forme de gouvernement local dans ces différentes localités est la preuve même que la période que nous étudions, soit de 1867 à 1911 est importante pour le développement urbain en général au

Nouveau-Brunswick. Ces institutions politiques donneront aussi quelques outils pour l'expansion économique de certaines communautés et nous verrons si ces dernières, qui sont déjà reconnues comme entité politique à l'époque, dominaient l'ensemble du système urbain autrefois.

En choisissant ainsi les villes que nous voulons étudier, deux problèmes d'ordre pratique peuvent se rencontrer. Le premier est le fait que la toponymie est changeante, que certaines villes peuvent avoir un différent nom à l'époque que nous étudions et que nous devons rechercher les noms des bureaux de poste qui s'y trouvaient au tournant du siècle, ce qui n'est pas une tâche facile quand on considère le facteur du changement des noms. Pour régler ce problème, nous avons dû faire appel à d'autres études qui se sont penchées sur cette question afin de nous donner certaines bases de références. C'est ainsi que le livre d'A. Rayburn sur les noms géographiques du Nouveau-Brunswick fut particulièrement utile.⁴⁶ En effet, ce volume retrace l'évolution des noms de lieu et des noms des bureaux de poste pour l'ensemble des communautés actuelles de la province. De là, nous avons rassemblé les informations concernant les 114 villes et villages de la province en 1986 et nous avons créé un index par ordre alphabétique qui se retrouve en annexe du présent travail. Nous nous servirons de cet index afin de compiler les informations pour nos 32 communautés à l'étude.⁴⁷

L'autre problème, plus grave encore en ce qui concerne les buts de notre projet, est le fait que l'on ne retrouve pas de statistique pour les centres autre que ceux qui sont incorporés, soit les 17 centres auxquels nous avons fait référence

⁴⁶ Voir le travail d'A. Rayburn sur la toponymie intitulé *Geographical Names of New Brunswick*. Ottawa: Canadian Permanent Committee on Geographical Names; 1975.

⁴⁷ Il est bon ici de mentionner les quelques communautés ayant un nom différent pendant la période que nous étudions. On voit que Bathurst regroupe également St. Peter's Village, que Dieppe s'appelle à l'époque Leger's Corner, qu'Edmundston a pour nom Little Falls, qu'Oromocto s'appelle également Blissville et que Riverview porte le nom de Turtle Creek. Pour plus de détail, voir A. Rayburn.

un peu plus tôt. Le problème est double car, comme nous l'avons indiqué auparavant dans cette section, les villes du Nouveau-Brunswick ne vont s'incorporer que vers la fin du 19^e et au début du 20^e siècle. Ceci veut dire qu'en grande partie, il nous est impossible de compiler des informations aussi élémentaires que le nombre d'habitants, à partir des recensements pour la plupart des communautés que nous voulons étudier, car les données ne sont simplement pas disponibles dans les relevés officiels. Comment régler ce problème fondamental pour notre étude? Voyons s'il est possible de trouver quelques alternatives.

2.2 Présentation de sources alternatives pour l'étude démographique des villes et méthodologie générale de vérification.

Traditionnellement, les recensements et les registres paroissiaux sont très certainement les deux types de sources les plus utilisés en démographie historique afin de mesurer la population au Canada. Il aurait été possible d'utiliser les retours de recensement ou encore les registres de paroisse pour compiler les informations nécessaires pour une étude portant seulement sur une communauté ou encore sur un groupe assez restreint de villes.⁴⁸ Mais notre analyse portant sur plus d'une trentaine de communautés, les informations obtenues dans ces deux sources auraient été beaucoup trop compliquées à compiler et cette procédure aurait été très longue. Il fallait donc trouver d'autres sources pouvant fournir des données déjà compilées et publiées sur le nombre d'habitants dans nos localités à l'étude.

Un article de C. Gaffield vient alors fournir quelques suggestions que nous nous sommes empressé d'explorer.⁴⁹ En effet cet article nous indique qu'il existe

⁴⁸ Pour une évaluation des forces et faiblesse de ces deux sources en particulier, voir le chapitre 4 du livre de J.D. Willigan intitulé *Sources and Methods of Historical Demography - Studies in Social Discontinuity*. New York: Academic Press; 1982. Dans ce chapitre, on fait aussi la distinction entre ce qui relève du recensement officiel et des énumérations.

⁴⁹ Voir en particulier le tableau 1 qui est en fait une liste sélective de sources qui peuvent et qui sont utilisées en démographie historique au Canada dans l'article de C. Gaffield intitulé "Theory and Method in Canadian Historical Demography". *Archivaria*; 1982; vol. 14: pp. 123-136.

plusieurs sources alternatives que l'on peut qualifier de "routinely generated sources", c'est-à-dire qui sont générées soit par des organes gouvernementaux, des industries, diverses institutions, par l'Église et d'autres agences du secteur privé et qui nous permette d'explorer la démographie au 18^e, 19^e et début du 20^e siècle. Du nombre de sources qui sont proposées par le professeur Gaffield dans cet article, nous en avons retenu trois qui paraissent intéressantes, soit les guides de voyage, les "business directories" (répertoires de gens d'affaires) et les "gazetter", soit les répertoires géographiques.

Ces trois types de sources fournissent des données quant à la population totale que l'on retrouve dans les différentes communautés à travers le Canada, y compris bien sûr le Nouveau-Brunswick. La question fondamentale que l'on doit se demander face à ces sources est: Qu'elle est la validité et la précision des données exposées? Comment peut-on vérifier ou mesurer la validité de ces sources alternatives?

On retrouve très peu de travaux sur le traitement de ces sources afin d'en retirer des informations et de vérifier, si possible, son contenu.⁵⁰ Un démographe français, J.N. Biraben, a toutefois mis au point une méthode permettant de faire la comparaison de la validité de plusieurs énumérations recueillies à des dates différentes. La stratégie de base consiste à calculer les coefficients de corrélation entre les données de population pour les communautés, entre deux différentes dates, si l'on ne peut pas obtenir deux sources ayant des données pour une même année. Dans le cas où le chercheur est certain d'une des deux sources, la deuxième sera confirmée comme étant

⁵⁰ On retrouve toutefois quelques articles qui ont développés une méthodologie statistique afin de vérifier le contenu des sources alternatives portant sur la démographie, articles qui nous ont été d'une valeur remarquable. Voir en particulier J.N. Biraben. "La population de Reims et son arrondissement, et la vérification statistique des recensements numériques anciens". *Population*; 1961; vol. 16, no. 4: pp. 722-730, ainsi que S. Weitman, G. Shapiro and J. Markoff. "Statistical Recycling of Documentary Information: Estimating Regional Variations in a Pre-Censal Population". *Social Forces*; 1976; vol. 55, no. 2: pp. 338-366.

plus valable en fonction d'un coefficient de corrélation qui s'approche de 1. Si ni l'une ni l'autre des sources étudiées ne possède des valeurs sûres, un plus haut taux de corrélation indique alors la force relative des deux sources. Il est important de considérer ici qu'une troisième source devrait alors être explorée de la même façon afin d'établir laquelle est la plus valable (par principe de triangulation).

Les résultats d'un test de ce genre comportent quelques présuppositions qui sont importantes à identifier, soit: que la hiérarchie des centres n'a pas été perturbée de façon importante, c'est-à-dire que l'on n'a pas de changement soudain dans la répartition géographique de la population dans le cas d'un analyse considérant deux dates différentes; que l'on possède un nombre assez important d'unités d'observations; et que les données ont été compilées selon les mêmes critères, surtout en ce qui concerne les unités d'observations (qu'il s'agit donc des mêmes communautés, ayant les mêmes frontières ou limites politiques).

A la base, nous utiliserons cette méthodologie afin d'identifier la validité de chacune des sources que nous avons retenues. Nous tenterons toutefois de pousser l'analyse à un autre niveau en vérifiant aussi la validité de certaines sources par comparaisons avec les données du recensement, lorsqu'elles sont disponibles pour la même date. Nous pensons alors être en mesure d'identifier différentes sources principales nous permettant de fournir les estimations les plus adéquates pour l'ensemble de notre période.

2.3 Vérification des sources alternatives en ce qui concerne la démographie des communautés du Nouveau-Brunswick

Suivant la méthodologie de base de Biraben, nous avons développé une méthodologie qui est propre à notre étude. D'abord, nous devons mentionner que notre analyse tentera de fournir des informations chiffrées en ce qui concerne la population des 32 communautés à l'étude pour la période 1871-1911, et ce pour chaque decennie. Ceci veut donc dire que le tableau complet comprend 160 cases d'informations à remplir (soit 32 localités pour 5 décennies).

Au départ, on retrouve 50 données sur la population des localités étudiées pour l'ensemble de la période dans les recensements publiés par le bureau des statistiques du Dominion du Canada (ce qui représente 31,25% des données venant d'une source officielle). ⁵¹

Afin de pouvoir remplir les 68,75% de cases restant libres, nous allons avoir recours aux trois types de sources mentionnés auparavant en prenant chacun des volumes consultés comme étant une source distincte. En d'autres mots, nous ne voulons pas analyser et vérifier les types de sources mais plutôt la provenance des informations. C'est pourquoi chacune des sources sera analysée de façon individuelle.

Étant donné que les recensements offrent plus de renseignements (sous la forme publiée) pour les années 1901 et 1911 (de nos centres à l'étude, 53,13% et 56,25% sont couverts pour ces deux dates respectives), notre méthode de vérification se fera en deux temps. Premièrement, nous analyserons quatre sources alternatives en relation avec les données du recensement pour les années 1911 et 1901 afin de voir lesquelles sont les plus adéquates pour fournir

⁵¹ Afin de pouvoir identifier ces données qui ont pour provenance les recensements officiels, nous avons placé ces chiffres en caractère gras tout au long de notre travail. Ceci devrait aider les recherches subséquentes à corriger les erreurs qui pourraient être causées par de mauvaises approximations. D'autre part, il est évident que l'utilisation d'une notation décimale ayant deux chiffres après la virgule, lors de la manipulation des données de populations, donne l'impression d'une fausse précision. Le lecteur comprendra cela facilement.

une estimation pour les données manquantes.⁵² La comparaison se fera alors, contrairement à la méthode développée par J.N. Biraben, à l'intérieur d'une même année car les données sont alors suffisantes dans les recensements.

Dans cette analyse, qui se veut très rigoureuse, cinq indicateurs sont considérés, soit: la moyenne du pourcentage d'erreur entre la source alternative et les données du recensement, afin de donner un portrait général de la fiabilité de la source; l'écart-type par rapport à la moyenne des erreurs afin d'indiquer le comportement des variables individuelles à l'intérieur de la source alternative; le coefficient de corrélation entre les données de la source à l'étude et les données du recensement pour voir si il y a respect de la hiérarchie urbaine dans la source alternative;⁵³ le pourcentage de données obtenues dans la source alternative en fonction des 32 localités étudiées afin de voir comment celle-ci peut effectivement remplir les cases libres; et finalement la provenance même de la source, comme facteur qualitatif pouvant grandement nous aider à faire un choix final si la situation s'avère compliquée (ex: si la source vient du Nouveau-Brunswick, il est possible que plus d'attention ait été portée sur l'évolution des communautés dans cette province).

Cette première section de la méthodologie ne s'applique toutefois pas pour les années 1871, 1881 et 1891 où l'on ne retrouve que quelques informations dans les recensements officiels quant à la population des localités étudiées. Donc, dans un deuxième temps, nous allons vérifier la validité des données offertes dans les sources alternatives en établissant leur relation avec

⁵² Deux sources alternatives sont comparées pour l'année 1901, soit le *Mercantile Agency Reference Book*, R.G. Dun & Co., January 1901, et le *Dominion of Canada and Colony of Newfoundland Gazetteer and Classified Business Directory*, vol. 2, Might Directory, Toronto, 1899. Pour l'année 1911, les deux sources sont le *Mercantile Agency Reference Book*, R.G. Dun & Co., January 1910, et le *New Brunswick Gazetteer and Business Directory ...*, H.M. McAlpine Directory Co., Saint John, N.B., 1910.

⁵³ Il est important de noter que tous les indices de corrélation sont calculés sans la présence de Saint John qui risquerait d'amener des distorsions dans les résultats en raison de son poids démographique beaucoup plus important que les autres centres.

les échantillons complétés de 1901 et 1911, selon la méthodologie développée par Biraben. Nous utilisons alors deux indicateurs afin de vérifier la validité des huit sources portant sur cette première partie de notre période.⁵⁴ Premièrement, nous regardons l'indice de corrélation entre la source étudiée et les données réajustées de 1911 et de 1901, dates pour lesquelles nous sommes davantage sûr de la validité des données. Deuxièmement, nous examinons le pourcentage de données offertes par les sources alternatives en fonction des 32 communautés étudiées. Passons maintenant aux résultats.

En ce qui concerne l'analyse de 1911, les données sont assez difficiles à interpréter. On remarque par exemple que le premier indicateur qui est la moyenne d'erreur est très semblable pour les deux sources. En effet, le *Dun and Bradstreet Reference Book* possède une marge d'erreur moyenne de -12,41% tandis que le *New Brunswick Gazetteer and Business Directory* possède pour sa part une marge d'erreur de 12,80%. On voit tout de suite avec ces données que notre première source a tendance à sous estimer la population des centres tandis que la deuxième fournie une surévaluation.

Si l'on regarde le deuxième indicateur, on s'aperçoit que le *New Brunswick Gazetteer* se comporte de façon moins régulière quand vient le temps de regarder le comportement individuel des erreurs. En effet, cette source connaît un écart-type en rapport à la moyenne des erreurs d'une valeur de 42,90 tandis que la source *Dun and Bradstreet Reference Book* n'a qu'un écart-type de

⁵⁴ Trois sources sont étudiées pour l'année 1891, soit le *Mercantile Agency Reference Book*, R.G. Dun & Co., January 1890, le *Dominion of Canada Business Directory, 1890-91*, vol. 1, R.L. Polk, Toronto, 1890 et le guide de voyage *The Maritime Provinces: a Handbook for Travellers* ..., J.R. Osgood, Boston, 1893. Nous utilisons également trois sources pour 1881, soit le *Mercantile Agency Reference Book*, R.G. Dun & Co., July 1881 ainsi que *Lovell's Gazetteer of British North America* ..., Montréal, 1881 et le guide de voyage *The Maritime Provinces: a Handbook for Travellers* ..., J.R. Osgood, Boston, 1883. Finalement, pour l'année 1871 nous utilisons pour l'analyse deux sources, soit *Lovell's Canadian Dominion Directory for 1871*..., Montréal, 1871 et le guide de voyage *The Maritime Provinces: a Handbook for Travellers* ..., J.R. Osgood, Boston, 1875.

25,63. Ceci veut donc dire que la probabilité des erreurs singulières est plus élevée dans le *New Brunswick Gazetteer and Business Directory*.

Le troisième indicateur nous révèle véritablement que l'une ou l'autre des deux sources est aussi valable en ce qui concerne le respect de la hiérarchie des localités; toutes deux ayant des indices de corrélation très élevés, soit 0,973 pour la source Dun and Bradstreet et 0,970 pour le *New Brunswick Gazetteer*.

Un quatrième indicateur fut des plus déterminants pour la sélection de la source à utiliser afin de remplir les données manquantes à notre analyse, soit le pourcentage des 32 centres à l'étude qui sont couverts par l'une ou l'autre des sources alternatives. On voit alors que le *New Brunswick Gazetteer and Business Directory* possède 30 des centres que nous voulons étudier, soit 93,75% tandis que le *Mecantile Agency Reference Book* n'en possède que 24 sur 32, soit 75,00%. Si l'on prend en considération le fait que le *Gazetter* fut produit au Nouveau-Brunswick, il n'est pas étonnant de voir un si grand nombre des communautés de cette même province se retrouver à l'intérieur de ses pages.

Le fait de prendre une source plutôt que l'autre fut une décision plutôt difficile à prendre en ce qui concerne l'année 1911. Nous avons décidé de prendre le *New Brunswick Gazetteer and Business Directory* car, en général, celui-ci se comporte sensiblement comme l'autre source à l'étude en ayant seulement une différence majeure, soit plus de possibilité d'erreurs sur des données singulières. Toutefois son grand avantage, c'est qu'elle répond plus à nos besoins en ce qui concerne le nombre de communautés qu'elle couvre. Il ne faut cependant pas oublier que cette source a tendance à surévaluer la population des centres.

La situation s'avère un peu moins compliquée pour 1901 où la différence entre les deux sources est plus marquante. On voit alors que le *Mecantile Agency Reference Book* possède une marge d'erreur beaucoup moins

importante que le *Dominion of Canada ... Gazetteer and Classified Business Directory*, soit 23,50% comparativement à 43,38%. L'écart-type des erreurs pour ces deux sources ne favorise cependant pas Dun and Bradstreet qui à un indice de 92,00, ce qui est inférieur au 30,99 pour le *Gazetter*. La corrélation entre les données de sources alternatives et les données du recensement nous indique clairement toutefois que la source qu'est le Dun and Bradstreet est plus valable en ce qui concerne le respect de la hiérarchie des localités que le *Gazetter*. En effet, la première source possède un indice de 0,948 comparativement à 0,897 pour la seconde. Un deuxième point qui ne serait pas en faveur du choix de Dun and Bradstreet est le fait que ce répertoire ne couvre que 24 des 32 centres à l'étude, soit seulement 75,00% de notre échantillon. Par contre, l'autre source ne possède pas des données qui soient tout à fait fiables. Nous utilisons alors les données de Dun and Bradstreet pour l'estimation de la population des communautés étudiées en 1901. L'ensemble des résultats de cette analyse se trouve en annexe 2 du présent travail.

Pour les trois autres sources que nous utilisons afin de faire des estimations de population pour 1871, 1881 et 1891, nous avons établi une matrice des corrélations de chacune des sources entre elles et aussi avec les données ajustées de 1911 et 1901 (par ajuster, nous voulons dire que nous avons rempli les cases laissées libres par les recensements avec les données retirées des sources que nous avons sélectionnées lors de notre première partie de l'analyse). Les résultats de cette deuxième section de l'analyse se trouvent en annexe 3.

Pour 1891, le *Dominion of Canada Business Directory* fut sélectionné car il offre un certain respect de la hiérarchie des communautés avec un indice de corrélation de 0,955 et une possibilité de recueillir des informations pour 30 des 32 localités étudiées, soit 93,25%. Pour l'année 1881, c'est le *Lovell's Gazetteer*

of *British North America* qui fut choisi, car il est plus fiable que le *Dun and Bradstreet* et le guide de voyage publié par J.R. Osgood, avec un indice de corrélation de 0,858 et une possibilité de recueillir des informations pour 78,13% des communautés à l'étude.

En ce qui concerne les données de 1871, nous avons dû considérer d'autres facteurs avant de décider du choix d'une source plutôt qu'une autre. En effet, l'analyse des indices de corrélations nous indique que le guide de voyage *The Maritimes Provinces: a Handbook for Travellers* de 1875 devrait théoriquement être la source à utiliser pour cette année afin d'obtenir des estimations. Cependant, cette source possède un indice de corrélation de 0,993 avec le guide de voyage de 1883, ce qui nous indique que les deux documents sont quasi conformes l'un avec l'autre. De plus, nous voyons un indice de corrélation de 0,959 avec le *Lovell's Canadian Dominion Directory for 1871*, ce qui nous laisse croire que cette deuxième source est tout aussi valable malgré le fait qu'elle ne possède qu'un indice de corrélation de 0,598 avec les données de 1911 et de 0,673 avec celles de 1901. De plus le guide de voyage nous fournit des informations que pour 19 des 32 localités à l'étude tandis que le *Lovell's Directory* nous en fournit dix de plus, soit 29 sur 32 (90,30% des communautés de notre échantillon).

Après avoir fait la sélection des sources qui peuvent fournir des estimations, nous sommes en mesure de compléter de la façon aussi précise que possible le relevé des populations pour nos 32 localités à l'étude et les résultats sont indiqués dans le cadre du tableau 2.1 à la page suivante.⁵⁵

⁵⁵ Les sources utilisées pour compléter ce tableau sont les suivantes: pour 1911, le *New Brunswick Gazetteer and Business Directory ...*, H.M. McAlpine Directory Co., Saint John, N.B., 1910; pour 1901, le *Mercantile Agency Reference Book*, R.G. Dun & Co., January 1901; pour 1891, le *Dominion of Canada Business Directory, 1890-91*, vol. 1, R.L. Polk, Toronto, 1890; pour 1881, le *Lovell's Gazetteer of British North America ...*, Montréal, 1881 et finalement pour 1871, *Lovell's Canadian Dominion Directory for 1871...*, Montréal, 1871. Nous avons indiqué d'un caractère italique les valeurs de population qui nous semblent anormales en terme de progression dans le temps.

Tableau 2.1 - Populations des localités étudi. (Compilation de l'auteur à partir des résultats d'une analyse statistique)					du Nouveau-Brunswick entre 1871 et 1911				
Lieux	1871	1881	1891	1901	1911				
Bathurst	600	1500	800	1044	960				
Beresford	.	.	200	.	1400				
Bouctouche	500	500	600	800	1000				
Campbellton	600	600	1782	2652	3817				
Caraquet	1500	.	1500	1500	2500				
Chatham	3000	5000	5000	4868	4666				
Dalhousie	600	800	800	862	1650				
Dieppe	.	.	.	.	.				
Edmundston	400	400	700	444	1821				
Fredericton	6006	6218	6502	7117	7208				
Grand-Sault	. 700	500	530	644	1280				
Hartland	400	400	1000	500	700				
Lamèque	250	.	.	.	400				
Moncton	1300	5032	8762	9026	11345				
Nackawick	150	200	200	.	100				
Newcastle	1500	3000	2500	2507	2945				
Oromocto	400	250	250	400	300				
Quispamsis	25	.	65	.	110				
Richibouctou	800	800	1200	800	871				
Riverview	.	.	.	.	.				
Rothsay	150	300	200	300	520				
Sackville	1500	1500	800	1444	2039				
Saint John	41325	41353	39179	40711	42511				
Saint-Léonard	300	1997	205	.	350				
Shédiac	500	500	1500	1075	1442				
Shippagan	500	.	500	.	1200				
St. Andrews	1800	1800	1700	1064	987				
St. George	600	1000	1200	733	988				
St. Stephen	3000	2338	2680	2840	2836				
Sussex	400	1000	1500	1398	1906				
Tracadie	1200	1700	. 1200	1200	1900				
Woodstock	2262	2467	3288	3644	3856				

* indique une valeur prise hors de la source sélectionnée.

2.4 Évolution démographique des localités du Nouveau-Brunswick entre 1871 et 1911

À partir des informations compilées dans le tableau 2.1, nous avons analysé l'évolution de la population des localités de la province du Nouveau-Brunswick pour l'ensemble de la période de 1871 à 1911. Les résultats ont été rassemblés dans le tableau 2.2, tableau qui indique la différence de population pour la période étudiée. Dans ce deuxième tableau, on voit que la grande majorité des localités du Nouveau-Brunswick connaît, à un degré divers, une période de croissance entre 1871 et 1911. Bien que nos données soient basées sur des approximations ou même des estimations, nous sommes confiants que les résultats présentés dans ce présent tableau nous indiquent bien la tendance générale de l'évolution de ces communautés dans cette province. De plus, certaines localités telles qu'Edmundston, Shédiac, Dalhousie ont connu une poussée importante entre 1901 et 1911, venant ainsi confirmer que plusieurs chiffres avancés dans le cadre de cette analyse sont réalistes pour l'ensemble des cinq décennies avant 1911. Ces pourcentages sont cependant sujets à discussion en raison de trois points.

En premier lieu, comme notre étude de la sélection des sources l'a démontré, les estimations pour l'année 1911 sont généralement surévaluées. Deuxièmement, les données de 1871 sous-estiment probablement la population des différentes communautés, ce qui a certainement pour effet de produire des accroissements exagérés. En troisième lieu, le choix de la source pour 1871 pose aussi des problèmes car son rapport avec la hiérarchie des localités en 1901 et 1911 n'est pas tellement fort, ce qui indique qu'il y a certainement possibilité d'erreurs sur une base individuelle encore plus grande.

Il en demeure tout de même que malgré le manque de précision des données utilisées, un facteur ressort de façon frappante, soit le fait que la ville de

**Tableau 2.2 - Croissance de la population dans les localités du
Nouveau-Brunswick entre 1871 et 1911**

Lieux	1871	1911	Diff (%)
Moncton	1300	11345	772,69
Campbellton	600	3817	536,17
Sussex	400	1906	376,50
Edmundston	400	1821	355,25
Quispamsis	25	110	340,00
Rothsay	150	520	246,67
Shédiac	500	1442	188,40
Dalhousie	600	1650	175,00
Shippagan	500	1200	140,00
Bouctouche	500	1000	100,00
Newcastle	1500	2945	96,33
Grand-Sault	700	1280	82,86
Hartland	400	700	75,00
Woodstock	2282	3856	68,97
Caraquet	1500	2500	66,67
St. George	600	988	64,67
Bathurst	600	960	60,00
Lamèque	250	400	60,00
Tracadie	1200	1900	58,33
Chatham	3000	4666	55,53
Sackville	1500	2039	35,93
Fredericton	6006	7208	20,01
Saint-Léonard	300	350	16,67
Richibouctou	800	871	8,88
Saint John	41325	42511	2,87
St. Stephen	3000	2836	-5,47
Oromocto	400	300	-25,00
Nackawick	150	100	-33,33
St. Andrews	1800	987	-45,17
Beresford	.	1400	.
Dieppe	.	.	.
Riverview	.	.	.

Saint John est en état de stagnation pendant la période étudiée tandis que les autres localités de la province semblent connaître, à l'opposé, une certaine croissance. Ceci est très certainement vrai pour une ville comme Woodstock qui connaît un accroissement de 68,97% entre 1871 et 1911 tandis que Fredericton connaît pour sa part un taux de 20,01% pour la même période. Si l'on considère, de plus, les résultats pour Moncton, qui peuvent être considérés comme étant significatifs, étant donnée qu'un bon nombre de recherches se basent sur les mêmes données que nous, la ville connaîtrait un accroissement théorique de 772,69% entre 1871 et 1911.

Or, ceci pose un problème intéressant quand l'on considère le modèle théorique de la croissance urbaine des centres métropolitains.⁵⁶ Pour reprendre les grandes lignes de ce modèle, les villes importantes ayant un rôle de métropole ont une inertie importante, ce qui leur donnerait l'avantage de participer au processus de prise de décision concernant la mise en place dans les régions de leurs "hinterland" respectifs, de nouvelles industries, de nouveaux commerces et de nouvelles institutions. Ceci veut donc dire que la concentration, une fois établie, posséderait un dynamisme qui lui est propre.⁵⁷

Selon cette section du modèle théorique d'A.R. Pred, les centres métropolitains possédant l'avantage initial devraient, théoriquement du moins, se développer à un rythme continu de façon à conserver leurs rangs dans la hiérarchie urbaine. Elles devraient même, selon ce modèle, se développer plus rapidement que les autres localités car elles possèdent une plus grande concentration de sièges sociaux de compagnies ou des bureaux du

⁵⁶ Voir à ce sujet les travaux de A.R. Pred, soit *The Spatial Dynamics of Urban Industrial Growth: 1800-1914*. Cambridge, Mass.: M. I. T. Press; 1966 ainsi que *Urban Growth and City-Systems in the United States, 1840-1860*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press; 1980. Un autre article intéressant à ce sujet de C.D. Eyesberg s'intitule "The Origins of the American Urban System: Historical Accident and Initial Advantage". *Journal of Urban History*; 1989; vol. 15, no. 2: pp. 185-195.

⁵⁷ A.R. Pred. *The Spatial Dynamics*, p. 15.

gouvernement qui contrôlent, sur l'ensemble d'un élément spatial environnant, les réseaux de communication.

Il ne fait aucun doute que Saint John est la métropole du Nouveau-Brunswick pendant la période que l'on étudie. En effet, même si sa dimension est relativement petite selon nos critères actuels d'un centre métropolitain, il demeure que Saint John était, vers 1871, l'une des villes les plus importantes du pays et qu'elle possédait à elle seule près d'un huitième (1/8) de la population de la province en cette même année. Si, de plus, on la compare avec les autres localités de la province au début de notre période, il va de soi qu'elle s'en différencie largement, ce qui nous porte à dire qu'elle mérite bien le statut de centre métropolitain.⁵⁸

Pourquoi alors est-ce que la ville de Saint John est l'un des seuls centres du Nouveau-Brunswick qui a connu une stagnation pendant les cinq décennies que l'on étudie? Pourquoi la croissance est-elle localisée dans d'autres endroits à l'intérieur de la province? Saint John possédait-elle vraiment les éléments permettant d'assumer une position de domination sur l'ensemble du système urbain au Nouveau-Brunswick? Que dire du concept de l'avantage initial dont parle Pred? A-t-elle vraiment dominé, dans une époque précédente, le système urbain au Nouveau-Brunswick?

La section qui suit tente de replacer, dans le contexte de la fondation de plusieurs des localités de la province, le rôle de Saint John en s'interrogeant sur la nature du concept de l'avantage initial des grandes villes. Nous tenterons

⁵⁸ Nous sommes entièrement d'accord avec la position de J.M.S. Careless en ce qui concerne le statut des centres métropolitains au 19^e et vers le début du 20^e siècle pour les villes des provinces de l'Atlantique. Ce dernier affirme que cette région possédait alors, et aujourd'hui encore, trois métropoles, notamment Saint John pour le Nouveau-Brunswick, Halifax pour la Nouvelle-Écosse et St. John's pour Terre-Neuve. L'argument principal de l'auteur est que ces villes sont le point focal des économies respectives de chacune des provinces et qu'elles occupent des fonctions importantes dans chacune de celles-ci. De plus, le poids démographique à l'intérieur même de chacune des provinces est loin d'être négligeable. Voir l'article de J.M.S. Careless, "Aspects of Metropolitanism in Atlantic Canada" in M. Wade. *Regionalism in the Canadian Community 1867-1967*. Toronto: Toronto University Press; 1969: pp. 117-129.

d'établir si cette ville a su profiter, par le passé, d'un certain contrôle sur son "hinterland" surtout en terme économique. Pour ce faire, nous examinerons le développement démographique général des localités dans la province entre 1784 et 1867, afin d'établir la position relative de Saint John. Nous tenterons, de plus, de décrire brièvement les infrastructures commerciales et industrielles de cette dernière pour la même période, afin de dégager si elle possédait véritablement un certain avantage structurel.

2.5 Survol de l'évolution des villes du Nouveau-Brunswick de 1784 à 1867 et le concept d'avantage initial

Entre 1755 et 1784, le territoire de ce qui est aujourd'hui le Nouveau-Brunswick était relativement peu peuplé, avec quelques communautés répandues de façon assez disparate dans l'ensemble de la région. On observe essentiellement une population francophone acadienne établie dans la région du Nord-Est de la province; quelques francophones dans les régions proches de la rivière Peticodiac et vers le fond de la baie de Fundy (soit la région de ce qui est aujourd'hui Sackville), ainsi que sur l'ensemble du littoral de la côte est et le long de la rivière Saint-Jean, soit à Saint-Anne (qui est aujourd'hui Fredericton) et la mission Madawaska (aujourd'hui Edmundston).

Également, on retrouve quelques populations anglophones dans la région de la rivière Miramichi et de la rivière Restigouche, en plus de quelques communautés en formation dans la région de la baie de Passamaquoddy. La population totale de l'ensemble du territoire de ce qui deviendra la province du Nouveau-Brunswick ce chiffre alors a environ 4 000 habitants avant 1780, et cette région ne connaît pas encore de ville, possédant tout juste une série de hameaux très peu reliée.⁵⁹

⁵⁹ Sur la répartition de la population avant 1784, voir J.B. Bird. "Settlement Patterns in Maritime Canada, 1687-1786". *Geographical Review*; 1955; vol. 45: pp. 385-404 ainsi que l'article de R.C. Harris. "The Pattern of Early Canada". *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien*; 1987; vol. 31, no. 4: pp. 290-298. Les cartes à l'intérieur de l'article de Bird contiennent plusieurs

Il faudra attendre 1783 avec l'arrivée massive de 15 000 Loyalistes de la Nouvelle-Angleterre fuyant le nouveau régime mis en place à la suite de la Révolution américaine avant de voir l'apparition de villes dans cette région. On verra que 11 000 personnes de ce groupe restèrent dans la colonie de la Nouvelle-Écosse (qui englobait alors l'ensemble de la présente province du Nouveau-Brunswick) et s'établirent principalement à l'embouchure de la rivière Saint-Jean, sur les berges de cette même rivière jusqu'à environ Woodstock ainsi que dans la région de la baie de Passamaquoddy, soit à l'extrémité sud-ouest, à la frontière des États-Unis.

Ces nouveaux arrivants n'étant pas tout à fait contents de la distance les séparant de la capitale de la colonie, soit Halifax, demandèrent la formation d'une nouvelle entité politique qui lui serait propre. Celle-ci leur fut accordée par un décret du gouvernement britannique en 1784. L'ensemble du territoire au nord de la baie de Fundy devint alors la colonie du Nouveau-Brunswick et la capitale fut établie un an plus tard à Fredericton, petite ville en amont de la rivière Saint-Jean fondée spécifiquement pour devenir le siège du gouvernement. Le choix fut porté sur cette dernière plutôt que Saint John, ville portuaire, pour des raisons de défense, croyant que les colonies de la Nouvelle-Angleterre pourraient attaquer cette région afin d'incorporer la nouvelle colonie aux États-Unis.⁶⁰

C'est à partir de cette époque que commence la formation de villes dans la province du Nouveau-Brunswick. On rencontre une seule ville en 1785, soit

erreurs mais les renseignements à l'intérieur de l'article sont tout de même intéressants. Tout au long de notre exposé, nous ferons grandement référence à l'œuvre de W.F. Ganong intitulée "A Monograph of the Origins of Settlements in the Province of New Brunswick". *Transaction, Royal Society of Canada*; 1904. Pour des informations sur les périodes que l'auteur appelle la période acadienne (1604-1760) et la période anglaise (1760-1784), voir pp. 30-50. Voir également les cartes dans R.C. Harris. (ed.) *L'Atlas historique du Canada: des origines à 1800*. vol. 1. Montréal: Les presses de l'Université de Montréal; 1987; planche 30 et 32.

⁶⁰ E.C. Wright. *The Loyalists of New Brunswick*. Moncton: 1972; pp. 106-214. Voir aussi le chapitre 5 du livre de W.S. MacNutt qui s'intitule *The Atlantic Provinces: The Emergence of Colonial Society 1712-1857*. Toronto: McClelland and Stewart; 1968.

Saint John, qui possède 2 010 habitants et une autre communauté, soit Fredericton avec 659 individus.⁶¹ Une série de communautés apparaissent aussi dans la région de la baie de Passamaquoddy, soit en particulier St. Stephen et St. Andrews. Quelques entrepreneurs loyalistes intéressés dans la coupe du bois vont partir pour la région de la Miramichi, formant ainsi le noyau des communautés de Chatham et Newcastle.

Au tournant du 19^e siècle, la distribution des 25 000 habitants de la colonie du Nouveau-Brunswick était sensiblement la même qu'en 1785. Quelques immigrants d'Écosse s'établirent dans la région de la rivière Restigouche ainsi que dans la région de la rivière Richibouctou tandis que les populations francophones commencèrent à se concentrer davantage dans la région du Nord-Est, soit dans les villages de Nepisiguit (aujourd'hui Bathurst), Caraquet et Tracadie, ainsi que dans le Sud-Est, soit dans les villages de Bouctouche, Richibouctou, Memramcook, Cap-Pelé et Shédiac. Les villes sont toujours les mêmes, ayant sensiblement augmenté leur poids démographique. Avec le début du commerce du bois et la mise en place de l'industrie navale, toutefois, Saint John et St. Andrews deviendront rapidement les centres économiques importants à l'époque.

Après la guerre de 1812, à partir surtout de 1814, jusque vers le milieu du siècle, une vague d'immigration importante commença alors dans la toute jeune colonie. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick, convaincu que la mise en place d'une solide base de population permettrait à la colonie de se développer économiquement, adopta une politique de porte ouverte et encouragea grandement l'immigration anglaise et irlandaise avec l'aide de propagandes et de publicités. Cette tactique combinée avec une crise de la patate en Irlande

⁶¹ Pour les informations chiffrées de cette section du travail, nous faisons référence à l'article de G. Wynn. "Population Patterns in Pre-Confederation New Brunswick". *Acadiensis*; 1981; vol. 10, no. 2: pp. 124-138. Pour un aperçu de la période allant de 1784 à 1812, voir W.F. Ganong, pp. 50-72.

fera que de vagues importantes d'immigrants arriverons à Saint John, par exemple l'arrivée extraordinaire de 7 000 Irlandais pendant l'année 1819 seulement.⁶²

Le premier recensement de la colonie, en 1824, nous indique que la population totale de la province a atteint 74 176 individus et qu'il existe quatre localités importantes dans la colonie à l'époque, soit Saint John avec 8 488 habitants, ensuite Fredericton avec 1 849 habitants, et finalement Portland et St. Andrews avec environ 1 000 habitants chacune. Dix ans plus tard, d'autres villes vont apparaître, soit St. Stephen, Newcastle et Chatham.

En 1840, les villes de Portland et de Saint John possèdent environ un huitième (1/8) de la population de la province qui s'élève alors à 156 162 habitants. Portland a donc, en cette année, une population officielle de 6 207 habitants tandis que Saint John a, pour sa part, 19 281 individus. Le recensement de la colonie ne mentionne officiellement qu'une seule autre ville, soit Fredericton avec 4 002 résidents, mais plusieurs autres communautés prennent toujours de l'importance, comme St. Andrews qui frise désormais les 2 200 habitants et les localités de Newcastle et de Chatham avec près de 1 500 habitants chacune. Les communautés de St. George et de Woodstock ont, pour leur part, près de 1 000 individus. La localité de St. Stephen possède, à la même époque, près de 600 résidents.

De 1820 à 1850, l'économie fut grandement basée sur l'exploitation du bois comme ressource exportable et comme matière première pour l'industrie de la construction navale. Ces activités vont atteindre leurs plus hauts sommets dans les années 1840. Pendant cette période et grâce au développement de ce

⁶² Cette année est particulièrement intéressante mais chaque année n'est pas marquée d'un flux si grand de nouveaux arrivants. On note par exemple en 1822 l'arrivée de 1 390 Irlandais, en 1826, près de 3 000 immigrants et en 1829, 2 064 Irlandais. Ceci illustre bien comment ces années furent prospères pour la colonie du Nouveau-Brunswick. Voir au sujet de l'immigration W.F. Ganong, pp. 73-76 et pour l'ensemble de la période allant jusqu'en 1850, les pages 73 à 93.

secteur d'industrie, les communautés de Saint John, St Andrews, St. Stephen, St. George, Woodstock et Fredericton pour le sud de la province se développent rapidement. Pour les régions du nord et de l'est, ce sont les communautés d'Edmundston, Dalhousie, Campbellton, Bathurst, Newcastle, Chatham et Richibouctou qui commencent à se faire une place importante avec comme moteur de leur économie ce même secteur d'activité. L'arrivée de nouvelles technologies et la fin des tarifs protectionnistes de la Grande-Bretagne (qui est, pour l'ensemble de cette époque, le principal acheteur des produits de bois) a pour effet de ralentir de beaucoup la croissance de plusieurs de ces communautés.

On peut dire que la période de 1784 à 1867 fut essentiellement celle où l'on voit la naissance des localités importantes du Nouveau-Brunswick. Cette époque fut donc celle de la genèse d'un système urbain qui façonne encore aujourd'hui le paysage urbain de cette province. Le recensement de 1861 indique bien que la colonie possède désormais un squelette de système de villes. A ce moment, Saint John, en combinaison avec sa ville soeur Portland, domine toujours l'ensemble du système urbain de la province, regroupant près du sixième de la population de la colonie. En effet, Saint John possède alors 27 317 habitants tandis que le nombre d'individus est désormais passé à 11 500 à Portland. Fredericton possède 5 652 résidents et les villes de Chatham et de St. Stephen sont maintenant en quatrième et cinquième position avec près de 3 000 habitants chacune. Viennent ensuite Newcastle et St. Andrews avec plus de 2 000 habitants chaque. Un groupe de localités a près de 1 000 habitants, soit Bouctouche, Richibouctou, Shédiac, St. George, Carleton (près de Saint John) et Woodstock. Bathurst, sur la rive de la Baie des Chaleurs, qui possède à l'époque près de 600 individus, est l'une des localités les plus peuplées de la rive nord à cette époque. Une autre communauté dynamique située au tournant

de la rivière Peticodiac et appelée "The Bend" (soit Moncton aujourd'hui) possède pour sa part 1 400 habitants qui sont clairement identifiés comme résidents d'une ville.

La présentation que nous venons de faire indique clairement que certaines communautés bénéficient d'un avantage initial quant à la dynamique d'évolution de la population et des secteurs économiques. En effet, la ville de Saint John bénéficie dès les premiers moments de sa formation d'une immigration massive qui lui permet d'avoir une main d'oeuvre abondante en période de pleine expansion économique dans la colonie.

Selon T.W. Acheson, l'emprise économique des marchands et capitaines d'industries de Saint John pendant la période de 1812 à 1850, et particulièrement dans les années 1840, était tellement bien implantée que ceux-ci contrôlaient un "hinterland" remontant l'ensemble de la rivière du même nom et la baie de Fundy, soit une circonférence de près de 320 Km environnant recouvrant une population de plus de 100 000 habitants.⁶³

Certains auteurs ont tendance à indiquer que les entrepreneurs de Saint John prônaient le statut quo en ce qui concerne les relations économiques avec l'Angleterre et que ces derniers n'ont pas tenté de s'adapter aux changements de l'économie après l'effondrement des marchés du bois au début des années 1840, et ensuite lors du retrait des tarifs protectionnistes de l'Angleterre au début des années 50.⁶⁴ Acheson, en dernière analyse, accepte ce point de vue mais indique qu'il existait plusieurs courants divergents à l'intérieur de la ville de Saint John, qui voulaient aussi implanter des secteurs secondaires liés au domaine du bois. Ils visaient une pénétration encore plus importante à l'intérieur de

⁶³ T.W. Acheson. "The Great Merchant and Economic Development in St. John 1820-1850". *Acadiensis*; 1979; vol. 8, no. 2: pp. 9-11.

⁶⁴ Voir en particulier la thèse de P.A. McClelland "The New Brunswick Economy in the Nineteenth Century" [Ph.D. Thesis], Harvard University: Harvard, Mass.;1966.

l'"hinterland" que constituait la province, avec la construction d'un réseau de transport axée sur le chemin de fer, en particulier le tronçon St. Andrews, Saint John, Moncton, Shédiac. ⁶⁵ Selon Acheson, la ville de Saint John voyait graduellement se développer deux secteurs économiques exclusifs l'un de l'autre, deux communautés d'entrepreneurs, soit l'une diversifiée et plus libérale et l'autre ayant pour base le commerce du bois et plus conservatrice. ⁶⁶

Dans le cadre de notre quatrième chapitre, nous tenterons de vérifier l'hypothèse de T.W. Acheson voulant que la ville de Saint John n'a pas connu une transition vers des secteurs économiques plus progressifs, secteurs qui voulaient s'établir davantage sur les piliers de bonnes interactions dans l'économie provinciale. Saint John connaîtra une industrialisation rapide pendant les années 60 et 70, mais celle-ci verra son développement à long terme escamoté du fait que le pouvoir dans cette communauté n'a pas été transféré vers les entrepreneurs qui misaient davantage sur de nouveaux secteurs de l'économie, sur les transports et les communications vers l'intérieur de la province.

⁶⁵ Voir au sujet du chemin de fer l'article de C.M. Wallace intitulé "Saint John Boosters and Railroads in Mid-Nineteenth Century". *Acadiensis*; 1976; vol. 6, no.1: pp. 71-91.

⁶⁶ T.W. Acheson. "The Great Merchant", pp. 26-27.

Chap. 3: Étude des dynamiques du réseau postal au Nouveau-Brunswick

3.1 Survol de l'évolution des communications postales au Nouveau-Brunswick de 1784 à 1867

Le premier bureau de poste qui fut reconnu dans l'ensemble des provinces maritimes et même au Canada fut celui d'Halifax, en 1754.⁶⁷ Ce nouveau poste militaire n'avait été établi que cinq ans auparavant pour faire contrepoids à la forteresse de Louisbourg et devint rapidement le centre administratif de la colonie de la Nouvelle-Écosse. Trente années plus tard, les premiers bureaux de poste vont ouvrir au Nouveau-Brunswick, soit ceux de Saint John et de Fredericton en 1784, un an après l'arrivée massive des Loyalistes fuyant la Révolution américaine et l'année même de la création de la colonie. Au début, ce service fut mis en place afin d'établir un contact entre la métropole de la nouvelle colonie, soit Saint John, et ses nombreux marchands, avec la capitale Fredericton, et ses administrateurs coloniaux. La livraison du courrier se faisait à tous les quinze jours (ou bi-mensuellement) et s'opérait principalement par bateaux en remontant le fleuve Saint-Jean.

Suite à la Révolution américaine, les autorités des colonies du Canada décidèrent de ne plus envoyer le courrier vers la mère patrie par le port de New York. Il fallait trouver une route alternative et le choix s'arrêta sur la ville d'Halifax comme étant le port d'envoi et de réception du courrier avec l'Angleterre. Ce dernier développement aura un impact majeur sur l'extension et l'aménagement des routes postales dans la colonie du Nouveau-Brunswick. En effet, le député maître général des postes et chargé des affaires au Canada, H. Finlay, effectua en 1787 un voyage afin d'explorer si le portage entre le Saint-Laurent et le lac

⁶⁷ Information provenant de l'article par l'historienne K.S. Mackenzie, "Canadian Postal History Sources". *Archivaria*; Winter 1979-1980; vol. 9, p. 152. Pour un historique rapide de la mise en place du système postal à l'époque de la Nouvelle-France et au début de la période coloniale, consulter D.K. Adie, *The Mail Monopoly: Analysing Canadian Postal Service*. Vancouver: The Fraser Institute; 1990, chapitre 2, pp. 19-47.

Temiscouta, qui à ce moment constituait un obstacle, pourrait être traversé. Après considérations, et de nombreuses améliorations, le gouvernement britannique donna son approbation en mars 1788 pour l'ouverture et le maintien d'un service postal entre Québec et Halifax, route qui devrait, au début du moins, être desservie une fois par mois.⁶⁸

La route partait donc de Québec vers Rivière-du-Loup pour ensuite passer par le lac Temiscouata, Woodstock, Fredericton, et Saint John. De ce lieu, le courrier était alors transporté par bateau vers Digby pour ensuite se diriger vers Annapolis, Wolfville, Windsor pour arriver à son terminus, soit Halifax. Un des aspects les plus importants de la mise en place de cette route, selon W.F. Ganong, fut certainement la fondation de la colonie acadienne de Madawaska (aujourd'hui Edmundston) qui avait pour rôle principal d'être située à l'embouchure de la rivière Madawaska (se rendant vers le Lac Temiscouata) et du fleuve Saint-Jean acheminant le courrier vers Fredericton.⁶⁹

Les coûts étant cependant tellement élevés, il n'était pas du tout rare de voir les gens trouver une façon alternative d'envoyer leur courrier vers une destination, surtout dans le cas des lettres envoyées vers l'Angleterre. W. Smith affirme même qu'aucune personne qui allait en voyage, soit pour un long ou court trajet, ne pouvait partir sans acheminer une bonne quantité de lettres de différents amis. Quand le voyageur atteignait sa destination, il pouvait alors lui-même livrer le courrier aux différents destinataires ou simplement déposer le tout

⁶⁸ W. Smith, *History of the Post Office in British North America, 1639-1870*. New York: Octagon Books; 1973 (1920), pp. 178-179. Cet ouvrage demeure encore aujourd'hui la seule référence académique au sujet du développement du système postal couvrant la période pré-confédérative. Quoique publié pour la première fois en 1920, ce livre fait toutefois un survol assez détaillé de l'évolution du service postal dans les différentes colonies de l'Amérique du Nord Britannique, que ce soit au niveau des règlements et des lois régissant les services jusqu'à l'évolution des routes à travers les colonies. Il est regrettable qu'aucun ouvrage aussi ambitieux et de cette qualité n'a encore été publié sur la période post-confédérative.

⁶⁹ W.F. Ganong, "A Monograph of the Origins of Settlements in the Province of New Brunswick". *Transaction, Royal Society of Canada*; 1904, p. 71. Voir également l'article de G. Sirois, "90 ans d'histoire postale à Edmundston: 1837-1927". *Revue de la Société historique du Madawaska*; janvier-mars 1985; vol. 13, no. 1: pp. 2-31.

dans une boîte aux lettres au point d'arrivée et ne payer que le tarif du transport local. Par voie "officielle" de livraison du courrier, une seule lettre partant de Fredericton et se rendant à Londres en Angleterre pouvait coûter soixante-trois cents vers 1790. Par la voie du transport au noir, cette même lettre pouvait coûter un pence plus une commission pour la personne faisant la livraison.⁷⁰

Ce service, qui fut établi en 1788, n'a essentiellement pas changé jusqu'à la guerre de 1812. La présence d'une flotte de surveillance américaine dans les eaux de la Baie de Fundy aura alors pour effet d'énervier les autorités Britanniques qui tenteront d'établir une route alternative. La route entre Saint John et Digby sera alors temporairement abandonnée.

Le développement des routes postales de la province du Nouveau-Brunswick fut grandement influencé par le développement du tronçon amenant le courrier de Québec à Halifax pour ensuite établir le pont transatlantique avec la mère patrie. La route garda le tracé original jusqu'à Fredericton où elle changea alors de direction pour se rendre vers Le Coude de la Peticodiac (désormais Moncton), en rejoignant ainsi la vieille route Westmorland (route qui partait autrefois de Saint John vers le fort Cumberland). Cette même route continuait vers Truro, traversant la frontière entre les deux colonies pour ensuite se rendre à Halifax.

Le système postal du Nouveau-Brunswick ne connaîtra pas un développement rapide avant 1820, surtout si on le compare à celui de sa voisine du sud, la Nouvelle-Écosse. Seul le tronçon entre Fredericton et Saint John sera amélioré et en conséquence la circulation au lieu d'être bi-mensuelle deviendra hebdomadaire.⁷¹ Ceci s'explique certainement en partie par le fait que le réseau routier était encore très précaire dans cette toute jeune colonie. De fait,

⁷⁰ W. Smith, p. 179. Cet exemple illustre bien que le courrier devait passer souvent par des voies non-officielles à cette époque.

⁷¹ *Ibid.*, p. 181.

en 1803 le commissaire spécial chargé des routes indiquait dans un rapport que nulle part dans la province on ne pouvait trouver un bout de chemin d'une longueur de 10 miles en état de supporter un transport par chariot, à l'exception de la rive nord du fleuve Saint-Jean qui semble avoir été choyée par la nature. ⁷²

Durant la période de 1812-1850, un nombre de routes importantes dans la province fut complété ou sinon entrepris. Par exemple, la route partant de Fredericton suivant la vallée Nashwaak et se rendant vers les centres de Chatham et Newcastle sur la Miramichi fut complétée vers 1819. Les routes de Fredericton vers Oromocto et de Saint John vers Nerepis furent complétées avant 1826, ainsi que la vieille route partant de Shédiac et se rendant à Chatham en passant par Bouctouche et Richibouctou. Peu après 1840, la route Eel River-Oak entre St. Stephen et St. Andrews fut terminée. ⁷³

L'une des premières régions à avoir connu un développement de son réseau routier et manifestant un intérêt pour un service postal fut la région de la Miramichi. En effet, cette région était florissante d'activités économiques et désirait renforcer ses liens avec la région de la capitale coloniale Fredericton. Bien que cette région aie toujours connu des liens avec Fredericton, grâce à un transport du courrier par la voie des rivières, la route complétée en 1819 viendra grandement améliorer les choses. ⁷⁴

L'année 1825 fut importante pour le développement du réseau des bureaux de poste au Nouveau-Brunswick. En effet, le Maître général des postes de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, soit J. Howe, passa en tournée

⁷² W.F. Ganong, pp. 67-68. La carte à la page 67 est particulièrement intéressante en cela qu'elle présente l'évolution du réseau routier entre 1783 et 1850. Pour une description du processus de mise en place du réseau routier avant 1820, consulter G.L. Bourque, "Le développement routier néo-brunswickois (1786-1816): Une tentative de l'assemblée vouée à la mauvaise fortune" [Mémoire de baccalauréat]. Moncton: Université de Moncton; 1988.

⁷³ W.F. Ganong, pp. 89-90.

⁷⁴ W. Smith, p. 181. En 1823 par exemple, près de trois cent trente et un vaisseaux du Royaume Uni ont embarqué des matériaux de la Miramichi. Voir à ce sujet P. Fisher, *The First History of New Brunswick*. Woodstock: Non-Entity Press; 1980 (1921), p. 82.

à travers la colonie afin d'établir une série de bureaux de poste, notamment ceux de Richibouctou, Sussex, et St. Stephen pour n'en nommer quelques un ayant un intérêt pour notre recherche. En tout, on compte à cette époque neuf bureaux de poste pour l'ensemble de la colonie. ⁷⁵

Avant 1840, la section néo-brunswickoise de la grande route postale entre Québec et Halifax, soit plus spécifiquement le tronçon entre Fredericton et Grand-Sault fut améliorée; toutefois seulement quelques miles furent véritablement embellis. Ceci causa de graves problèmes à la ville d'Halifax. Celle-ci devait faire face à une compétition de plus en plus féroce des villes américaines telles que Boston et New York, d'où on pouvait acheminer du courrier vers Montréal et Toronto dans l'espace de cinq à sept jours, tandis que le courrier en provenance d'Halifax pouvait prendre près de deux semaines. Ceci eut pour résultat de faire perdre à Halifax le rôle de plaque tournante du courrier avec la mère patrie au profit de Boston qui devenait la nouvelle porte d'entrée pour le courrier en destination du Canada central. La construction d'un réseau ferroviaire combiné avec la traversée atlantique qui se faisait désormais en bateau-vapeur pour Boston, et le manque d'une voie terrestre rapide pour Halifax sont les éléments clefs qui ont bouleversé profondément la structure du système postal des colonies de l'Amérique du Nord Britannique vers 1840-1845. Ce n'est pas avant 1889 que l'on vit un port canadien reprendre ce rôle tant convoité de lien avec l'Angleterre, quand la ville de Saint John sera reliée au tronçon du Canadien Pacifique. ⁷⁶

⁷⁵ Pour une liste complète des dates d'établissement des bureaux de poste dans les différentes communautés du Nouveau-Brunswick, consultez A. Rayburn, *Geographical Names of New Brunswick*. Ottawa: Canadian Permanent Committee on Geographical Names; 1975 ainsi que G.E. MacManus, *Post Offices of New Brunswick 1783-1930*. Toronto: Jim A. Hennock Ltd.; 1984. Une liste en annexe 1 de la présente thèse fournit les dates d'ouverture des bureaux de poste pour les 114 communautés incorporées en 1986 dans la province.

⁷⁶ Voir à ce sujet W. Smith, pp. 216-226. Au sujet des relations du système postal canadien avec celui des États-Unis, voir l'article de P.G. Goheen, "Canadian Communications circa 1845". *Geographical Review*; 1987; vol. 77: pp. 35-51. Cet article nous indique particulièrement que le

En 1841, la colonie du Nouveau-Brunswick comptait désormais vingt-trois bureaux répartis sur l'ensemble du territoire. Le réseau postal de l'époque peut être décrit sommairement de la façon suivante. A partir d'Halifax en Nouvelle-Écosse, une route principale passant par Amherst traversait la frontière pour rejoindre Moncton et ensuite se diriger vers Saint John. Il était possible de rejoindre la ville de Fredericton de ce tronçon principal en passant par Norton. Sur ces routes, le courrier était livré deux fois par semaine dans les deux directions.

La route entre Fredericton et Chatham avait aussi un service bi-hebdomadaire. De Chatham, le courrier était ensuite acheminé vers Campbellton au nord et vers le sud à Dorchester, desservant la série de petites communautés se retrouvant sur le trajet. Le tronçon entre Chatham et Campbellton était desservi une fois par semaine et celui en direction de Dorchester, deux fois par semaine. Le courrier était livré tous les jours entre Fredericton et Woodstock, Fredericton et Saint John, et entre cette dernière localité et St. Andrews.⁷⁷

Le service postal de la colonie du Nouveau-Brunswick était encore sous la tutelle du député maître général des postes d'Halifax vers 1840. C'est toutefois vers cette époque que l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick commença à manifester un intérêt pour la gestion des opérations postales sur son propre territoire. L'Assemblée forma alors un sous-comité chargé d'étudier

courrier en partance de Liverpool en Angleterre prenait dix-neuf jours à rejoindre la vallée du Saint-Laurent tandis que le trajet en passant par Halifax pouvait prendre entre vingt et trente-huit jours, p. 41.

⁷⁷ W. Smith, p. 256 Voir aussi l'article de P.G. Goheen, "Canadian Communications" dans lequel on retrouve une carte nous montrant l'ensemble des routes postales dans les colonies britanniques, soit le Haut et Bas Canada, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Les routes de la Nouvelle-Écosse ne sont pas toutes indiquées sur cette carte. Pour approfondir ses connaissances de la circulation dans la province du Nouveau-Brunswick pendant cette époque, soit au milieu du dix-neuvième siècle, consulter l'article de G. Wynn, "Moving Goods and People in Mid-Nineteenth Century New Brunswick". in D.H. Akenson. *Canadian Papers in Rural History*. Gananoque, Ont.: Langdale Press; 1988; vol. 6: pp. 226-239.

le fonctionnement du système existant pour ensuite faire ses recommandations. Ce comité proposa alors que l'on établisse deux structures distinctes pour les deux colonies et que l'on établisse un député Maître général des postes pour la colonie du Nouveau-Brunswick qui aurait ses bureaux à Saint John et qui devrait répondre au Maître général des postes d'Angleterre, tout comme ceux de la Nouvelle-Écosse, du Haut et du Bas Canada. Suite à ces recommandations, la Grande-Bretagne accorda au Nouveau-Brunswick le contrôle de ses affaires postales le 6 juillet 1843.⁷⁸

En Angleterre, le gouvernement souhaitait depuis un certain temps déjà remettre le plein contrôle des affaires postales aux colonies sauf que le Maître général des postes tentait de garder jalousement son autorité sur les régions d'Amériques. Un acte impérial de 1834 avait déjà introduit la notion de dévolution des pouvoirs mais une vive opposition du Haut-Canada viendra bloquer ce premier projet. À partir de 1846, le gouvernement britannique tenta de façon active de briser ses liens en ce qui concerne la gestion des postes dans les colonies et il fit passer une loi le 28 juillet 1849 permettant la cession des pouvoirs. Les différentes colonies attendirent cependant jusqu'en 1851 avant d'adopter des projets de lois dans leurs propres législatures, permettant de prendre le plein contrôle du département des bureaux de poste.⁷⁹ Une fois le contrôle tombé entre les mains des colonies, ces dernières réduiront les tarifs d'environ 18 cents à 5 cents pour une lettre envoyée n'importe où dans les 4 colonies et appliqueront une politique plus agressive afin d'augmenter le nombre de bureaux.⁸⁰

Parallèlement à cette réduction des tarifs, deux modes de transport allaient grandement influencer le développement du service postal de la colonie entre

⁷⁸ W. Smith, pp. 256-257.

⁷⁹ K.S. Mackenzie, pp. 154-155.

⁸⁰ A.W. Currie, "The Post Office Since 1867", *The Canadian Journal of Economics and Political Science*; 1958; vol. 24, no. 2, p. 241.

1840 et 1870, soit l'apparition des bateaux à vapeur et des lignes ferroviaires. Étant donné que notre travail porte davantage sur les routes postales terrestres, nous concentrerons notre attention sur la venue du chemin de fer.⁸¹

Les grandes routes de la colonie ayant été complétées vers les années 1850, le Nouveau-Brunswick allait se lancer dans l'âge du chemin de fer. La première voie ferroviaire mise en place fut la ligne St. Andrews - Québec, débutée en 1851. Cette voie fut poussée jusqu'à Richmond en 1862 tandis que d'autres connections furent établies avec St. Stephen en 1866, Woodstock en 1868 et Houlton, au Maine, quelques années plus tard.

La seconde ligne entreprise fut celle de Saint John à Shédiac, débutée en 1858 et terminée en 1860. Ce même tronçon fut prolongé vers l'ouest pour rejoindre McAdam et Fredericton en 1869, ainsi que Vanceboro, dans l'état du Maine quelques années plus tard.

Deux tronçons très importants viendront s'ajouter après 1870. En premier lieu, celui de l'Intercolonial, rejoignant Saint John et Halifax en 1872, puis Halifax à Campbellton en passant par Moncton en 1875-76. Deuxièmement, la voie partant de Fredericton qui devait se rendre à Rivière-du-Loup en passant par le lac Temiscouata atteindra Edmundston en 1876. Les principaux embranchements de la province seront alors mis en place vers 1875-76. Les vingt-cinq années suivantes verront l'ajout de jonctions locales se reliant aux lignes ferroviaires principales.⁸²

⁸¹ Pour un aperçu du transport des biens et du courrier par bateau à vapeur entre les différentes provinces maritimes ainsi que le contact entre ces dernières et les autres colonies, consulter J.S. Martell, "Intercolonial Communications, 1840-1867". in G.A. Rawlyk (ed.). *Historical Essays on the Atlantic Provinces*. Toronto: McClelland and Stewart; 1967: pp. 179-206.

⁸² W.F. Ganong, pp. 103-106. Voir en particulier la carte des lignes de chemin de fer pour l'ensemble de la province montrant bien les principaux tronçons ainsi que les lignes auxiliaires. Voir également le livre de G.P.T. Glazebrook *A History of Transportation in Canada*. New York: Greenwood Press; 1969 (1938), pp. 154-160 où l'auteur fait une description générale de la mise en place des lignes ferroviaires à travers le pays, couvrant aussi les Maritimes et le Nouveau-Brunswick.

Comme nous le verrons plus loin dans notre travail, cette technologie de transport qu'est le chemin de fer aura un impact très important sur la circulation du courrier à l'intérieur de la province du Nouveau-Brunswick pendant la période étudiée, soit de 1870 à 1910.

3.2 La mise en place du réseau national canadien et son impact sur le développement des communications par courrier au Nouveau-Brunswick

A partir de 1851, la gestion du système postal dans les colonies d'Amérique du Nord Britannique semble avoir pris une nouvelle direction par rapport à l'époque précédente. En effet, avant cette date, le système postal impérial avait pour but principal de desservir les autorités administratives des colonies ainsi que la population marchande, permettant surtout à ces milieux d'entretenir des contacts réguliers avec la mère patrie.

L'élément clef qui semble expliquer les changements que va connaître le système postal pendant la deuxième moitié du dix-neuvième siècle serait l'apparition d'une nouvelle mentalité et d'un nouveau concept vis-à-vis les postes, soit le support pour un système de communication de masse. Le géographe-historien B. Osborne va jusqu'à qualifier cette période de "révolution postale", établissant même des parallèles avec les changements dans les technologies de communication que nous connaissons en cette fin du 20^e siècle.⁸³

En effet, Osborne montre que cette période connaît l'établissement d'un système public de communication, en opposition au système élitiste qui était en place avant 1851. Les nouvelles directives venant des responsables des bureaux de poste dans les colonies et par la suite pour l'ensemble du pays semble, selon cet auteur, refléter la création d'un réseau plus ouvert. La mise en

⁸³ B.S. Osborne and R. Pike. "Lowering the Walls of Oblivion: The Revolution in Postal Communications in Central Canada, 1851-1911". in D.H. Akenson (ed.). *Canadian Papers in Rural History*. Gananoque, Ont.: Lagdale Press; 1984; vol .4, pp. 200-201.

place d'un système plus efficace desservant toujours de nouvelles communautés au delà des grands tronçons, l'établissement de nouveaux bureaux dans de nouvelles régions de plus en plus éloignées, les réductions successives des tarifs postaux jusqu'en 1882, la plus grande rapidité de la livraison du courrier, culminant avec la livraison du courrier dans les centres urbains en 1874 et dans les régions rurales en 1908 et la multiplication des services sont autant de signes d'ouverture démontrant, selon Osborne, que le système postal devenait de plus en plus démocratique.

Les deux preuves les plus frappantes d'une certaine démocratisation des communications postales sont, en premier lieu, que le ministère responsable des Postes ne visait pas à faire un profit avec les revenus des bureaux mais tentait plutôt d'offrir de plus en plus de services à la population, et ce en augmentant toujours la qualité. Le résultat fut que le ministère connut un déficit entre 1869 et 1901 et de modestes surplus pour la période allant jusqu'à la Première Guerre mondiale.⁸⁴ Deuxièmement, le processus semble être plus démocratique quand vient le temps d'établir un nouveau bureau de poste ou d'améliorer les services déjà existants. En effet, le ministère des Postes adopta une formule voulant que les résidents d'une communauté fassent parvenir une pétition pour l'établissement ou l'amélioration d'un service postal, permettant ainsi une plus grande participation du public.⁸⁵

Il est intéressant de voir que B. Osborne et J.R. Beniger emploient le terme de "révolution" pour décrire le développement des communications au tournant du 20^e siècle. Ces deux auteurs n'emploient toutefois pas le terme dans le

⁸⁴ Pour une discussion sur les revenus postaux au ministère pour la période de 1867 à 1914, voir l'article de A.W. Currie, pp. 242-245. L'ensemble de cet article continue par la suite à traiter de cette question jusque vers 1955 et termine en traitant des problèmes que le service des postes connaît vers au milieu du 20^e siècle au Canada.

⁸⁵ On retrouve ces arguments de B.S. Osborne dans B.S. et R. Pike, "Lowering the Walls of Oblivion" et B.S. Osborne, "The Canadian National Postal System, 1852-1914: An Examination of a Regional Communication System". In R. Berry and J. Acheson (eds.). *Regionalism and National Identity*. Christchurch, New Zealand: ACSANZ; 1985: pp. 227-240.

même sens: il s'agit de la mise en place d'un système orienté vers l'ensemble de la population chez Osborne (système de masse) tandis que Beniger voit dans les systèmes de communication de cette époque une révolution du contrôle et de la programmation sociale. Laquelle de ces interprétations est la plus adéquate et la plus représentative en ce qui concerne le système postal de l'époque? Cette question est importante afin de bien comprendre le rôle que jouait les communications dans les sociétés à cette époque ainsi que dans notre société contemporaine. Par exemple, A.W. Currie nous indique bien que si la réduction des tarifs postaux avant 1882 avait été mise en place en raison des avantages sociaux d'une communication à prix modique, il ne faut pas oublier non plus que cette mesure visait, pendant cette période, à combattre un déficit trop élevé. En effet, comme nous l'avons déjà mentionné, la livraison du courrier au noir occasionnée par des prix trop élevés était certainement le pire ennemi d'un réseau postal plus articulé. Il était donc nécessaire d'intégrer et d'inciter les gens à utiliser davantage le réseau officiel de livraison du courrier par une réduction des tarifs.⁸⁶

Le système postal pouvait aussi sembler plus démocratique pendant la deuxième moitié du dix-neuvième siècle avec l'apparition des pétitions pour des services postaux, mais la question principale que posent ces documents et leur contenu est la suivante: quels étaient, à l'intérieur des communautés, les signataires de ce type de document? Peut-on croire que le nouveau système permettait à une certaine "élite" locale de s'affirmer et de s'intégrer dans un système économique ou gouvernemental plus grand? Ces questions seront

⁸⁶ A.W. Currie, p. 242. Voir également l'article de D. Gregory, "The Friction of Distance? Information Circulation and the Mails in Early Nineteenth-Century England". *Journal of Historical Geography*; 1987; vol. 13, no. 2, pp. 138-140 au sujet de la friction sur la circulation imposée par les tarifs monétaires. On voit dans cet article que l'Angleterre avait adopté une même stratégie vers 1840 afin de canaliser le courrier dans les voies officielles du réseau postal.

vues plus en profondeur lors du prochain chapitre qui tentera de faire une analyse des pétitions afin de dégager certaines réponses à ces questions.

Quoiqu'il en soit, ces deux auteurs estiment que cette période représente une révolution dans les procédés de communication, d'une explosion de l'offre et de la demande pour l'information comme nouvelle commodité. Pour en juger, voyons dans la province du Nouveau-Brunswick comment cette région du pays a subi cette transformation du système postal.

Il n'y a aucun doute qu'après 1867, soit après l'entrée dans la Confédération canadienne, le Nouveau-Brunswick entraît définitivement dans une nouvelle ère en ce qui concerne la gestion de l'institution postale. En effet, le 1er avril 1868, la première loi sur les bureaux de poste rentrait en vigueur et réunissait l'ensemble des systèmes postaux des différentes colonies de l'Amérique du Nord Britannique pour désormais les amalgamer sous la tutelle d'un ministère des Postes canadiens.⁸⁷ La province du Nouveau-Brunswick devint alors un des districts postaux du pays avec Saint John comme siège social de ses opérations.

Deux priorités semblaient préoccuper les nouveaux responsables du système postal canadien, améliorer les relations entre les différentes provinces et étendre le plus possible les services vers les régions éloignées. Malgré l'accent mis au ministère pour renforcer les liens interprovinciaux, les responsables des bureaux de poste ne vont pas négliger les services dans les régions les plus peuplées de l'écoumène canadien. On voit alors la livraison porte-à-porte dans les villes du Canada débiter en 1874. Cette distribution du courrier à domicile régla le problème des piles dormantes laissées au bureau de poste, résultant du même coup en une augmentation spectaculaire de la circulation et des revenus postaux en milieu urbain.⁸⁸

⁸⁷ A.W. Currie, pp. 241-243.

⁸⁸ *Ibid.*, p. 242.

De plus, on voit que les Canadiens utilisent de plus en plus le service des postes afin d'acheminer leur correspondance. En effet, selon Currie, chaque Canadien envoie environ vingt-quatre (24) lettres par année en 1898 comparativement à cinq (5) en 1868, soit une multiplication par 5 en trente ans.

Si nous prenons le revenu postal comme indicateur du niveau d'utilisation du courrier, nous pouvons voir que le Nouveau-Brunswick connaît une augmentation importante de la circulation postale pendant la période de 1867 à 1911. En effet, en 1911 que le revenu global pour nos 32 communautés à l'étude est de 239 286 \$ comparativement à 40 286 \$ en 1871 (voir les tableaux 3.1 et 3.3). Les chiffres indiquant toutefois la véritable signification de cette augmentation sont les données sur le revenu compilées sur une base par 100 habitants. En effet, le revenu par 100 habitants en 1871 est de 54 \$ pour l'ensemble des 32 communautés tandis que ce chiffre augmente de façon importante à 234 \$/100 hab. en 1911 (voir les tableaux 3.1 et 3.3).⁸⁹

En comparant ces quelques indications avec certaines des données recueillies par B. Osborne et R. Pike, nous pouvons établir l'importance relative des postes pour les provinces maritimes. Par exemple en 1871, le district des postes de la région de Kingston a des revenus de 27 \$/100 hab. tandis que la région de Québec pour sa part possède des revenus de l'ordre de 29 \$/100 hab. pour la même année. Or, l'ensemble du district postal de Saint John (couvrant l'ensemble de la province du Nouveau-Brunswick) a alors des revenus de 59 797 \$ pour une population de 285 586, représentant un revenu par 100 habitants de l'ordre de 21 \$. On voit donc que pour le début de notre période, l'ensemble du Nouveau-Brunswick connaît un taux d'activités postales semblable aux deux autres districts en Ontario et au Québec.

⁸⁹ Les données sur les revenus postaux des communautés proviennent des *Documents de la session* tandis que les données sur la population proviennent de l'analyse établie dans le chapitre 2.

**Tableau 3.1 - Revenu des Localités de poste dans les
32 localités étudiées pour 1871**

1871	Pop	Revenu	Rev/100 hab.	# Mandats	\$ Mandats
Saint John	41326	20608	49,87	1555	44128
Fredericton	6006	6265	104,31	735	31570
Chatham	3000	1660	55,33	1246	67985
Woodstock	2282	1617	70,86	787	47516
St. Stephen	3000	1348	44,97	419	15929
Newcastle	1500	1146	76,40	414	19866
St. Andrews	1800	931	51,72	352	17593
Dalhousie	600	817	136,17	483	23329
Sackville	1500	799	53,27	398	16675
Moncton	1300	757	58,23	347	11504
Richibouctou	800	718	89,75	279	11767
St. George	600	696	116,00	7	211
Shédiac	500	608	121,60	238	12975
Campbellton	600	432	72,00	181	8044
Sussex	400	338	84,50	187	7659
Grand-Sault	700	310	44,29	151	7908
Bouctouche	500	286	57,20	74	3464
Oromocto	400	247	61,75	•	•
Caraquet	1500	152	10,13	36	2045
Bathurst	600	151	25,17	444	21726
Edmundston	400	133	33,25	•	•
Rothesay	150	95	63,33	•	•
Hartland	400	67	16,75	•	•
Shippagan	500	41	8,20	•	•
Tracadie	1200	39	3,25	•	•
Nackawick	150	15	10,00	•	•
Saint-Léonard	300	6	2,00	•	•
Lamèque	250	3	1,20	•	•
Total	72263	40286	55,75		
Beresford	•	•	•	•	•
Dieppe	•	•	•	•	•
Quispamsis	25	•	•	•	•
Riverview	•	•	•	•	•

**Tableau 3.2 - Revenu des localités de poste dans les
32 localités étudiées pour 1891**

1891	Pop	Revenu	Rev/100 hab.	# Mandats	\$ Mandats
Saint John	39179	37383	95,42	8239	143876
Fredericton	6502	10395	159,87	2777	38068
Moncton	8762	9219	105,22	5705	91232
Chatham	5000	4265	85,30	1685	24909
Woodstock	3288	4262	129,62	1795	26619
St. Stephen	2680	3776	140,90	1681	20146
Newcastle	2500	2851	114,04	1268	19099
Sackville	800	2428	303,50	1645	19568
Sussex	1500	2011	134,07	1587	23912
Campbellton	1782	1827	102,53	1868	31483
Shédiac	1500	1786	119,07	994	23304
St. Andrews	1700	1556	91,53	910	15747
Bathurst	800	1420	177,50	1005	18338
Dalhousie	800	1153	144,13	763	19541
St. George	1200	897	74,75	1105	20990
Richibouctou	1200	815	67,92	860	16646
Bouctouche	600	615	102,50	320	7357
Edmundston	700	576	82,29	413	21099
Grand-Sault	530	535	100,94	297	10412
Harland	1000	479	47,90	281	3790
Rothsay	200	422	211,00	92	1154
Caraquet	1500	317	21,13	288	8583
Tracadie	1200	278	23,17	179	4288
Oromocto	250	230	92,00	•	•
Shippagan	500	193	38,60	65	2002
Saint-Léonard	205	59	28,78	•	•
Nackawick	200	46	23,00	•	•
Quispamsis	65	43	66,15	73	1731
Beresford	200	29	14,50	•	•
Total	86343	89866	104,08		
Dieppe	•	•	•	•	•
Lamèque	•	•	•	•	•
Riverview	•	•	•	•	•

**Tableau 3.3 - Revenu des bureaux de poste dans les
32 localités étudiées pour 1911**

1911	Pop	Revenu	Rev/100 hab.	# Mandats	\$ Mandats
Saint John	42511	109990	258,73	1672	212357
Moncton	11345	28482	251,05	7036	113933
Fredericton	7208	19455	269,91	2792	41213
St. Stephen	2836	10735	378,53	2984	36544
Woodstock	3856	9031	234,21	1825	36304
Campbellton	3817	8437	221,04	5169	79062
Chatham	4866	7311	156,69	4016	61467
Sussex	1806	6725	362,83	2955	35793
Sackville	2039	6075	287,94	1851	20144
Newcastle	2945	5358	181,94	3283	38368
Bathurst	960	3762	391,88	1339	23503
Grand-Sault	1280	2961	231,33	3287	75150
Shédiac	1442	2819	195,49	2160	31154
St. Andrews	987	2785	282,17	1782	20590
Dalhousie	1650	2735	165,76	1552	20243
Edmundston	1821	2287	125,59	2530	53320
St. George	988	1835	185,73	1805	23386
Harland	700	1785	255,00	1580	20655
Richibouctou	871	1423	163,38	1546	23376
Rothsay	520	1060	203,85	651	6395
Caraquet	2500	946	37,84	1370	24047
Bouctouche	1000	906	90,60	1584	34651
Saint-Léonard	350	747	213,43	1011	30356
Tracadie	1900	638	33,58	937	14435
Oromocto	300	467	155,67	.	.
Shippagan	1200	319	26,58	651	13829
Lamèque	400	206	51,50	356	7920
Total	101998	239280	234,59		
Beresford	1400	.	.	.	.
Dieppe	.	.	.	.	.
Nackawick	100	.	.	.	.
Quispamsis	110	.	.	325	6845
Riverview	.	.	.	.	.

Le développement du système postal à travers le Canada ne s'opéra pas au même rythme partout. Comme nous l'indique bien B. Osborne, des différences régionales s'établirent entre le Québec et l'Ontario en raison de mentalités différentes dans ces deux régions et aussi en raison d'un développement économique inégal. Par exemple, pour les années 1881 et 1901 que la région de Kingston eut des revenus par 100 habitants dans les environs de 88 \$ et de 77 \$ respectivement tandis que la région postale de la ville de Québec a pour sa part des revenus de 33 \$/100 hab. en 1881 et de 49 \$/100 hab. en 1901. Les différences entre ces deux régions indiquent bien que le système postal n'est pas utilisé avec la même intensité partout au pays et qu'il existe même des différences majeures entre les différents districts postaux.

En ce qui concerne le Nouveau-Brunswick pendant cette époque, on peut affirmer que cette province semble connaître un développement similaire au district de la ville de Québec dans son ensemble alors que l'on note que les revenus postaux pour 100 hab. se situent à 47 \$ en 1891 (soit un revenu de 150 840 \$ pour une population de 321 263 habitants), un indice beaucoup plus bas que les indicateurs venant de la région de Kingston pour la même époque. Ceci veut donc dire que la révolution postale de B. Osborne et/ou la révolution du contrôle de J.R. Beniger ne s'est pas déroulée au même rythme à tous les endroits. Ce qui est vrai lorsqu'on compare le Nouveau-Brunswick avec les autres régions du pays est aussi vrai pour les différentes communautés à l'intérieur même de la province.

Tout d'abord, comme nous l'avons déjà mentionné lors du premier chapitre, le Nouveau-Brunswick n'est pas une province fortement urbanisée pendant la période 1871-1911. En effet, nos 32 communautés (qui ne sont pas toutes des villes à cette époque, il faut bien se le rappeler) forment environ de 26% à 29% de la population totale de la province. Toutefois, en ce qui concerne

le revenu des bureaux de poste pour la même période, on voit qu'en 1871 que ces communautés possèdent une part de 67%, et qu'en 1891, ce chiffre passe à près de 59%. Ce pourcentage des revenus postaux de la province concentré dans les 32 communautés à l'étude passera à 65% en 1911.

On peut donc dire que l'information et les réseaux de communication ont tendance à se concentrer dans les villes ou les grandes localités de la province, celles-ci possédant un plus grand pourcentage des revenus postaux comparativement à la population en général.

D'un autre côté, les différences sont aussi très marquantes entre les différentes régions de la province, et même entre communautés voisines. En s'arrêtant surtout aux données de nature officielle en premier lieu (celles qui sont marquées d'un caractère gras dans les différents tableaux) afin d'avoir une bonne indication des véritables différences régionales, on remarque qu'en 1871 la ville de Saint John possède des revenus par 100 habitants moins élevés que Fredericton et Woodstock, soit 50 \$ comparativement à 104 \$ et 71 \$/100 hab. pour les deux autres villes. Il faut bien indiquer que ces indices de concentration de la circulation du courrier sont plus élevés que la moyenne provinciale, mais Saint John est tout de même en dessous de la moyenne des 32 communautés au début de notre période.

Il est important de remarquer qu'un nombre de communautés possèdent, à cette époque, des revenus pour leurs bureaux de poste qui soient plutôt faibles. En effet, des localités comme Tracadie, Shippagan, Caraquet, Edmundston et Bathurst ont pour des taux soit très faibles, tels que 3 \$, 8 \$ et 10 \$/100 hab. pour les trois premières localités, et plus près de la moyenne provinciale (soit 33 \$ et 25 \$/100 hab.) pour les deux dernières (voir le tableau 3.1)

Selon le tableau 3.2, la situation se rétablit quelque peu en 1891 pour la ville de Saint John qui se rapproche désormais de la moyenne générale des 32

localités étudiées. En effet, le revenu postal par 100 hab. dans cette ville passe à 95 \$ comparativement à la moyenne de 105 \$ pour l'ensemble des communautés. Les autres villes de la province ont cependant des indicateurs plus élevés que Saint John. Par exemple, la ville de Fredericton a des revenus de l'ordre de 160 \$ par 100 hab. tandis que ceux de Moncton sont du même niveau que la moyenne mentionnée ci-dessus. St. Stephen connaît un revenu élevé en fonction de sa population avec 140 \$/100 hab. et il en va de même pour Woodstock qui voit ses revenus se chiffrer à 130 \$/100 hab.

La même dichotomie qui fut identifiée lors de l'analyse pour 1871 se poursuit en 1891 alors que certaines communautés de la côte est de la province se situent au-dessous de la moyenne provinciale. En effet, des villages acadiens comme Beresford, Caraquet, Shippagan utilisent peu le système postal à cette époque. Ces communautés ont respectivement des revenus (servant de taux d'utilisation) de 15 \$, 21 \$ et 38 \$ par 100 habitants.

On note, en regardant le tableau 3.3, que la grande majorité des 32 localités que nous étudions se regroupent de plus en plus près de la moyenne qui est de 235 \$ par 100 habitants en 1911 et qu'elles ont certainement près de 2 fois le niveau d'utilisation du système postal comparativement à la moyenne provinciale. Saint John a dépassé la moyenne des 32 localités avec 259 \$, mais cette ville est encore loin de dominer l'ensemble du réseau en terme de concentration d'information, comme nous le suggère l'hypothèse de l'avantage initial. Ce sont trois autres villes qui connaissent les concentrations de revenu les plus grandes, soit St. Stephen avec 379 \$/100 hab., Sussex avec 352 \$/100 hab. et Bathurst avec 391 \$ par 100 habitants.

Le fossé entre les régions utilisant fortement le système postal et celles qui l'utilisent peu semble augmenter nettement en 1911. On voit alors que les mêmes communautés du nord-est de la province, et même à plus longue portée

nombre de communautés francophones, ont des indicateurs beaucoup moins élevés que la moyenne pour l'ensemble de la province. Il va sans dire que ces mêmes communautés sont largement en arrière dans l'échantillon des 32 communautés à l'étude. Par exemple, les localités de Lamèque, Shippagan, Tracadie, Caraquet, Bouctouche ont toutes des indicateurs moins élevés que la moyenne provinciale, soit 51 \$, 27 \$, 34 \$, 38 \$ et 91 \$ respectivement.

Dans les dernières sections de ce chapitre, nous allons explorer comment les améliorations en termes d'efficacité du réseau et de l'accessibilité au système postal a contribué à augmenter le niveau d'utilisation per capita dans certaines communautés en particulier. Toutefois, nous reconnaissons, tout comme B. Osborne, que ces quelques variables ne réussissent pas à tout expliquer le développement du système postal, il faut de plus considérer une série d'indicateurs sociaux, économiques et démographiques.

En effet, Osborne fait mention que des éléments comme l'expansion de l'écoumène habité, le développement d'industries et de commerces, l'immigration et les mouvements de migrations internes ainsi que les améliorations dans le secteur de l'éducation et le niveau d'alphabétisation sont autant de facteurs qui peuvent influencer le développement d'un système postal.⁹⁰

Après un regard sur la mise en place des différents tronçons postaux dans la province, nous tenterons d'identifier lors de notre dernier chapitre certaines des raisons qui font que certaines localités de la province n'ont pas bénéficié du même niveau d'intégration au système postal, portant surtout notre attention sur le facteur de l'alphabétisation.

⁹⁰ B.S. Osborne, "The Canadian National Postal System", p. 229.

3.3 L'analyse des cartes anciennes du réseau postal et la théorie des graphes: approche méthodologique

Afin d'explorer l'impact que le réseau postal à pu avoir sur le développement d'un système urbain au Nouveau-Brunswick, nous allons analyser les routes postales en 1870 et 1910 respectivement. Pour ce faire, nous faisons appel à une source, la carte géographique des routes postales, source qui sera analysée selon une méthodologie en trois volets différents et progressifs (par progressifs, nous entendons le fait que chaque étape se succède et se construit à partir de la précédente) qui sont les suivants: observations d'ensemble du pourquoi de la carte; la lecture détaillée du contenu documentaire relatif aux postes et en dernier lieu, l'application de la théorie des graphes afin d'établir une évaluation de la nature systémique du réseau postal. Il ne faut pas oublier non plus qu'un échantillon fut utilisé tout au long de cette étude, les informations documentaires seront alors lues en fonction de cette sélection.⁹¹

Le premier volet consiste donc à regarder le document dans son ensemble et à en dégager les éléments primordiaux afin d'en faire une analyse plus poussée. Dans un premier temps, on tentera de préciser le nom de la carte, celui de son cartographe et de la personne chargée du projet, la date du document et ainsi que son échelle. Dans un deuxième temps, on doit faire une lecture rapide du contenu documentaire afin de noter les différents éléments que l'on peut y

⁹¹ Deux échantillonnages ont été fait pour cette étude, soit un premier qui s'arrête sur les 32 cités et villes au Nouveau-Brunswick en 1986 et un deuxième qui englobe les 114 communautés qui constituent les cités, villes et villages de la province pour cette même année (dernière année de recensement disponible au moment du début de ce présent projet. Depuis lors, les données de 1991 ont été mises à la disponibilité du public mais en raison d'un travail déjà fortement avancé, nous avons dû maintenir l'échantillonnage établi). Ce deuxième échantillonnage comprend aussi les localités du premier échantillonnage et est utilisé lors de l'analyse plus générale des cartes des routes postales.

Nous avons toutefois rencontré un problème qui est celui du changement des noms des bureaux de postes à l'intérieur de la période étudiée et la non-concordance avec les noms actuels dans plusieurs cas. Lors du premier chapitre, nous avons indiqué avoir eu recours aux travaux d'A. Rayburn et de G.E. MacManus. La compilation des différentes informations sur la toponymie des lieux et les noms de bureaux de postes concernant les 114 communautés à l'étude apparaissent dans un index en ordre alphabétique qui se retrouve en annexe 1 du présent projet.

retrouver. Cette étape devrait nous permettre de faire ressortir l'éventail des différents symboles importants que l'on retrouve sur la carte et devrait aussi nous aider à répondre à la question suivante, soit: quel est le but de cette carte par rapport à son contenu et quelle fut l'interprétation du cartographe dans sa représentation symbolique. Cette étape devrait être accompagnée d'une note biographique sur le cartographe, si disponible, afin de circonscrire davantage le rôle de ce dernier dans la production d'une représentation à l'intérieur de la carte. On peut toutefois, si ces informations ne sont pas disponibles, faire l'analyse ou l'estimation du rôle d'une carte à partir de son message intrinsèque.⁹²

Dans un deuxième volet, il s'agit de relever les informations qui sont pertinentes aux bureaux de poste sur la carte. Nous tenterons de chercher les données qui correspondent à la mise en place d'un bureau de poste à l'intérieur des communautés que nous avons dégagées dans notre échantillon. Nous indiquerons ensuite, dans un tableau, la nature des éléments que l'on retrouve pour nos localités (c'est-à-dire, par exemple, si on y retrouve un bureau de poste, un comptoir de mandat-poste ou une banque d'épargne. Voir à cet effet le tableau en annexe 2). Ces données vont nous permettre, entre autres, de rassembler des statistiques de base sur l'évolution des services postaux dans les milieux ruraux et urbains dans la province et aussi de nous donner les relais nécessaires pour la construction du réseau interurbain utile pour le troisième volet de cette analyse.

A l'intérieur du troisième et dernier volet, nous exécuterons trois opérations. Nous utiliserons d'abord l'échantillon des 32 localités, soit les

⁹² Voir pour les intentions du cartographe J.B. Harley, "The Evaluation of Early Maps: Toward a Methodology". *Imago Mundi*; 1968; vol. 22, pp. 68-69 et sur l'importance de l'observation préliminaire voir C. Boudreau, "Comment analyser et commenter la carte ancienne" in J. Létourneau. *Le coffre à outil du chercheur débutant: guide d'initiation au travail intellectuel*. Toronto: Oxford University Press; 1989, p. 108.

milieux urbains actuels, comme points importants à l'intérieur du réseau (et du système urbain par conséquent). Dans un deuxième temps, nous tenterons de dégager, avec l'aide des cartes géographiques des routes postales de l'époque, les connections qui permettent le transfert de l'information d'une ville à l'autre. Il est capital de mentionner que les relais ne changeront certainement pas énormément d'une période à l'autre car déjà une grande majorité des centres étudiées sont desservis en 1870 par le système postal. Il est aussi important de signaler que nous concentrons nos efforts non pas sur l'extension du réseau mais plutôt sur l'amélioration de la connectivité entre les communautés grâce à la mise en place de nouvelles technologies de transport et de communication.

Avec la théorie des graphes, nous tenterons, comme troisième opération, de déterminer quels sont les lieux de transfert importants à l'intérieur du réseau, c'est-à-dire les villes par lesquelles le courrier passe le plus fréquemment pour être distribué ailleurs. Ces villes ont de grandes possibilités de communication vers les autres centres du réseau, leur donnant certains avantages pour le contrôle de l'information. Ces indications nous sont communiquées par les indices de centralité dans le bas du tableau sur les distances à l'intérieur du réseau (voir annexe 7). ⁹³

La théorie des graphes, comme l'indique A. Kaufmann, n'est pas autre chose que le domaine de la théorie des ensembles qui concerne les relations

⁹³ La théorie des graphes fut exposée pour la première fois en 1736 alors que L. Euler, un mathématicien suisse, tentait de résoudre le problème des ponts de Königsberg en Prusse. Le premier livre portant strictement sur la théorie des graphes fut publié deux cent ans plus tard par D. König en 1936. Pour un excellent résumé de l'histoire de cette branche de la géométrie, veuillez consulter N.L. Biggs, E.K Lloyd and R.J. Wilson. *Graph Theory 1736-1936*. Oxford: Clarendon Press; 1977. Comme introduction à la théorie des graphes, voir C. Raffestin, *Pour une géographie du pouvoir*. Paris: LITEC; 1980, pp. 185-189 ainsi qu'A. Kaufmann, *Des points et des flèches: la théorie des graphes*. Paris: Dunod; 1968, pp. 1-5 et M. Chesnais, *Le nouveau chemin de fer*. Paris: Economica; 1979, pp. 186-195. Pour des informations plus récentes sur cette méthodologie et sur les diverses applications de ce type d'analyse, voir l'ensemble de l'article de J. Hunt, "Networks: Underground Maps, Decisions and Aerodynamics" in C. Bondi (ed.). *New Applications of Mathematics*. New York: Penguin Books; 1991: pp. 99-124, plus particulièrement les pp. 99-103. Voir également R. Mucchielli, *Communication et réseaux de communications: connaissance du problème*. Paris: Les éditions ESF; 1971, pp. 53-70.

que chacun des éléments d'un groupe a avec les autres. Tout système de communication est donc un graphe et peut être décrit en le ramenant à ces éléments de bases.⁹⁴ En suivant l'ensemble des étapes que nous avons identifiées dans ce troisième volet, nous sommes en mesure de définir l'ensemble des points qui doivent composer le réseau à l'étude, de reconstituer l'ensemble des routes qui relient chacune de ces communautés entre elles afin de construire une matrice d'interactions.

Dans le cadre du travail actuel, notre matrice est basée sur l'ensemble de la circulation à l'intérieur du réseau postal. On retrouve ce type de données directement sur la carte de 1870, mais ces informations doivent être complétées par des renseignements en provenance des *Documents de la Session*. Pour 1910, les données proviennent non plus de la carte mais plutôt des *Documents de la Session* en combinaison avec un deuxième type de document que sont les *Distribution Lists*, soit un horaire de toutes les activités sur les routes postales, telles que les heures d'arrivées et de départs en plus de la fréquence des trajets sur les tronçons. Ces sources d'information seront grandement utiles surtout en 1910 alors que le système postal dépend de plus en plus du réseau ferroviaire pour la livraison du courrier.

Par sa nature, le réseau de circulation permet donc de concevoir le fondement du réseau géographique en tenant compte des contraintes du territoire, des distances, en plus de celles relevant des domaines politique, économique et social.⁹⁵ Certains auteurs, tels que Leawitt, se sont intéressés à la description des graphes et ont créé un indice de centralité. Cet indice se calcule grâce à la formule suivante:

⁹⁴ Pour cette définition, voir A. Kaufmann, *Des points et des flèches*, pp. 1-3.

⁹⁵ M. Chesnais, p. 187.

$$C_i = \frac{\sum_j \partial(X_i X_j)}{\sum_j \partial(X_i X_j)} \quad (1)$$

C'est-à-dire qu'on l'obtient en faisant la somme des éléments du tableau des distances et en divisant ce résultat par la somme des distances de X_i à chacun des sommets pris individuellement.

Dans les sciences humaines et sociales, les problèmes combinatoires conduisent généralement à des préoccupations d'optimisation. Dans le cas de notre travail, par exemple, nous tentons, dans un premier temps, de définir quelle est la route optimale pour que le courrier puisse passer d'un point i à un point j dans les plus courts délais (nous supposons, pour cette analyse, que le courrier emprunte la route ayant le meilleur ratio espace-temps).⁹⁶

Pour ce qui est de la matrice que nous avons construite, nous pouvons dire que les distances sont en fait relatives à la circulation, que ce sont des distances relatives à l'espace-temps. En effet, nous avons mesuré l'influence de la circulation en divisant la distance réelle entre chacune des communautés par le nombre de trajets s'effectuant entre celles-ci. Ces indications sur la circulation furent ensuite compilées dans une première matrice de connectivité (voir annexe 5) qui viendra bâtir la matrice des distances minimales (annexe 7) entre les localités suite à un traitement informatique.

Pour calculer les distances minimales entre les noeuds i et j , nous avons écrit un programme en langage Pascal qui nous permet d'établir la route optimale à partir d'une matrice de connectivité d'un réseau non-orienté. Les

⁹⁶ Dans le domaine de la théorie des graphes, on s'intéresse à ces problèmes de route optimale et de distance minimale depuis seulement quarante ans. De nombreuses recherches ont été faites au cours des années soixante et soixante-dix sur ce sujet en particulier. Pour un excellent exposé des différentes méthodes d'analyse, voir Kaufmann, A. *Introduction à la combinatoire en vue des applications*. Paris: Dunod; 1968, pp. 344-368. Pour un traité des différents algorithmes pouvant aider à résoudre un tel problème, voir le Chapitre 3 du livre de W.L. Price intitulé "Shortest Path Problems" dans *Graphs and Networks: An Introduction*. London: Butterworths & Co. Ltd.; 1971, pp. 48-61.

valeurs de la matrice de connectivité correspondent donc à la distance réelle en miles entre deux points i et j directement reliés par un arc et ensuite divisé par le nombre de trajets effectués entre ces deux même noeuds (le résultat est multiplié par dix pour plus de précision dans l'analyse)

$$a_{ij} = \left(\frac{d_{ij}}{t_{ij}} \right) * 10 \quad (2)$$

Le calcul du chemin optimal entre i et j est établi de façon réursive à partir de deux fonctions à l'intérieur du programme selon un algorithme similaire à celui de Dijkstra qui veut que chaque noeud se voit assigné deux étiquettes qui sont soit permanentes ou tentatives. En premier lieu, si l'arc du réseau est un lien direct entre deux points, la distance minimale prend donc pour valeur la distance même de cet arc. Dans le programme, cette fonction se traduit par la commande suivante.

$\text{MinDist}(i,j) = a(i,j)$ if $i=j$

La deuxième fonction du programme tente, pour sa part, d'établir la distance entre deux noeuds séparés par un ou plusieurs autres. Il est important de mentionner qu'un noeud k ne peut être utilisé plus d'une fois afin de construire la distance optimale entre deux points. En plus, si la valeur de l'arc dans la matrice de connectivité est égale à 0, ceci indique que le noeud k ne peut pas être utilisé dans l'équation. On retrouve la fonction suivante qui exécute cette partie de l'algorithme:

$\text{MinDist}(i,j) = \min \text{ on } k \{ \text{MinDist}(i,k) + a(k,j) \}$

Ce programme permet de calculer l'ensemble des distances de notre matrice de 32 localités par 32 en quelques minutes, travail qui peut demander près de 6 à 8 heures si on le fait à la main et qui est d'ailleurs pratiquement impossible si l'on possède plus de 32 éléments dans la matrice de connectivité. On peut voir l'ensemble du programme en annexe 6 du présent travail et les

matrices en annexes 5 et 7. Les indices de centralité sont calculés lorsque la matrice des distances minimales (de circulation) est construite.

Les lieux centraux, tels que définis géométriquement, semblent cacher une réalité plus profonde. Selon C. Raffestin, le pouvoir (ou si l'on veut, le contrôle), avant de se manifester par la diffusion et avant par conséquent de s'épuiser, se cristallise en des lieux qu'il marque souvent de façon très profonde. Est-ce qu'il serait possible que ces lieux représentent un moment d'une stratégie qui tente de s'approprier un contrôle sur une région environnante? Nous croyons que oui, en théorie. Comme plusieurs auteurs l'ont mentionné, la centralité n'est pas une pure notion géométrique que l'être humain aurait inventée ou découverte. Elle résulte de la concentration différentielle de projets humains qui ont pour but de faire émerger une relation de pouvoir avec un lieu. Ceux-ci apparaissent lorsque des acteurs sociaux déclenchent une stratégie de contrôle et s'implantent dans un lieu choisi pour la facilité.⁹⁷

C'est alors que l'on rencontre l'émergence d'une ville qui a pour but de rassembler et de concentrer. A.R. Pred, qui voit le phénomène de concentration du contrôle de la même façon, va même plus loin en mentionnant que les villes les plus importantes ont la capacité de contrôler l'évolution même des réseaux d'interdépendances afin de se maintenir à la tête de la hiérarchie urbaine. Ceci a pour conséquence ultime d'engendrer et de maintenir des différences importantes entre les divers lieux.⁹⁸

Le but de cette méthodologie est donc de pouvoir réduire les éléments du système interurbain en données condensées afin d'éclairer sa dynamique tant au niveau de l'expansion en milieu urbain ou rural qu'au niveau de l'importance de chacun des centres à l'intérieur du réseau sur le plan de la circulation de

⁹⁷ Voir C. Raffestin, pp. 168-180.

⁹⁸ A.R. Pred, *City-Systems in Advanced Economies : Past Growth, Present Processes and Future Development Options*. London: Hutchinson; 1977, pp. 33-37.

l'information. Après une description générale du contenu documentaire de la carte, nous procéderons à une description des réseaux afin de faire ressortir la nature du système de communication entre ces communautés. Nous traiterons les indices de centralité en dernier lieu.

3.4 La mise en place des établissements postaux au Nouveau-Brunswick entre 1870 et 1910

En regardant les cartes géographiques du réseau postal, on ne peut que se demander quelles étaient leurs rôles ou leurs buts pour l'époque dans laquelle elles ont été conçues. Un regard rapide de leur contenu peut nous indiquer les raisons les plus évidentes de leur élaboration. Si l'on regarde, par exemple, la carte de J.A. Mahood and Co. intitulé *Mail Route Map of the Province of New Brunswick, Dominion of Canada*, parue en 1870, le message semble être assez clair du fait qu'elle est surtout thématique.

On retrouve sur cette carte, en plus des limites de paroisses, des limites de comtés et les tracés du rail, une série d'indications sur l'activité postale. Si l'on prend les localités mêmes, la carte indique qu'il existe deux types de bureaux de poste, soit les "way offices" (bureaux intermédiaires) et les "post offices" (bureaux principaux). D'après la répartition à l'intérieur de la carte et la grosseur des caractères dans la légende, on peut confirmer que les "post offices" sont d'un rang supérieur par rapport à l'autre groupe. La carte donne aussi des indications sur les routes postales. Ce qui la rend particulièrement intéressante est le fait qu'elle indique aussi l'intensité de la circulation à l'intérieur des embranchements du réseau. Par exemple, les routes les plus empruntées connaissent 12 voyages par semaine tandis que les moins fréquentées n'en ont que deux.

Il est donc assez clair que ce qui intéresse le cartographe et les responsables des postes au Canada est de pouvoir localiser les différents types

de bureaux à travers la province et aussi de montrer comment la circulation est répartie dans le réseau de communication. Le titre est aussi alors très significatif quant au contenu de la carte.

Si l'on étudie maintenant la carte de 1909 réalisée par L.A. Maingy et intitulée *Postal Map of New Brunswick, Canada*, on constate que les intérêts pour une telle carte ont bien changé. On retrouve toujours les limites de paroisses ou de township et les limites de comtés mais les limites provinciales et internationales sont désormais définies d'une façon qui leur sont propres. La carte comporte toutefois un élément tout à fait nouveau que sont les stations de télégraphies à travers la province.

L'élément le plus important relevant du réseau postal c'est le fait que les types de bureaux de poste ne se regroupent pas de la même façon que sur celle de 1870. Par exemple les "post offices" possèdent dorénavant le plus petit symbole et les "way offices" ont disparu. D'autre part, on trouve les "money order offices" et le symbole le plus frappant est réservé aux "savings bank". En ce qui concerne les routes postales, ce n'est plus la circulation qui préoccupe le cartographe mais c'est plutôt la distance entre les relais.

Ceci indique un changement d'orientation dans l'utilité même que pouvait avoir la carte à l'époque. Les informations concernant la distance peuvent être vues comme étant d'un ordre plus pratique que l'information sur l'intensité de la circulation que l'on pourrait considérer plus thématique. On peut donc dire que l'intérêt du cartographe et des responsables des postes était encore de présenter l'ensemble des bureaux de poste du territoire. Dans un deuxième temps, nous croyons que cette carte pouvait servir d'instrument pour prévoir les coûts d'opération, le concept de distance étant de plus en plus important compte tenu de l'expansion rapide que le réseau a connu au tournant du siècle.

Comment la carte du réseau postal peut-elle être un indicateur de la politique ou de la stratégie des acteurs qui sont impliqués dans les services postaux? Si l'on prend le cas du gouvernement comme étant l'un des principaux acteurs, on peut retracer l'évolution de leur politique en matière des postes à travers les cartes que nous possédons. Après 1851, comme nous l'avons mentionné, le système postal tombait désormais sous la juridiction provinciale après avoir été sous le contrôle de l'administration de l'Angleterre pendant près d'un siècle. Les bureaux de poste auront alors de plus en plus tendance à suivre le développement de nouveaux établissements dans les régions à la frontière de l'écoumène humain.⁹⁹

En 1867-68, le réseau postal passa sous la responsabilité du gouvernement fédéral. Selon les auteurs B. Osborne et R. Pike, la politique des autorités en matière des postes, entre 1851 et 1914, fut d'étendre le réseau dans l'ensemble des nouvelles communautés rurales et d'améliorer les services dans les milieux urbains où des bureaux de poste étaient déjà présents auparavant.¹⁰⁰ Si l'on regarde attentivement les statistiques concernant les bureaux de poste dans la province du Nouveau-Brunswick, relevés sur les cartes du réseau postal, on s'aperçoit que cette affirmation est tout à fait fondée. (voir tableau 3.4)

En effet, les données de ce tableau indiquent l'évolution du réseau postal dans les 114 communautés actuelles de la province. La mention de cités, villes et villages s'applique à la reconnaissance légale que l'on accorde à chacune des localités de nos jours. Au départ, en 1870, 64% des localités de notre échantillon étaient desservies par un bureau de poste. Ce chiffre passe à près de 95% en 1909, ce qui indique que le réseau postal tentait bien de s'infiltrer dans l'ensemble des communautés. Les cités d'aujourd'hui étaient toutes desservies en 1870 et 1909. Les villes actuelles étaient desservies à 81% en

⁹⁹ Voir B.S. Osborne and R. Pike. "Lowering the Walls of Oblivion", p. 202.

¹⁰⁰ *Ibid.*, pp. 203-204.

**Tableau 3.4 - Répartition des types de bureaux de poste en 1870 et 1909
dans les catégories de localités actuelles au Nouveau-Brunswick**

Cités	6	1870	%	1909	%
"Savings Bank"		0	0,00	2	33,33
"Money Order Offices"		0	0,00	4	66,67
"Post Offices"		5	83,33	0	0,00
"Way Offices"		1	16,67	0	0,00
Non sur la carte		0		0	
Total		6	100,00	6	100,00
Villes	26	1870	%	1909	%
"Savings Bank"		0	0,00	8	32,00
"Money Order Offices"		0	0,00	11	44,00
"Post Offices"		15	71,43	6	24,00
"Way Offices"		6	28,57	0	0,00
Non sur la carte		5		1	
Total		21	80,77	25	96,15
Villages	82	1870	%	1909	%
"Savings Bank"		0	0,00	3	3,85
"Money Order Offices"		0	0,00	24	30,77
"Post Offices"		13	28,26	51	65,38
"Way Offices"		33	71,74	0	0,00
Non sur la carte		36		4	
Total		46	56,10	78	95,12

1870 et à 96% en 1909, ce qui démontre que l'extension était déjà très avancée au début de la période et que l'évolution était presque complète au tournant du siècle. Dans les villages actuels du Nouveau-Brunswick, on voit que 56% possédaient un bureau de poste en 1870 tandis que cette proportion est montée à 95% en 1909. On peut donc dire que la stratégie du gouvernement était bel et bien de rejoindre l'ensemble des communautés par le système postal dans un premier temps.

Si l'on considère maintenant l'argument qui veut que l'on tentait d'améliorer les services dans les milieux urbains, le tableau 3.4 montre que ceci est aussi très juste. En effet, 83% des cités actuelles possédaient un bureau de poste en 1870. Dans les villes d'aujourd'hui, 71% possédaient un bureau de poste, soit une proportion moins grande que les cités mais d'un niveau supérieur aux villages. Cette dernière catégorie possédait plus de "way offices" que de "post offices" en 1870. Les services vont s'améliorer dans les cités d'aujourd'hui qui vont toutes posséder soit des "savings bank" ou des "money order offices" en 1909. En revanche, on voit que les villages actuels vont posséder surtout des bureaux de poste ruraux pour plus de la moitié des cas et des bureaux de mandat poste dans près d'un tiers des cas au tournant du siècle.

Par ces observations, nous voulons faire ressortir deux points: les arguments proposés par Osborne et Pike qui veulent que les services se soient améliorés dans les milieux urbains et que l'on a tenté d'étendre au maximum la portée du réseau postal entre 1851 et 1914 sont confirmés par notre analyse du contenu documentaire des cartes du réseau postal. Nous voulons toutefois faire remarquer que la méthodologie appliquée fait voir aussi un autre phénomène; soit que les régions urbaines actuelles semblent avoir connu certains avantages dès cette époque de mise en place active d'un réseau de communication.

3.5 Description du réseau postal et présentation des indices de centralité pour l'ensemble des centres à l'étude: comparaison entre 1870 et 1910

Nous avons vu que le facteur d'expansion des services postaux, à partir de l'échantillon des 114 localités de la province, fut un phénomène important qui reflète bien les projets du gouvernement qui tente d'améliorer ses services en région rurale. Un autre phénomène fut toutefois aussi important dans l'établissement de services des postes pendant cette époque, soit l'amélioration de moyens de transport afin de rendre ce système de communication plus efficace en terme de rapidité de transmission, de rendre le réseau postal compétitif en ce qui concerne l'espace-temps.

En regardant notre échantillon principal de 32 localités (qui sont les cités et villes actuelles de la province), on remarque en 1870 que 27 de celles-ci sont intégrées dans le réseau par 37 tronçons. En 1910, la presque totalité des communautés étudiées sont intégrées au réseau postal, soit 31 sur 32. Celles-ci sont rejointes par une série de 41 routes. A partir de ces quelques données, il nous est possible de calculer deux indices indiquant la connectivité globale du réseau afin de faire quelques comparaisons.¹⁰¹ Le premier est l'indice Bêta qui indique la connectivité moyenne des noeuds et se calcule grâce à la formule suivante:

$$\beta = \frac{e}{v} \quad (3)$$

c'est-à-dire que l'on divise le nombre de tronçons (ou routes) par le nombre de noeuds afin d'établir le nombre moyen de routes pour chacun de ceux-ci. On voit alors que l'indice Bêta pour 1870 est de 1,37 chemin pour chaque noeud tandis

¹⁰¹ Pour des renseignements supplémentaires sur les indices de connectivité globale d'un réseau qui sont utilisés dans cette section du travail, voir l'ensemble du chapitre 5 intitulé "Transportation Network", pp. 78 - 109 et plus particulièrement le tableau 5.2 à la page 92 dans le livre de J.C. Lowe and S. Moryadas. *The Geography of Movement*. Prospect Heights, Ill.: Waveland Press; 1975.

qu'en 1910, cet indice diminue pour atteindre 1.32. Un indice supérieur à 1 indique l'existence de routes alternatives allant et partant de chacun des noeuds. Un indice près de 1, comme on le voit pour le cas du Nouveau-Brunswick indique toutefois que le système est plutôt linéaire.

Un deuxième indice global peut nous indiquer le pourcentage de connectivité du réseau par rapport à une connectivité maximale qui serait possible si tous les noeuds étaient rejoints les uns aux autres par un chemin direct (aussi appelé réseau optimal). Cet indice Gamma se calcule grâce à la formule suivante:

$$\gamma = \frac{e}{3(v-2)} \quad (4)$$

Pour 1870 l'indice Gamma est de 0,49 tandis qu'il est de 0,47 en 1910. Ceci indique que 49% des connexions possibles entre les 27 noeuds du réseau sont établies pour le début de notre période tandis qu'en 1910, 47% des liens possibles entre les 31 localités du réseau sont alors établies.

On peut donc affirmer, en ce qui concerne la création de nouvelles routes entre les localités et l'amélioration structurelle du réseau, que peu de changements ont été effectués. Ceci nous amène à considérer un autre indicateur, l'indice de Shimbel, qui mesure si un réseau est compact ou non. Cet indice est donc idéal afin d'établir l'effet de la réduction des distances par l'entremise d'une technologie de transport ou de communication si l'on intègre l'élément de la circulation dans l'équation. On calcule l'indice de Shimbel grâce à la formule suivante:

$$D(G) = \sum_i \sum_j d_{ij} \quad (5)$$

On mesure donc la distance totale pour l'ensemble de la matrice des distances minimales. Dans notre cas, elle est calculée en fonction de la circulation, représentant donc une distance espace-temps. Selon la formule présentée ci-

dessus, on calcule, en premier lieu, la somme des rangées de la matrice pour ensuite faire la somme de cette somme.

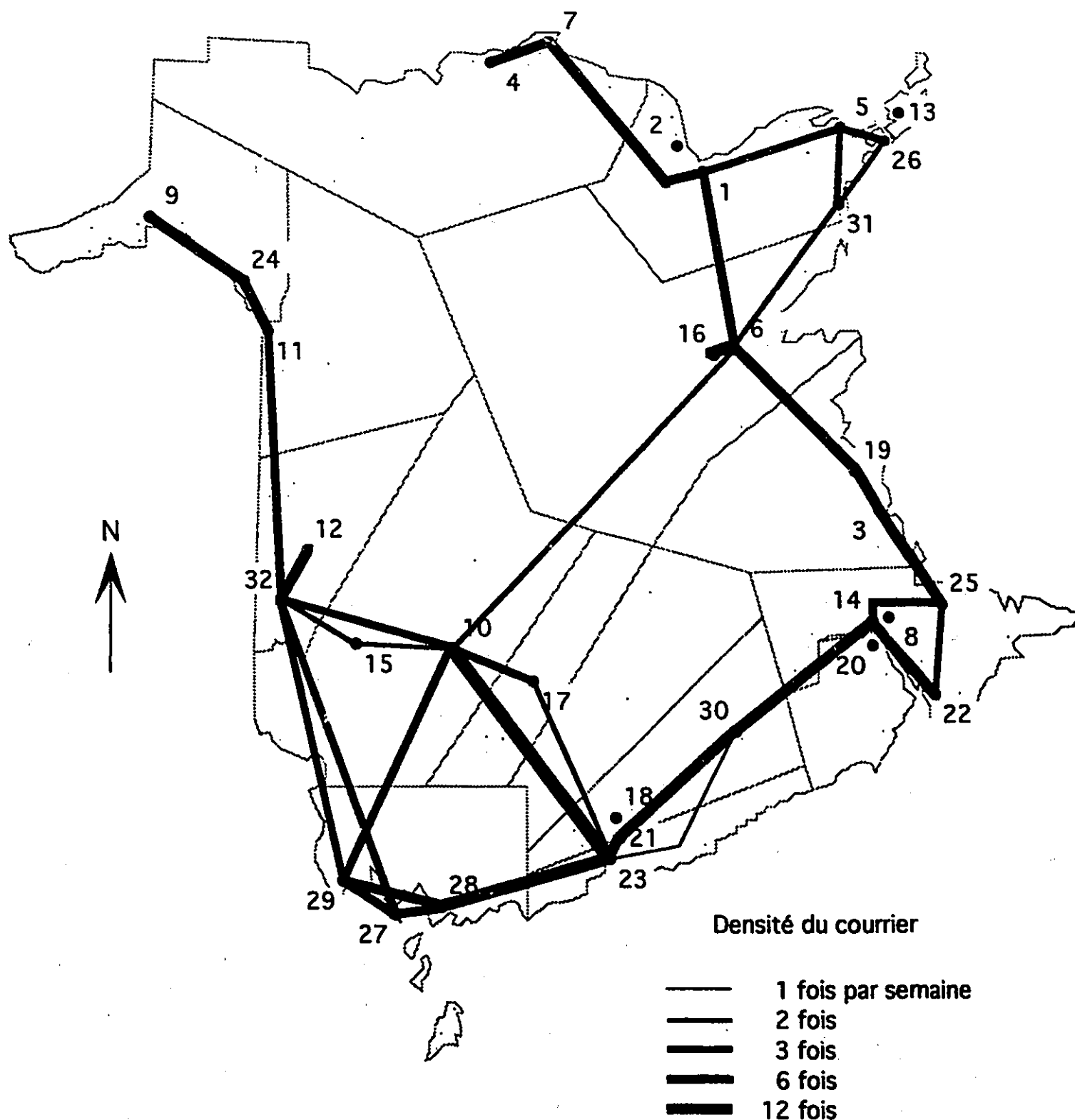
Cet indice nous donne une valeur de 266 678 pour 1870 (26,68) et en 1910, il indique 177 182 (17,72). Il faut le mentionner ici, la valeur de l'indice de Shimbél est inversement proportionnelle à la densité du réseau. Donc, le réseau postal en 1910 fut grandement affecté par les technologies de transports, car celui-ci est beaucoup plus compact, dans son ensemble, qu'il ne l'était en 1870. On voit très bien ce phénomène en comparant les informations visuelles fournies par les figures 3.1 et 3.2. En effet, la livraison du courrier se produit beaucoup plus rapidement sur la grande majorité des routes en 1910 comparativement à 1870.¹⁰²

En regardant ces cartes de façon plus attentive, on remarque qu'il existe des routes où le courrier passe plus rapidement que d'autres dans la province. Cela veut donc dire que l'on peut faire la distinction entre un réseau rapide et un réseau lent de transport du courrier. Par exemple, en 1870 (voir figure 3.1), il existe un réseau rapide entre Saint John, la métropole provinciale et la capitale qu'est Fredericton, avec un trajet qui est couvert 12 fois par semaine. Un deuxième tronçon rapide s'étend vers le comté de Charlotte, soit vers les centres de St. George, St. Andrews et St. Stephen pour ensuite se diriger vers les États-Unis.

Les routes est et ouest de la province sont relativement rapides. La trajet partant de Campbellton vers Shédiac en passant par Dalhousie, Bathurst, Chatham, Richibouctou et Bouctouche est parcouru à tous les jours à l'exception

¹⁰² Afin de mieux considérer l'effet d'intégration que peuvent avoir les différentes routes, il ne faut pas seulement prendre en considération la présence ou l'absence d'un lien physique entre deux localités. Puisque l'on ne peut pas construire de matrice nous fournissant les flux de transfert d'information entre les différentes communautés, une carte des densités d'usages plutôt qu'une simple carte des routes (même si les deux correspondent souvent aux mêmes tracés) peut illustrer de façon plus adéquate le progrès de l'évolution des rapports entre les centres. Cette méthode nous est présentée par U. Cloher, "Integration and Communications Technology in an Emerging Urban System". *Economic Geography*; 1978; vol. 54, no. 1, pp. 1-3.

Figure 3.1 - Carte du réseau postal en 1870 d'après
les centres urbains actuels de la province du
Nouveau-Brunswick



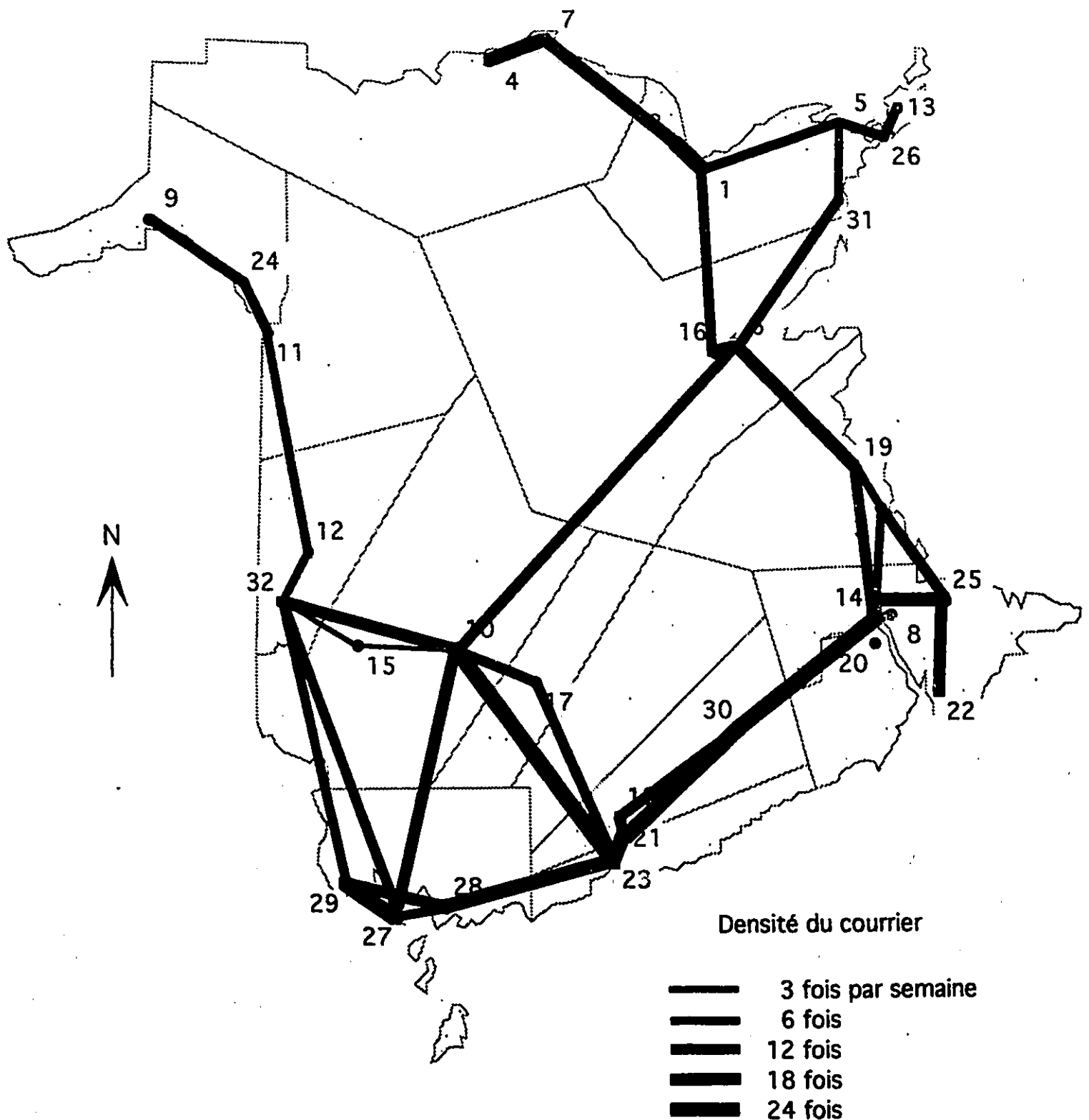
du dimanche. Il en va de même pour la route partant d'Edmundston et allant vers Woodstock en passant par Saint-Léonard, Grand-Sault et rejoignant Hartland. Cette route intercepte ensuite le tronçon Shédiac-Saint John qui passe, avec la même fréquence que les tracés précédents, par Moncton, Sussex et Rothesay.

En revanche, on remarque la présence de réseaux de faible intensité dans la région du nord-est de la province alors que le courrier est distribué en moyenne 2 à 3 fois par semaine. Le tronçon entre Chatham et Fredericton connaît le même sort avec 2 livraisons par semaine seulement. Les localités d'Oromocto et de Nackawick sont reliées par des routes à circulation lente tandis que les communautés du sud-ouest, soit Woodstock, St. Stephen et St. Andrews sont en interaction avec la capitale Fredericton 3 fois par semaine en raison d'une connexion ferroviaire.

Une observation d'ensemble que l'on peut faire sur le réseau postal de cette époque pour le Nouveau-Brunswick, c'est qu'il forme principalement un demi-cercle avec pour extrémité les localités de Campbellton et d'Edmundston, faisant le tour de la province et ayant pour point de convergence la région sud, soit les environs de Saint John. Les principaux tronçons ont donc une orientation nord-sud et sont rejoints au sud par une ligne est-ouest. La seule section du réseau d'une certaine complexité est la région du sud-ouest qui possède un plus grand nombre de routes et un réseau ferroviaire qui s'implante progressivement.

En regardant la carte du réseau postal de 1910 (figure 3.2), on remarque que l'ensemble des routes reliant chacune des communautés a peu changé, à l'exception de la région du sud-est qui semble se complexifier davantage. Celle-ci dispose d'un groupe formant un sous-réseau en étoile centrée sur la ville de Moncton. La région du sud-ouest possède toujours un plus grand nombre de routes que les autres régions de la province qui se regroupent la plupart du temps dans un tracé linéaire.

Figure 3.2 - Carte du réseau postal en 1909 d'après
les centres urbains actuels de la province du
Nouveau-Brunswick



Le tronçon principal est celui qui va de la frontière de la Nouvelle-Écosse vers Saint John en passant par Sackville, Shédiac, Moncton, Sussex, Rothesay avec une fréquence en moyenne de 18 trajets par semaine (soit 3 par jour). Ce même tronçon se divise alors en deux à Saint John pour rejoindre, en premier lieu, Fredericton (en direction des États-Unis) et ensuite les villes de St. George, St. Andrews et St. Stephen (pour, là aussi, aller aux États-Unis).

La deuxième observation que l'on peut faire à partir de cette carte de 1910, c'est le fait que la route ferroviaire de l'Intercolonial, à l'est, a supplanté l'ancienne route passant par Edmundston et l'ouest de la province. Le courrier en direction de Québec vers le nord et d'Halifax au sud passe donc désormais par le tronçon comprenant Campbellton, Dalhousie, Beresford, Bathurst, Newcastle, Chatham, Richibouctou, Moncton, Shédiac et Sackville, 12 fois par semaine, desservant du même coup l'ensemble de ces communautés.

Le tronçon entre Woodstock et Fredericton ainsi que celui entre cette dernière localité et St. Andrews jouissent alors d'une fréquence des services nettement meilleure, atteignant là aussi 12 par semaine. La raison principale expliquant ce changement est que ces deux tronçons font désormais partie des routes partant de Saint John en direction des États-Unis.¹⁰³

Les communautés de nord-est de la province sont toujours desservies par une section du réseau de peu d'intensité par rapport à l'ensemble de la province. En effet, le courrier n'est livré que 6 fois par semaine dans les localités de cette région, soit Caraquet, Shippagan, Lamèque et Tracadie. Le tronçon entre Chatham et Fredericton connaît lui aussi une fréquence d'une fois par jour (sauf les dimanches). La ligne de chemin de fer de la section ouest de la province, entre Edmundston et St. Stephen/St. Andrews, livre le courrier également avec

¹⁰³ Voir le document sur l'horaire des trains et de livraisons du courrier, soit le *Distribution List* pour 1908 afin de voir l'horaire de la livraison du courrier dans la région du sud-ouest.

une fréquence de 6 fois par semaine, desservant les localités de Saint-Léonard, Grand-Sault, Hartland et Woodstock.

En général, les routes postales ont connu, pendant la période que nous étudions, des changements importants en ce qui concerne la fréquence de livraison entre les différentes communautés de la province du Nouveau-Brunswick. Les modes de transport, comme la mise en place de lignes ferroviaires, ont certainement facilité cette évolution de la vitesse et de la fréquence de circulation des activités postales.¹⁰⁴

Les questions que nous nous posons alors face à ces changements dans le réseau postal sont les suivantes: Quelle fut l'influence de ce réseau sur le système urbain dans la province du Nouveau-Brunswick?¹⁰⁵ Retrouve-t-on des villes qui dominent le système urbain en termes de poids où de croissance démographique et qui semblent posséder des avantages en ce qui concerne leurs positions dans le réseau postal de la province? Quelles sont les localités qui connaissent les moins bons services postaux au Nouveau-Brunswick et pourquoi?

En reprenant les théories de l'avantage initial et de la croissance cumulative telles qu'exposées par A.R. Pred, Saint John devrait posséder l'indice de centralité le plus élevé dans le réseau postal du Nouveau-Brunswick, étant de loin le lieu urbain le plus considérable dans cette région. Cette ville devrait donc être au coeur même des réseaux de communication, tentant de prendre avantage de ce fait afin de contrôler son "hinterland" (ou, si vous le voulez, sa périphérie). Le modèle de Pred suggère également qu'une fois le contrôle sur

¹⁰⁴ Nous ne traitons pas vraiment dans ce travail des technologies de transport du courrier. Pour plus de détail sur la livraison du courrier par train et les autres activités reliées au service postal ferroviaire, veuillez consulter le chapitre 2 de l'ouvrage de S.M. O'Reilly intitulé *À fond de train: le service postal ferroviaire au Canada*. Hull, Qué.: Musée canadien des civilisations; 1991.

¹⁰⁵ Pour un excellent exemple d'un travail qui tente d'établir la relation entre les réseaux de communications et la mise en place d'un système urbain, voir l'ensemble de l'article d'U. Cloher, pp. 1-16.

l'ensemble d'un territoire environnant établi, grâce à une position avantageuse dans les réseaux de communication, la ville s'engage dans un processus cumulatif dans lequel la croissance démographique, la concentration d'entrepreneurs, l'augmentation de la demande pour plus d'information et un contrôle s'étendant pour couvrir un plus grand territoire est engendré et maintenu. ¹⁰⁶ Voyons maintenant comment les villes se situent dans le réseau postal du Nouveau-Brunswick à partir des indices de centralité.

En 1870, l'indice de centralité le plus élevé ne se trouve pas à Saint John. C'est la communauté de Sussex (avec un indice de 38,29), située à quelque 53 Km au nord-est de celle-ci, qui le détient. En deuxième lieu vient la localité de Rothesay, à quelques kilomètres seulement de Saint John avec un indice de 37,96. En troisième place, on trouve la ville de Moncton qui possède un indice de 37,88. Avec un indice de centralité de 37,77 vient ensuite la ville de Saint John qui selon notre hypothèse de base aurait dû se retrouver en première place. En cinquième position, on note la ville de Shédiac qui possède, pour sa part, un indice de centralité de 37,09. On trouve donc 5 communautés ayant des indices de centralité entre 37,09 et 38,29, ce qui représente une marge très serrée entre les localités à la tête du réseau postal du Nouveau-Brunswick. Est-il surprenant de retrouver ces localités comme lieux où la circulation postale serait la plus active dans la province en 1870? Pas vraiment car, comme nous l'avons vu auparavant, ces 5 localités sont toutes situées sur le tronçon entre Shédiac et Saint John, soit la première ligne de chemin de fer et la plus active de la province à cette époque.

De plus, notre analyse prend en considération les routes les plus intenses en faisant le calcul de la matrice des distances minimales. La route entre

¹⁰⁶ Voir A.R. Pred, *The Spatial Dynamics of Urban Industrial Growth: 1800-1914*. Cambridge, Mass.: M. I. T. Press; 1966, p. 15 et pp. 46-81 ainsi que Meyer, D.R. "A Dynamic Model of the Intergration of Frontier Places into the United States System of Cities". *Economic Geography*; 1980; vol. 56, pp. 121-132 au sujet de ce modèle cumulatif.

Chatham et Fredericton a une circulation tellement faible, avec seulement deux trajets par semaine, qu'elle fut souvent laissée de côté lors de l'analyse. Ceci veut dire que le courrier était souvent redirigé plus au sud vers la route entre Shédiac et Saint John dans les calculs de l'ordinateur, situation que nous croyons tout à fait plausible et transposable à une certaine réalité du réseau postal de l'époque. C'est dire que les flux sur la route entre Chatham et Fredericton furent probablement négligeables vers 1870, ne justifiant pas une fréquence de transport plus élevé.

Il est donc clair en regardant ces résultats que ce n'est pas Saint John qui est le lieu central de la circulation au Nouveau-Brunswick en 1870, mais plutôt l'ensemble de la route entre cette ville et Shédiac. Ce qui est le plus remarquable dans cette section de l'analyse c'est que la hiérarchie des localités en terme d'importance sur cette route est également centrée sur le tronçon. On voit d'abord Sussex qui se situe à mi-chemin entre Shédiac et Saint John, ensuite vient Rothesay et Moncton, qui sont en fait très proches des deux points terminaux de cette route et finalement on retrouve Saint John et Shédiac. Le système au complet est centré sur Sussex, comme pour la route Saint John-Shédiac.

Il est toutefois important de remarquer que la ville de Moncton possède déjà en 1870 un indice de centralité plus élevé que Saint John à l'intérieur du réseau postal. La distance géographique est très certainement la cause première de ce phénomène, Moncton étant plus disposée que Saint John à entretenir des relations nord-sud tout en maintenant ses liens est/ouest.

En 1910, le phénomène devient encore plus intéressant alors que l'on voit que les cinq localités ayant un indice de centralité élevé sont toujours sur cette même route, mais avec des différences importantes. D'abord, la ville ayant l'indice de centralité le plus élevé est désormais Moncton, avec un indice de

45,61. Viennent ensuite les localités de Sussex avec 45,32 et Rothesay avec 44,63 respectivement. Saint John, qui encore une fois aurait dû connaître l'indice le plus élevé, ayant toujours la population la plus importante de la province à cette époque, se retrouve en 4^e position avec un indice de 44,40. La localité de Quispamsis termine la liste des cinq premières positions en 1910 avec un indice de 43,67. Il faut ici noter que la localité de Shédiac vient en 6^e position, cela malgré le fait qu'elle est située tout près de Moncton. Ceci nous indique donc que cette localité perd petit à petit de son importance au sein de cette route.

Ce qui est important à remarquer dans cette partie de l'analyse est le fait que Moncton est désormais la localité ayant l'indice de centralité le plus élevé à l'intérieur du réseau de la circulation postal au Nouveau-Brunswick. En effet, c'est cette ville et non pas Saint John qui semble être le lieu privilégié d'échange d'information à l'intérieur de la province. Ceci s'explique par un phénomène important qu'il faut ici relater.

Avec la construction de l'Intercolonial en 1875, Moncton devenait la plaque tournante de la province, et même des Maritimes en ce qui concerne les principales lignes ferroviaires. L'Intercolonial y fera même construire un centre de réparations de locomotives, établissant cette ville comme le centre ferroviaire des provinces maritimes. Or, en 1910, Moncton est stratégiquement située entre les deux tronçons les plus importants de la province, soit la ligne Halifax-Saint John et celle de Campbellton-Halifax. Comme nous l'avons déjà mentionné, la ligne de l'Intercolonial devient, à partir de l'époque où l'on termine sa construction, le tronçon principal qui rejoint Halifax à la ville de Québec, délaissant la route du nord-ouest de la province qui passait par Edmundston. L'ensemble de ces développements auront des impacts majeurs sur cette localité et elle profitera, pendant la période que nous étudions, d'une croissance

démographique considérable (voir le tableau 2.2).¹⁰⁷ La mise en place du magasin Eaton vers 1908 dans cette localité en combinaison avec le nouveau service de commandes et de livraisons par courrier de marchandises (connu sous le nom de vente par catalogue) nous montre à quel point cette localité pouvait jouer un rôle clef à l'intérieur d'une nouvelle économie spatiale orientée en fonction des nouveaux moyens de communication et de transport.

En revanche, la ville de Saint John n'occupe pas la place privilégiée que les théories de l'avantage initial et de la croissance cumulative lui aurait accordé. On voit plutôt que cette ville, qui est pourtant la métropole provinciale, ne joue pas vraiment un rôle primordial dans le cadre du réseau postal tout au long de la période que nous étudions. Elle ne connaît pas non plus de croissance démographique pendant cette même période et c'est cette combinaison des deux phénomènes qui me porte à croire que Saint John n'a pas vraiment pu s'intégrer aux réseaux de communication et de transport à la fin du dix-neuvième siècle, ce qui lui aurait pourtant permis d'étendre davantage son contrôle économique sur l'ensemble de la province.¹⁰⁸

La croissance urbaine de la province du Nouveau-Brunswick ressemble donc plus au modèle développé par D.R. Meyer dans lequel une localité en zone où l'écoumène humain est faiblement concentré (soit Moncton avant 1870) peut connaître une croissance importante si elle s'approprie des moyens de communication et de transport, lui permettant de monter dans la hiérarchie urbaine et même de rivaliser avec les villes les plus importantes (dans notre cas, Saint John).

¹⁰⁷ Voir le livre de D. Hickey (ed.), *Moncton, 1871-1929: changements socio-économiques dans une ville ferroviaire*. Moncton: Les Editions d'Acadie; 1991 et pour des informations sur la venue du magasin Eaton à Moncton, consulter L.A. Machum, *A History of Moncton, Town and City 1855-1965*. Moncton: The City of Moncton; 1965, pp. 207-281.

¹⁰⁸ Voir au sujet de l'intégration de Saint John au réseau de transport le livre d'E. McGahan, *The Port of Saint John 1867-1927: A Study in the Process of Integration*. Saint John: McMillan Press; 1982.

Il me semble alors que le rôle des réseaux de communication et de l'information en conjonction avec le développement des transports est un élément clef nous permettant de mieux comprendre la croissance différentielle des centres du Nouveau-Brunswick. Afin de vérifier cette affirmation, nous avons tenté d'établir la force de la relation entre la croissance démographique et la croissance structurelle des localités de la province en faisant une analyse de corrélation entre la population, le revenu postal, l'indice d'activité postale (soit le revenu par 100 hab.) et l'indice de centralité pour chacun des centres (voir annexe 8).

Pour 1870, les indices de centralité ont une corrélation plus élevée avec le revenu postal, soit 0,309, qu'avec la population (avec un indice de 0,202). Ce qu'il faut remarquer toutefois, c'est que la corrélation est plutôt forte entre les indices de centralité et les indices d'activités postales dans les localités, une relation surprenante avec un indicateur de 0,581.

En 1910, la circulation du réseau postal est moins reliée aux activités postales dans les localités qu'auparavant. En effet, contrairement à l'année 1870, la corrélation entre l'indice de centralité et l'indice d'activités postales dans les localités passe désormais à 0,452. En deuxième place vient la corrélation entre les indices de centralité et les revenus postaux des communautés à l'étude (avec une valeur de 0,433). Troisièmement, la corrélation entre la population des centres et l'indice de centralité est de 0,309. Quoique ces indices de corrélation ne représentent pas des valeurs très fortes, elles nous permettent tout de même d'évaluer l'importance de la relation des phénomènes entre eux.

Ces indications nous portent donc à conclure que la centralité des différentes communautés étudiées est d'abord et avant tout le résultat des activités postales avant d'être le résultat d'une concentration de la population, comme il fallait s'y attendre. Toutefois, ce qui est le plus surprenant est le fait

qu'il n'y a pas de corrélation forte entre le niveau d'activité postale et la population pour l'ensemble des localités (soit 0,225 en 1870 et 0,187 en 1910). On retrouve bien une relation intense entre la population et le revenu postal, comme A.R. Pred l'indique lors de ses études sur le système urbain aux États-Unis, mais il est de notre avis que cet indice ne dit pas grand chose sur la position relative de chacune des localités, en terme d'accès et d'utilisation par la population des moyens de communication.¹⁰⁹ Comme nous l'indique bien la corrélation entre les indices de centralité et d'activités postales en 1910, il est clair que c'est pourtant cet indicateur qui est un des éléments essentiels afin de mieux comprendre l'articulation du réseau postal au tournant du 20^e siècle; c'est donc dire que l'on améliore les routes et la connectivité au réseau pour les localités utilisant davantage le système postal.

Les localités qui utilisent peu le système postal sont donc défavorisées à l'intérieur du réseau de circulation de l'information, comme l'indiquent les indices de centralité de quelques communautés du nord-est de la province. En effet, les communautés de Lamèque (indice en 1910 = 20,38), Shippagan (indice en 1910 = 21,23 et 1870 = 18,91) et Tracadie (1870 = 19,48) sont parmi les localités ayant les indices de centralité les plus faibles de la province. Il faut aussi se rappeler que ces mêmes localités étaient parmi celles dont les indices d'activités postales étaient des plus faibles. Lors de la description des réseaux, nous avons également mentionné que cette région possédait toujours un réseau postal dans lequel la circulation est relativement faible par rapport à l'ensemble de la province. Le phénomène d'une distance importante entre le nord-est et les grands centres au sud combiné avec la présence d'un réseau de faible intensité donne pour résultat que les localités de cette région étaient toujours pauvrement desservies par le réseau postal. Ceci explique peut-être pourquoi cette région

¹⁰⁹ A.R. Pred, *Urban Growth and the Circulation of Information: The United States System of Cities, 1790-1840*. Cambridge, Mass.: Harvard University press; 1973, pp. 93-101.

c'est toujours plaint dans les journaux, pendant la période que nous étudions, d'une fréquence inadéquate de la livraison du courrier et de mauvais services de la part des bureaux de poste.¹¹⁰

Quoique les indices que nous venons de présenter soient intéressants, il serait naïf de croire qu'ils peuvent tout expliquer quant à la nature des relations à l'intérieur d'un réseau interurbain. Ils ne peuvent servir qu'à explorer la nature du réseau et nous donner quelques pistes intéressantes sur la façon dont les localités et les acteurs sociaux qui y sont concentrés mettent en place des stratégies afin de contrôler l'espace qui les entoure. Le réseau est plutôt variable, comme nous l'indique Raffestin, et il dépend plutôt des acteurs qui gèrent et contrôlent les noeuds du réseau.¹¹¹ C'est pourquoi, dans le chapitre suivant, nous tenterons de voir de quelles façons ces mêmes acteurs peuvent intervenir pour gérer le réseau postal et nous tenterons de définir leurs intentions face à l'implantation de ce même réseau. Est-ce un outil démocratique et de démocratisation comme semble le voir B. Osborne où est-ce plutôt un outil de contrôle et de pouvoir comme nous l'indique J.R. Beniger? Plongeons alors dans différentes localités de la province afin de cerner de façon empirique le rôle des intervenants locaux dans la mise en place des services postaux ou même dans l'amélioration de ces dits services.

¹¹⁰ Pour avoir une idée de l'implantation du système postal dans cette région, voir D. Robichaud, *Le grand Chippagan: histoire de Shippagan*. Beresford, N.-B.: A titre d'auteur; 1976, pp. 271-275.

¹¹¹ C. Raffestin, p. 187.

Chap. 4: Le rôle des communications pour les entrepreneurs au tournant du siècle

4.1 Le contrôle des échanges: le rôle des communications pour les entrepreneurs

La révolution industrielle a eu pour effet d'augmenter considérablement la vitesse d'extraction des ressources et de production de biens manufacturés. Il fallait donc tenter désormais de s'adapter à la distribution, grâce à une gestion plus serrée du contrôle des échanges. On voit, vers le milieu du 19^e siècle au Canada, aux États-Unis et en Europe, que le système de production en général risquait désormais de dépasser, et ce pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, à la fois en volume et en vitesse la capacité même des réseaux d'échanges. C'est ce qui fait dire à J.R. Beniger que cette époque a vécu une crise du contrôle, crise qui aura pour effet de susciter une série d'innovations dans les domaines de la gestion de l'information, de la bureautique et des médiums de communication.¹¹² Une des conséquences les plus importantes des changements de modes de distribution pendant cette période, soit de 1850 à la Première Guerre mondiale, est le fait qu'une économie spatiale avancée se mettra en place dans laquelle les échanges en face-à-face deviennent plus rares en raison de limites géographiques qui s'étendent dans toutes les directions.

D.R. Meyer propose alors un modèle théorique qui indique que deux principaux éléments gouvernent désormais les dynamiques d'un système urbain, soit le contrôle des échanges et la présence de flux considérables de biens, d'argent et de gens dans le cadre d'une nouvelle économie spatiale plus développée.¹¹³

¹¹² J.R. Beniger, *The Control Revolution : Technological and Economic Origins of the Information Society*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press; 1986, pp. 219-220.

¹¹³ D.R. Meyer, "A Dynamic Model of the Intergration of Frontier Places into the United States System of Cities". *Economic Geography*; 1980; vol. 56: pp. 121-126 pour éléments composant le modèle qui vous est présenté ci-dessous.

La gestion de l'information et les moyens de communication deviennent donc importants pour le contrôle des échanges commerciaux ainsi que pour toutes autres formes de transactions. Un entrepreneur tentera alors, selon le schéma développé par Meyer, de se localiser en un endroit qui lui offre la meilleure accessibilité à l'information et les meilleurs coûts de communication. Cette classe de gens d'affaires tente en retour de demander certaines améliorations en ce qui concerne justement l'accessibilité aux informations et de meilleurs services de communication pour l'endroit où ils se sont établis.

Un regroupement d'entrepreneurs est alors encouragé parce qu'une concentration permet justement d'avoir de meilleurs services en ce qui concerne les moyens de communication. Ce modèle se veut cumulatif car la sélection d'un endroit pour établir son commerce ou son industrie reviendra aux premiers entrepreneurs qui par la suite tenteront d'améliorer leur niveau d'accès aux informations, créant ainsi un milieu encore plus avantageux pour de nouveaux entrepreneurs, etc...

Les entrepreneurs, selon ce schéma, ne sont pas en opposition directe dans le cadre d'un site de regroupement, car le contrôle sur l'économie spatiale est l'objet premier de cette agglomération. On voit plutôt qu'ils sont en compétition au niveau des consommateurs de biens, ce qui n'empêche pas le rassemblement d'entrepreneurs dans un milieu. L'accès à l'information serait alors l'élément clef vers la fin du 19^e siècle et au début du 20^e, ce qui aura pour répercussion de créer des concentrations de gens d'affaires là où les activités en matière de communication sont élevées, soit là où l'accès à l'information est de meilleure qualité.

Quoique l'ensemble de cette hypothèse de recherche semble logique et plausible, elle n'a jamais vraiment été vérifiée de façon empirique. C'est-à-dire que nous ne connaissons pas la relation réelle entre la circulation de

l'information et les activités des entrepreneurs. Existe-il vraiment une relation, comme nous le suggère le modèle de Meyer, entre la dimension d'une agglomération d'entrepreneurs et le niveau d'accès à l'information dans une localité? Est-ce le cas pour les communautés du Nouveau-Brunswick? Que dire de la participation de la classe des gens d'affaires quand vient le temps de faire une demande pour l'amélioration des services en ce qui concerne les communications? Est-ce que ce modèle en général peut s'appliquer au système postal, étant un mode de communication plutôt lent et dépendant des transports (soit de l'échange physique des biens)?

Pour répondre à ces différentes questions, nous avons mis en place une méthodologie en deux volets qui devrait nous donner de bonnes indications sur l'importance qu'ont les communications pour les entrepreneurs au tournant du siècle dernier. En premier lieu, nous tenterons d'établir un parallèle entre la concentration d'entreprises (soit le nombre d'entreprises par 100 hab.) et le niveau d'activité du courrier (soit le revenu par 100 hab., indiquant généralement les flux de sorties de lettres d'une localité) pour l'ensemble des 32 localités étudiées du Nouveau-Brunswick. Cette première étape devrait nous permettre de nous donner des indices à savoir s'il existe une relation à un niveau macroscopique entre les activités économiques des localités et leur niveau de d'activité postale. Ceci nous permettra aussi de confirmer ou de réfuter l'hypothèse de Meyer voulant que l'économie spatiale avancée de la fin du 19^e siècle a poussé les entrepreneurs à former des agglomérations là où l'accès à l'information est de bonne qualité.

En deuxième lieu, nous tenterons de voir comment la classe des gens d'affaires fut impliquée dans la demande d'amélioration des services postaux dans quelques localités de la province, grâce à une analyse des pétitions envoyées au Maître général des postes. Ces pétitions sont rédigées par les

"leaders" de la communauté faisant requête au gouvernement du Canada pour la création ou l'amélioration de services postaux dans la région. Cette deuxième section de notre analyse nous permettra justement de vérifier l'aspect du modèle de Meyer voulant que les entrepreneurs sont grandement impliqués dans l'amélioration de l'accès à l'information.

4.2 Présentation et critique de la source que sont les guides de crédit de la *Mercantile Agency* pour étudier le nombre et la concentration des entreprises dans les localités

Afin d'étudier le nombre, la concentration et la nature des entreprises dans les localités du Nouveau Brunswick, nous avons sélectionné la source que sont les livres de crédit des entrepreneurs retenus par la Mercantile Agency de New York.¹¹⁴ Cette compagnie fut fondée en 1841 par Lewis Tappan, un commerçant de la communauté d'affaires de Manhattan, dans le but de répondre à un besoin qui se faisait sentir de plus en plus chez les gens d'affaires, soit le fait d'avoir des informations sur le crédit de clients se retrouvant désormais à de grandes distances. On voit donc que cette institution de gestion d'information est elle-même le résultat d'une économie spatiale en expansion, soit en tentant de répondre au problème du manque de contacte personnels entre entrepreneurs.

Avant la création de cette compagnie, plusieurs entreprises, en particulier les banques, avaient un système de vérification des crédits. Cependant leurs ressources ne couvraient généralement que de petites surfaces géographiques et étaient souvent corrompues en raison de liens trop personnels entre la personne établissant le rapport de crédit et le créancier.¹¹⁵ Afin d'être un peu

¹¹⁴ La Mercantile Agency sera également connue sous les noms de la Lewis Tappan & Co. (1841-1849), Tappan & Douglas (1849-1854), B. Douglas & Co. (1854-1859) et R.G. Dun & Co. (1859-1933). La compagnie R.G. Dun & Co. fusionne avec la compagnie rivale Bradstreet pour devenir Dun & Bradstreet après 1933. Celle-ci est encore en opération aujourd'hui et porte toujours le même nom. Voir, au sujet du développement de cette institution pendant la période de 1841 jusqu'au environ de 1880, J.H. Madison, "The Evolution of Commercial Credit Reporting Agencies in Nineteenth Century America". *Business History Review*; 1974; XLVIII, no. 2: pp. 165-186.

¹¹⁵ R.W. Hidy, "Credit Rating Before Dun & Bradstreet". *Bulletin of the Business Historical Society*, 1939; vol. 13: pp. 84-88.

plus impartial, le système que Tappan mit en place recourut à des agents qui n'avaient pour tâche que de rédiger des rapports de crédit. Ces derniers furent également implantés dans les divers villes et villages en Amérique du Nord afin de couvrir une plus grande surface géographique. Ces agents envoyaient des rapports au siège social à New York, où les informations étaient alors compilées et mises à la disposition du public. C'est ce procédé révolutionnaire qui est au coeur même de la Mercantile Agency.¹¹⁶

Les informations contenues dans ces rapports et par la suite dans les *Mercantile Agency Reference Book* sont-elles fiables? Quel procédé était utilisé pour recueillir les informations? Avant 1870, l'agence avait de sérieux problèmes quant à la collecte des données parce que ses employés étaient mal sélectionnés et plutôt mal rémunérés. Au début, les agents tentaient de dresser un profil des gens d'affaires en fonction de leurs propres connaissances et opinions personnelles. Cette façon de procéder était alors grandement influencée par des rumeurs et des "qu'en dira-t-on".

A partir de 1870, l'agence aura graduellement des employés à plein temps dans la plupart des grandes villes et la tendance sera d'avoir le plus d'agents de ce genre dans toutes les localités. D'autre part les rapports des agents locaux seront désormais construits à partir d'entrevues directes avec les gens d'affaires plutôt que de se baser sur des impressions générales.

En effet, à partir de 1870, les entrevues se déroulaient environ de la façon suivante: l'agent entrait en contact avec l'entrepreneur lui annonçant ses intentions de faire une entrevue avec lui / elle. Une fois l'entrevue formellement commencée, l'agent posait des questions spécifiques concernant le déroulement des activités de l'entreprise. L'agent demandait ensuite à l'entrepreneur de

¹¹⁶ Pour plus d'informations sur les débuts de la Mercantile Agency et sur les motivations de Lewis Tappan de fonder une telle compagnie, voir B. Wyatt-Brown, "God and Dun & Bradstreet, 1841-1851". *Business History Review*; 1966; vol. 38(no. 4): pp. 432-450.

remplir et de signer un compte-rendu financier sur des feuilles préparées par l'agence. L'ensemble de cette procédure améliora grandement la qualité des informations, surtout après 1880, alors que la cour juge que l'entrepreneur pourrait être tenu coupable de fraude si les informations de l'ensemble de la requête étaient falsifiées.

On verra aussi à cette époque que les agents iront chercher des informations sur ces mêmes entrepreneurs dans diverses sources. Les banquiers, par exemple, donneront souvent des informations sur la situation financière des entrepreneurs d'une communauté. Les agents sont aussi fortement encouragés à consulter les rapports d'impôts ainsi que ceux sur les banqueroutes afin de dresser le portrait le plus global possible des gens d'affaires. On voit donc que les méthodes d'investigation vont passer d'un mode plutôt artisanal et passif dans les années 1850 à une approche plus systématique et active dans le courant des années 1870.¹¹⁷

Les livres de référence comme tels, seront mis en place en 1857, mais ce n'est que vers 1870 qu'ils commenceront à être publiés 4 fois par année. La plupart des livres de référence contiennent les noms des entrepreneurs, classés en fonction des villes et des villages, avec un code d'identification du type d'entreprise et un code (soit numérique ou alphanumérique) indiquant l'actif ("pecuniary strength") et la marge d'endettement supportable pour chacune des entrées.¹¹⁸ Vers 1870, les livres de la Mercantile Agency regroupaient environ 400 000 entrepreneurs, couvrant ainsi l'ensemble de l'Amérique du Nord, et près de 800 000 dix ans plus tard.

¹¹⁷ Les informations sur le déroulement des enquêtes proviennent presque exclusivement de J.H. Madison, pp. 171-172.

¹¹⁸ Au Canada, la collection des *Mercantile Agency Reference Book* est tenue et gérée par les archives de l'Université de Toronto. Il est aussi possible de consulter la collection de la bibliothèque Baker à l'Université Harvard de Cambridge, Mass.

Maintenant que nous avons vu comment les informations ont été recueillies pour la l'établissement de cette source, nous allons signaler certaines faiblesses qu'il faudra prendre en considération tout au long de l'interprétation des données.¹¹⁹ Premièrement, comme nous l'indique F.A. Dahms, plusieurs fonctions ou types d'entreprises ne se retrouvent pas dans les guides de crédit de la Mercantile Agency. Par exemple, les secteurs des services ont tendance à être sous représentés car on ne trouve pas d'entrées pour les firmes d'avocats, les bureaux de docteurs, ou encore les salons de barbiers.¹²⁰ Ceci a pour effet de contribuer à une sous-évaluation du nombre réel d'entreprises dans certaines localités.

Deuxièmement, cette source sous-estime très certainement le nombre de fonctions (types d'entreprises) que l'on retrouve dans une communauté, car on voit souvent, par exemple, que le magasin général occupe aussi la fonction de bureau de poste, tout en abritant un artisan qui fabrique des chaussures. Toutefois, cet établissement, qui regroupe trois fonctions n'en comprend qu'une dans le guide de crédit de la Mercantile Agency.¹²¹

Troisièmement, les livres de référence de la R.G. Dun & Co. ont tendance à omettre les petits établissements commerciaux et de services tels que les salons de coiffure, les petits magasins généraux, les nouveaux types d'entreprises se situant à l'extérieur des secteurs plus traditionnels de l'industrie et du commerce ou encore les succursales ayant leur maison mère dans une autre région.¹²²

¹¹⁹ Pour une critique et une évaluation comparative des guides de crédit de la Mercantile Agency et d'autres sources regroupant des informations sur les entreprises pour la ville de Moncton, tels que les annuaires commerciaux préparés par McAlpine ou la compagnie Lovell ainsi que le journal le *Moncton Times*, voir D. Hickey, "Statistique sur les faillites canadiennes au XIXe siècle", *Revue de l'Université de Moncton*; 1986; vol. 19, nos. 2-3: pp. 117-137.

¹²⁰ F.A. Dahms, "The Evolution of Settlement Systems: A Canadian Example, 1851-1970". *Journal of Urban History*; 1981; vol. 7, no. 2: p.179.

¹²¹ F.A. Dahms, "Regional Urban History: A Statistical and Cartographic Survey of Huron and Southern Bruce Counties, 1864-1981". *Revue d'histoire urbaine / Urban History Review*; 1987; vol. 15, no. 3: p. 255.

¹²² *Ibid.*, p. 255.

Comme l'indique bien un des commentaires cités dans un rapport de la compagnie publié en 1873, les informations compilées regroupent "...all the leading Banking, Importing, Manufacturing, and Wholesale Merchants in the United States and Canada".¹²³ On remarque bien, dans le ton de cette citation, que l'accent est placé sur les grandes et moyennes entreprises commerciales et industrielles, ce qui aura pour effet encore une fois de sous-estimer l'importance économique de certains endroits. Cette tendance va même s'accroître très fortement à travers les années, comme nous l'a indiqué une recherche précédente sur les entreprises et le téléphone.¹²⁴

Toutefois, malgré les faiblesses que nous venons de présenter, les historiens estiment généralement que cette source est la meilleure et la plus fiable afin d'étudier la composante des entreprises dans les localités pour l'époque que nous étudions, soit de 1871 à 1911. En effet, comme nous l'avons indiqué auparavant, cette source a comme avantage, contrairement aux annuaires commerciaux, d'avoir été préparée et rédigée selon des normes permanentes et très bien respectées par les agents régionaux de la compagnie, et ce pour presque tout la période que nous étudions. Elle couvre également, dans une certaine mesure l'ensemble de la gamme des entreprises, partant de la modeste épicerie à l'entreprise multinationale.

¹²³ Cité dans J.H. Madison, p. 168.

¹²⁴ En effet, on remarque que nombre de petits commerçants, surtout les petits magasins généraux, figurent dans les annuaires téléphoniques tandis qu'on ne les retrouve pas dans les guides de crédit. Cette tendance se perçoit déjà vers 1911 mais elle s'accroît après cette période. Par exemple, la ville de Moncton possède 299 téléphones commerciaux en 1911 tandis qu'elle ne possède que 249 entrées dans le *Mercantile Agency Reference Book*. Saint John possède 1 411 téléphones commerciaux et 1 236 entrées dans R.G. Dun & Co. Le fossé s'agrandit davantage en 1931 alors que Moncton se retrouve avec 800 téléphones commerciaux tandis que le document de R.G. Dun & Co. indique que cette ville ne possède que 370 entreprises. Le même phénomène se remarque pour la ville de Saint John qui possède alors 2 377 téléphones commerciaux mais n'a que 1 360 entrées dans les guides de crédit. Voir à cet effet P. Garvie, *La mise en place du réseau téléphonique et son influence sur le développement urbain: le cas de Saint-Jean et Moncton entre 1891 et 1931* [Mémoire de baccalauréat]. Moncton: Université de Moncton; 1991, les tableaux 6 et 10.

Maintenant que nous avons présenté la source que nous avons utilisée et établi la validité des informations qui s'y retrouvent, passons à la description du développement économique des diverses régions de la province et tentons de vérifier la relation entre le niveau d'activité postale et la concentration d'entrepreneurs dans les localités du Nouveau-Brunswick.

4.3 Étude empirique sur l'état des agglomérations d'entreprises au Nouveau-Brunswick et de leur relation avec le système postal en 1871 et 1911

Afin d'établir l'importance du milieu d'affaires dans chacune des communautés à l'étude, nous avons compilé deux statistiques qui nous paraissent révélatrices des changements économiques que vont connaître les différentes régions de la province, soit la concentration d'entreprises (par 100 hab.) et le pourcentage du nombre total des entreprises des 32 communautés qui se retrouvent dans une localité donnée pour 1871 et 1911. On retrouve, de plus, dans le tableau 4.1 les données sur la population et le nombre d'entreprises pour ces deux années.

La première chose que l'on remarque en regardant le tableau 4.1 est le fait que la ville de Saint John est de loin la communauté d'affaires la plus imposante en chiffre absolu, et ce pour 1871 et 1911. En effet, au début de notre période, celle-ci possède 849 entreprises, soit 45,18% de l'ensemble des commerces et industries de notre échantillon de 32 localités. Un fait très important à remarquer est que ce pourcentage diminuera en 1911 à 42,14%, nous indiquant que Saint John perd un peu de son importance relative dans le monde des affaires de la province pendant l'ensemble de la période que nous étudions.

La concentration d'entreprises par 100 hab. n'est pas très élevée dans cette ville pendant l'ensemble de la période. Par exemple, en 1871 la concentration moyenne d'entreprises pour nos 32 localités est de 3,68 / 100 hab. alors que Saint John n'en possède que 2,05 / 100 hab. La concentration

**Tableau 4.1 - Nombre et concentration d'entrepreneurs (entrepreneurs) dans les 32 localités à l'étude
au Nouveau-Brunswick en 1871 et 1911**

Lieux	POP71	ENT71	ENT/100	%	POP11	ENT11	ENT/100	%
Saint John	41325	849	2,05	45,18	42511	1236	2,91	42,14
Moncton	1300	46	3,54	2,45	11345	249	2,19	8,49
Fredericton	6006	186	3,10	9,90	7208	204	2,83	6,96
Woodstock	2282	133	5,83	7,08	3856	133	3,45	4,53
Campbellton	600	35	5,83	1,86	3817	131	3,43	4,47
St. Stephen	3000	111	3,70	5,91	2836	124	4,37	4,23
Chatham	3000	96	3,20	5,11	4666	117	2,51	3,99
Newcastle	1500	40	2,67	2,13	2945	89	3,02	3,03
Bathurst	600	9	1,50	0,48	960	73	7,60	2,49
Sackville	1500	39	2,60	2,08	2039	70	3,43	2,39
Sussex	400	34	8,50	1,81	1906	65	3,41	2,22
Grand-Sault	700	21	3,00	1,12	1280	57	4,45	1,94
Edmundston	400	.	.	.	1821	53	2,91	1,81
St. Andrews	1800	63	3,50	3,35	987	41	4,15	1,40
Caraquet	1500	11	0,73	0,59	2500	40	1,60	1,36
Dalhousie	600	36	6,00	1,92	1650	38	2,30	1,30
St. George	600	42	7,00	2,24	988	37	3,74	1,26
Hartland	400	1	0,25	0,05	700	32	4,57	1,09
Boucoute	500	24	4,80	1,28	1000	29	2,90	0,99
Shédiac	500	36	7,20	1,92	1442	28	1,94	0,95
Richibouctou	800	35	4,38	1,86	871	23	2,64	0,78
Saint-Léonard	300	.	.	.	350	19	5,43	0,65
Tracadie	1200	3	0,25	0,16	1900	16	0,84	0,55
Oromocto	400	20	5,00	1,06	300	8	2,67	0,27
Lamèque	250	.	.	.	400	7	1,75	0,24
Shippagan	500	5	1,00	0,27	1200	7	0,58	0,24
Rochesay	150	4	2,67	0,21	520	4	0,77	0,14
Beresford	.	.	.	.	.	2	.	.
Nackawick	150	.	.	.	100	1	1,00	0,03
	n = 24	1879	3,68		n = 28	2933	2,98	
Dieppe	.	.	.	.	.	.	.	.
Quispamsis	25	.	.	.	110	.	.	.
Riverview	.	.	.	.	.	.	.	.

d'entreprises s'améliore toutefois quelque peu en 1911 alors que Saint John se rapproche de la moyenne des 32 localités à l'étude, soit une avec une valeur de 2,91 entreprises par 100 hab. comparativement à 2,98 pour l'ensemble des localités de la province. On peut donc dire que Saint John possède une très grande proportion des entreprises de la province, mais ne connaît toutefois pas une concentration de ces dernières qui soit au dessus de la normale.

Saint John, et la plupart des autres centres des Maritimes vers 1870, regroupent surtout, comme nous indique T.W. Acheson et les données recueillies dans les guides de crédit de la Mercantile Agency, trois types de gens d'affaires, soit: les grossistes, les manufacturiers de navires et de produits forestiers et les petits manufacturiers d'articles divers.¹²⁵ En regardant l'évolution des grandes compagnies de Saint John, il est possible de dresser un portrait général des changements qui ont pu affecter le développement de ce centre urbain.

En 1871, on remarque qu'il existe seulement une compagnie ayant un chiffre d'affaires de plus de 500 000 \$, soit l'entreprise des deux marchands David et Thomas Vaughan. On retrouve ensuite 48 entreprises ayant un actif entre 50 000 \$ et 500 000 \$ se regroupant surtout dans les secteurs qui sont soulignés par Acheson.

Les neuf endroits où l'on retrouve le plus grand nombre d'entreprises après Saint John, en 1871 sont, en ordre décroissant: Fredericton (186 / 9,90%), Woodstock (133 / 7,08%), St. Stephen (111 / 5,91%), Chatham (96 / 5,11%), St. Andrews (63 / 3,35%), Moncton (46 / 2,45%), St. George (42 / 2,24%), Newcastle (40 / 2,13%) et Sackville (34 / 2,08%). Il est à remarquer que les villes de Chatham et de Newcastle sont les centres situés les plus au nord mentionnés dans la liste ci-dessus. Les autres localités sont toutes situées dans la section sud de la province.

¹²⁵ T.W. Acheson, "The National Policy and the Industrialization of the Maritimes, 1880-1910". *Acadiensis*; 1972; vol. 1, no. 2: p. 4.

Selon les guides de crédit de la Mercantile Agency, la plupart des autres localités de la province ont elles aussi leurs grandes et moyennes entreprises (soit avec un chiffre d'affaires entre 50 000 \$ et 500 000 \$ pour une compagnie de grosseur moyenne et de plus de 500 000 \$ pour les grosses compagnies)¹²⁶ concentrées dans les trois secteurs distingués par Acheson. On retrouve à St. Stephen au moins 10 compagnies ayant un chiffre d'affaires de plus de 50 000 \$, dont les plus importantes sont la compagnie Eaton Bros. qui est une firme de construction navale et la famille Todd qui se concentre surtout dans le commerce du bois. A Chatham, on trouve 5 entrepreneurs ayant un chiffre d'affaires de plus de 50 000 \$, soit entre autres George Kerr qui possède un moulin à bois et William Muirhead qui est un entrepreneur dans la construction navale. Les frères David et John Ritchie sont pour leur part des grossistes possédant un actif de plus de 250 000 \$. Dans la ville de St. George, la famille Gilmor, là aussi impliquée dans l'industrie forestière, contrôle un secteur important de l'économie de cette région. A Newcastle, la compagnie McLaggan Bros. est un moulin à bois ayant un actif de plus de 50 000 \$ et à Sackville, l'entrepreneur Mariner Wood possède un magasin général ayant un chiffre d'affaires de près de 100 000 dollars.¹²⁷

En 1911, le profil commercial et industriel de la ville de Saint John a grandement changé. On trouve désormais douze compagnies ayant un chiffre d'affaires de plus de 500 000 \$, qui sont les plus grands employeurs dans ce centre urbain. La plupart de ces compagnies font partie du secteur manufacturier

¹²⁶ Cette coupure est celle de l'auteur. Nous avons choisi ces limites en raison des évaluations de la compagnie R.G. Dun & Co. qui établit une cote de A aux compagnies ayant plus d'un demi-million comme chiffre d'affaires, et ce en 1871 comme en 1911. La limite de 50 000\$ fut établie en raison d'observations sur les marges de crédits établies par la Mercantile Agency. Les entrepreneurs ayant habituellement un chiffre d'affaires supérieur à ce montant possèdent aussi normalement une bonne cote de crédit. Cette limite fut aussi sélectionnée car elle pouvait bien s'appliquer aux deux périodes.

¹²⁷ Pour plus de détails sur la structure économique de ces localités et pour les autres endroits dans la province, consultez R.G. Dun, *Mercantile Agency Reference Book*. New York; 1871.

et industriel, regroupant des domaines aussi divers que la fabrication de machineries agricoles par la compagnie Massey-Harris, le domaine de la publication avec la compagnie Collier P.F. & Sons et la fabrication de chaussures par Ames Holden. On retrouve ensuite 45 entreprises ayant pour chiffre d'affaires entre 50 000 \$ et 500 000 \$. Ces dernières comprennent des domaines plus traditionnels tels que les grossistes et le domaine du bois. La très grande majorité de celles-ci sont la propriété d'entrepreneurs locaux, toutefois 12 de ses 45 entreprises sont des succursales.

La tendance est cependant plus alarmante en ce qui concerne les très grandes entreprises ayant plus d'un demi-million comme chiffre d'affaires. En effet, on voit une seule compagnie sur les 12 de cette catégorie est la propriété d'un entrepreneur local, soit la Manchester - Robertson - Allison Ltd. qui se spécialise dans la vente de tapis et de meubles. Les autres entreprises sont en grande majorité des succursales dont les maisons mères sont situées habituellement à Montréal ou dans quelques villes de l'Ontario et des États-Unis. Ceci nous indique bien que Saint John est en période de transition à cet époque, passant d'une économie traditionnelle à une économie industrielle. Les données que nous venons de présenter confirment également la thèse de T.W. Acheson qui veut que les intérêts économiques de la région passent entre les mains de capitaines d'industries venant de l'extérieur des provinces maritimes.¹²⁸

Pendant cette même période de 1871 à 1911, on voit également que la hiérarchie urbaine du Nouveau-Brunswick est grandement modifiée. La distribution des entreprises dans nos 32 centres montre bien que certaines

¹²⁸ T.W. Acheson, "The National Policy", pp. 15-17. Voir également les articles de L.D. McCann intitulés "Metropolitanism and Branch Businesses in the Maritimes, 1881-1931". *Acadiensis*; 1983; vol. 13, no. 1: pp. 112-125 et "Metropolitan Dominance in the Emerging Canadian Urban System, 1881-1931": Paper presented to the Canadian Urban Studies Conference [Conference Paper]. Sackville: University Mount Allison; 1985 pour un aperçu plus global du rôle des succursales dans les Maritimes à partir de 1880.

localités ont connu un développement économique considérable pendant cette période. L'ordre des villes après Saint John est le suivant: Moncton (249 / 8,49%) pour ensuite être suivie de Fredericton (204 / 6,96%), Woodstock (133 / 4,53%), Campbellton (131 / 4,47%), St. Stephen (124 / 4,23%), Chatham (117 / 3,99%), Newcastle (89 / 3,03%), Bathurst (73 / 2,49%) et finalement Sackville (70 / 2,39%). Le pourcentage indique la proportion des industries et commerces de chacun des centres par rapport à l'échantillon des 32 localités étudiées. Il faut observer que les villes du nord de la province commencent à être plus importantes comme centres commerciaux et industriels, indiquant que le développement de cette section de la province commence à rattraper la partie sud qui connaissait déjà une certaine avance.

En combinaison avec ce premier changement d'ordre géographique de la présence d'agglomération d'entreprises, on remarque également que les secteurs d'activités commencent également à changer. Les domaines plus traditionnels, identifiés auparavant, se font remplacer graduellement par des secteurs plus progressifs, soit par des manufactures ou des industries dans les domaines du fer et de l'acier. Par exemple, à Moncton, la compagnie la plus importante (après l'Intercolonial) est la Dominion Textile Co. Ltd., manufacture de textile qui est une succursale ayant sa maison mère à Montréal et possédant un actif de plus de 1 000 000 \$. Une autre compagnie importante dans cette ville est la Humphrey J.A. & Sons Ltd. qui fabrique des tissus de laine. On retrouve en tout 5 compagnies ayant un chiffre d'affaires de plus de 50 000 \$ dans cette ville en 1911.

A Campbellton toutefois, le secteur du bois comprend toujours les industries les plus importantes. On voit, dans cette ville, que les compagnies Richards Wm. & Co. et Shives Lumber Co. possèdent un chiffre d'affaires de plus

de 50 000 \$. Le grossiste Baird & Peters possède également un actif le qualifiant comme moyenne entreprise.

La même situation prévaut essentiellement à St. Stephen qui voit sa plus grande compagnie toujours dans le secteur du bois. En effet la compagnie Todd F.H. & Sons possède un actif de plus de 300 000 \$. On voit cependant que cette ville possède une deuxième compagnie importante, soit la manufacture de bonbons et de chocolats Ganong Bros. Ltd.

Pour sa part, Chatham possède deux marchands encore très importants vers 1911, soit Loggie A. & R. qui se spécialisent surtout dans la vente de poissons et John McLaggan qui est un grossiste. On note aussi trois compagnies dont on ne donne pas de côte pour le chiffre d'affaires, mais ces dernières sont pourtant très importantes pour l'économie de la ville, soit la Miller Foundry & Machine Works, la Miramichi Lumber Co. ainsi que la Miramichi Pulp & Paper Co. Ltd. D'autre part, Newcastle, qui est la ville voisine, possède quelques moulins de sciage de bois, mais aucune compagnie ayant un chiffre d'affaires de plus de 50 000 \$ n'est établie dans cette localité. ¹²⁹

Bathurst, une petite localité du nord-est de la province, commence à s'affirmer comme un centre industriel et commercial pouvant rivaliser avec Campbellton au nord et Chatham au sud. On note dans cette communauté la Canada Iron Corporation, une succursale de Montréal se spécialisant dans les produits du fer et ayant un chiffre d'affaires de plus d'un million de dollar. On trouve aussi la Bathurst Lumber Co. Ltd. qui est l'un des plus gros moulins de sciage de bois dans la région et dont le chiffre d'affaires atteint les 75 000 \$.

Sackville, pour sa part, possède une fonderie ayant un actif de plus de

¹²⁹ Voir au sujet du manque d'industries majeures dans cette ville au tournant du siècle un excellent article de C.A. Johnson intitulé "The Search for Industry in Newcastle, New Brunswick, 1899 -1914". *Acadiensis*; 1983; vol. 13(no.1): pp. 93-111.

75 000 dollar, soit la Fawcett Chas. Mfg. Co. Ltd. qui a aussi une branche de ses opérations à Moncton. ¹³⁰

Il est clair, comme l'a observé D.A. Muise, que la région des Maritimes connaît alors une transition d'une économie basée sur la voile, le vent et le bois vers une économie fondée davantage sur le fer, le charbon et le rail. ¹³¹ La dénomination des entreprises que nous venons de faire indique bien que cette transition est en train de s'opérer, même si c'est à un rythme différent, dans les villes du Nouveau-Brunswick, vers 1911. Des recherches plus poussées sur la composition et la répartition des secteurs d'entreprises, ainsi que la compilation des données sur les chiffres d'affaires à partir de ces mêmes sources que sont les guides de crédit de la Mercantile Agency pourraient préciser davantage cette transition de l'économie des Maritimes au tournant du siècle.

Maintenant que nous avons brièvement passé en revue le développement économique des localités de la province, revenons à notre problème principal, celui de déterminer s'il existe une relation entre le niveau d'activité postale dans les centres à l'étude et la présence d'une agglomération d'entrepreneurs. Pour ce faire, nous avons également compilé la concentration d'entreprises dans les localités en divisant le nombre de commerces et d'industries par le nombre d'habitants. Ceci nous informe sur le nombre d'entreprises par 100 hab., donc sur la concentration d'entrepreneurs dans une communauté.

Comme l'indique bien le tableau 4.1, ces entrepreneurs ne se trouvent pas toujours dans les endroits où les agglomérations d'entreprises sont importantes

¹³⁰ Pour cette analyse, nous avons retenu les plus grandes entreprises des dix localités les plus importantes en ce qui concerne le nombre de commerces et d'industries. Une analyse plus complète, à partir des mêmes sources, regroupant les entreprises selon les secteurs économiques et en tentant d'évaluer l'apport de chacun des secteurs dans l'économie régionale, serait possible. Le but de notre travail est seulement de démontrer que les secteurs d'activités semblent avoir changé pendant la période que nous étudions et qu'il existe certaines différences régionales. Pour plus d'informations sur la structure économique de ces localités et pour les autres endroits dans la province, consultez R.G. Dun, *Mercantile Agency Reference Book*. New York; 1911.

¹³¹ D.A. Muise, "Parties and Constituencies: Federal Elections in Nova Scotia, 1867-1896", *Canadian Historical Association Report*. 1972, pp. 83-101.

en chiffre absolu. En effet, pour 1871, Sussex possède le plus grand nombre d'entreprises par 100 hab. avec un indice de 8,50. Cette localité est suivie par Shédiac avec 7,20 entreprises par 100 hab. et St. George avec 7,00. On note ensuite Dalhousie avec 6,00 entreprises par 100 hab. suivie de Woodstock et Campbellton avec toutes deux 5,83. Viennent par la suite Oromocto (5,00), Bouctouche (4,80), Richibouctou (4,38), St. Stephen (3,70) et finalement Moncton, avec 3,54 entreprises par 100 hab.

Il faut ici remarquer que seules les localités de Moncton, Woodstock, St. Stephen et St. George se retrouvent à la fois dans la liste des dix premières agglomérations d'entreprises et celle des plus fortes concentrations de commerces et d'industries par habitant.

En 1911, d'autre part, la communauté de Bathurst au nord de la province connaît la plus forte concentration d'entreprises par 100 habitants, avec un indice de 7,60. Ensuite, on trouve la localité de Saint-Léonard au nord-ouest de la province, avec 5,43 entreprises par 100 hab. et Hartland avec un indice de 4,57. St. Stephen est tout de même un endroit où la concentration d'entreprises demeure importante avec un indice de 4,37 commerces et industries par 100 hab. Viennent alors les localités de St. Andrews (4,15), St. George (3,74), Woodstock (3,45), Campbellton et Sackville (3,43). En dernière position, se trouve Sussex (3,41) qui occupait pourtant la première position en 1871.

Cette fois, cinq localités de la province ont à la fois des concentrations d'entrepreneurs élevées et un nombre absolu de commerces et d'industries dans les dix premières positions, soit Woodstock, Campbellton, St. Stephen, Bathurst et Sackville.

Afin de vérifier la relation que pouvaient avoir les communautés d'affaires dans la province du Nouveau-Brunswick avec le niveau d'activité postale, nous avons établi des coefficients de corrélation entre quatre variables pouvant nous

aider à établir des tendances générales, soit: le nombre d'entreprises dans les communautés et leur concentration par 100 hab., ainsi que les données sur le revenu postal et l'indice du niveau d'activité postale (soit le revenu par 100 hab.). L'ensemble des données de cette analyse ainsi que les résultats sont exposés dans l'annexe 8.

Les résultats de cette analyse statistique sont très intéressants. Rappelons tout d'abord qu'une corrélation de plus de 0,700 est considérée comme étant forte dans les domaines de recherche sur les phénomènes humains et sociaux.¹³² Or, pour 1871, on voit que la corrélation entre le nombre d'entreprises et le revenu postal dans les 32 localités à l'étude connaît une corrélation de 0,882. Ceci indique donc que les endroits ayant un grand nombre d'entreprises sont aussi les endroits qui possèdent les revenus postaux les plus importants de la province. Cet indicateur n'est toutefois pas si surprenant, car le nombre d'entrepreneurs est aussi en corrélation très forte avec la population des centres à l'étude. Ceci veut donc dire que la hiérarchie urbaine est maintenue dans les trois données brutes qui sont analysées, soit la population, le nombre d'entreprises et le revenu postal.

Ce qui est davantage intéressant est le fait qu'il existe aussi une forte corrélation (soit 0,801) entre la concentration d'entrepreneurs et le niveau d'activité postale par habitant dans les localités du Nouveau-Brunswick en 1871. Les communautés qui ont une forte concentration d'entreprises ont souvent une forte concentration de revenus postaux et vice versa. Nous pouvons donc supposer qu'il existe un lien assez étroit entre le développement économique des régions et l'utilisation du système postal.

Cette même tendance peut être observée en 1911, alors que la corrélation entre la concentration d'entrepreneurs et le niveau d'activité postale par 100 hab.

¹³² Voir à ce sujet H.M. Blalock, *Social Statistics*. New York;1960, pp. 285-299.

est de 0,715. Quoique ce chiffre a diminué quelque peu, nous pouvons affirmer que la relation entre la présence d'entreprises et l'activité du système postal n'est pas pure coïncidence. Ceci est même confirmé quand on regarde la relation entre les chiffres bruts, soit le nombre d'entreprises et les revenus des bureaux de poste dans les 32 localités étudiées. Cette corrélation passe désormais à 0,970, nous indiquant que le rapport direct entre le nombre d'entrepreneurs et les revenus postaux s'est renforcé. La hiérarchie urbaine se comporte de façon encore plus nette quand vient le temps de comparer les données de la population, le nombre d'entreprises et le montant des revenus postaux. Les plus grandes villes ont tendance à connaître également les plus hauts montants de revenus des postes et le plus grand nombre d'entreprises.

Il est vrai que les nombres absolus ne nous disent pas grand chose sur l'interdépendance entre les entrepreneurs et les communications, mais nous sommes convaincus que les données sur les concentrations d'entreprises et le niveau d'activité postale, et leur corrélation, sont des indicateurs solides venant confirmer l'hypothèse de Meyer. En effet, à un niveau macroscopique, là où l'on trouve une forte concentration d'entrepreneurs, on trouve également un niveau d'activité postale élevé.

Quelques localités illustrent très bien cette tendance générale. Par exemple, en 1870, les localités de Caraquet, Tracadie et Shippagan, au nord-est de la province, possèdent à la fois un faible niveau d'activité postale et une faible concentration d'entreprises. En revanche, les localités de Dalhousie, Shédiac et St. George possèdent une agglomération plutôt importante d'entrepreneurs per capita et un niveau très fort d'activité postale.

En 1911, les mêmes communautés du nord-est ont des concentrations encore plus faibles d'entrepreneurs que le reste des 32 localités étudiées et elles ont également les niveaux d'activité postale (soit le revenu par 100 hab.) les plus

bas de la province. À l'opposé, des centres comme Bathurst, Sussex et St. Stephen ont à la fois les plus forts revenus postaux per capita tout en ayant les plus fortes concentrations d'entrepreneurs (voir annexe 8 pour plus de détails). Ceci nous laisse donc supposer que le système postal joue un rôle économique important au tournant du 19^e siècle pour la classe des affaires et que vice versa, le système postal semble être plus actif dans les endroits où la concentration d'entrepreneurs est plus considérable.

4.4 Méthodologie d'analyse des pétitions concernant les services postaux

Les années allant de 1867 à la Première Guerre mondiale furent celles où le système postal a connu sa plus grande expansion. Avant la mise en place d'un système téléphonique qui se diffuse dans les premières décennies du 20^e siècle, seul le système postal pouvait véritablement offrir un service de communication à grande distance pour la majorité de la population. Pendant cette période, les investissements du gouvernement canadien dans les transports et les communications vont comprendre entre 30 et 55% du budget total d'Ottawa, faisant du chemin de fer et du système postal le deuxième secteur de dépenses en importance après les taxes douanières sur les exportations.¹³³ Comme nous l'avons déjà mentionné, il semble que, pendant l'ensemble de la période que nous étudions, les deux projets en importance du ministère des Postes sont la diffusion des services postaux dans le plus grand nombre de localités possible et l'amélioration des services dans les villes et les régions les plus fortement habitées.

Afin de pouvoir mieux gérer ces deux facettes de l'expansion du système postal, le ministère des Postes encouragera dès 1870 la venue de pétitions des différentes communautés demandant soit l'établissement d'un bureau de poste,

¹³³ J.W. Simmons. "The Impact of the Public Sector on the Canadian Urban System". in G.A. Stelter and A. Artibise (eds.). *Power and Place: Canadian Urban Developments in the North American Context*. Vancouver: University of British Columbia Press; 1986: p. 32.

des améliorations concernant les types de services offerts ou encore des améliorations des routes postales. Avec ces pétitions, on trouve d'ordinaire un rapport du maître de poste de la subdivision, jugeant l'importance de la requête. Il fournit parfois des informations supplémentaires et signale souvent aux autorités à Ottawa si une localité devrait ou non recevoir ce qu'elle demande. Ce genre de document constitue évidemment une source d'archives des plus intéressantes nous permettant d'étudier l'intérêt que les gens pouvaient avoir, au niveau local, pour le système postal. On dispose de près de 1 500 pétitions pour la province du Nouveau-Brunswick couvrant la période de 1875 à 1900.¹³⁴

La venue de cette exercice de consultation publique fera dire à B. Osborne que le système postal se développera de façon assez démocratique pendant l'ensemble de la période que nous étudions, car le ministère des Postes prend littéralement l'opinion des gens des différentes localités en ce qui concerne les services qu'ils veulent avoir dans leur communauté respective. Cependant, Osborne ne touche que brièvement à la question suivante: quels sont les gens qui s'intéressent au service postal dans les différentes communautés? Est-ce l'élite politique, économique ou les membres d'associations diverses qui font ce genre de requête? Est-ce que la distribution du pouvoir et de l'influence des membres faisant ce type de demande est indépendante ou non du statut social et de la richesse des individus?

Osborne nous mentionne brièvement que ces pétitions semblent avoir été initié surtout par des gens de professions libérales ou des membres de la communauté d'affaires de la localité. Il mentionne également que ce genre d'initiative était souvent appuyé par les fermiers ou encore des travailleurs du

¹³⁴ Voir Archives nationales du Canada (ci-après ANC), RG 3, Finding Aid 3 - 1, les livres 5 et 6, afin de retrouver la liste des pétitions pour le Nouveau-Brunswick, pp. 79-91. Ce document de recherche est relativement récent, ayant été réalisé en 1989. La série des rapports d'inspecteurs des postes pour la province se retrouve sur les bobines de microfilms C-7238 à C-7243 et également sur la bobine T-2261.

secteur primaire et secondaire mais comment établir l'importance de chacun des groupes? L'exercice des pétitions était-il aussi démocratique que semble l'affirmer B. Osborne ou révèle-t-il plutôt la concentration des intérêts d'un groupe ou d'une classe pour les services postaux?

Dans cette section de notre chapitre, nous allons tenter de vérifier la deuxième hypothèse de D.R. Meyer voulant que les gens de la communauté d'affaires d'une localité soient fortement impliqués dans la demande pour l'établissement ou l'amélioration des services de communication. Cet auteur établit que théoriquement les entrepreneurs devaient être fortement concernés pour les réseaux de communication car leurs occupations les amenaient souvent à établir des transactions dans le contexte d'une économie spatiale. Il est donc normal que ces derniers fussent intéressés à maintenir un réseau de communication en excellente condition, car il en va de leurs propres intérêts.¹³⁵

Nous allons tout d'abord, grâce à un examen systématique de quelques pétitions concernant les services postaux, tenter d'établir la structure du "leadership" communautaire dans quelques une de nos 32 localités à l'étude afin justement de dégager le rôle que pouvaient avoir les entrepreneurs dans ce genre de requête et d'identifier les autres groupes s'intéressant au système postal. En combinaison avec la question "qui" établit la requête nous allons aussi explorer en "quoi" constitue la demande de ces pétitions afin de mieux définir l'intérêt de ce genre de document.

En deuxième lieu, nous allons nous interroger sur la question de savoir si le système postal contribue à une démocratisation de l'accès à l'information ou s'il encourage plutôt la concentration de celle-ci en des lieux spécifiques et entre les mains de certains groupes d'individus, ou encore de certaines classes

¹³⁵ D.R. Meyer, pp. 123-126.

sociales. Cette question devrait nous aider à vérifier si le système postal est un instrument vraiment orienté vers la consommation de masse, comme l'indique B. Osborne, ou plutôt s'il constitue un des outils de la révolution du contrôle comme nous l'indiquent J.R. Beniger et D.R. Meyer.

Quel type d'information retrouve-t-on dans ces pétitions? Avant 1891, les documents que nous avons retrouvés non pas vraiment de construction systématique. La personne ayant initié la pétition écrit un court paragraphe expliquant brièvement la requête des citoyens d'une communauté pour ensuite passer à la liste des signataires. Un rapport d'un inspecteur est habituellement incorporé à ce document afin de venir fournir quelques éclaircissements si nécessaire.

Cependant le processus de demande sera davantage formalisé vers 1891. En effet, des instructions concernant la rédaction d'une pétition demandant l'établissement d'un bureau de poste ou des améliorations de services postaux vont paraître dans le *Canadian Almanac* à partir justement de cette année. Essentiellement, ce document informe d'abord la population que le ministère établit des bureaux de poste là où il juge que le nombre d'habitants est suffisant pour justifier un tel service et où le niveau d'activité postale impose une telle mesure. Les pétitions doivent être adressées au Maître général des postes à Ottawa et devraient être signées par le plus grand nombre d'habitants que possible.

Les instructions que l'on retrouve dans le *Canadian Almanac* indiquent ensuite les informations requises par le ministère pour que la pétition soit la plus complète possible. Voici ce que l'on exige d'une pétition en bonne et due forme:

"The petition should state the name of the township and the number of the lot and concession on which it is desired the office should be established; the distance from the neighbouring offices; whether there is a village at the site of the proposed Post Office; the number of mills, stores, taverns and houses thereat; the extent of the settlement to be

served, and the probable cost of the mail service; together with any other facts which may form any grounds for giving the accomodation applied for." ¹³⁶

Grâce à ces instructions, l'on verra qu'Ottawa recevra toujours une masse importante de demandes des quatre coins du dominion. Le plus souvent, la totalité des informations exigées ci-dessus ne sont pas fournies dans les pétitions, c'est-à-dire que si les instructions sont méthodiques et rigoureuses, les pétitions semblent l'être beaucoup moins. Il demeure que l'essentielle des informations, soit la raison d'être de la pétition, quelques informations sur la communauté et le nom des signataires se retrouvent sur toutes les pétitions envoyées.

Afin d'explorer la question "qui s'intéresse au système postal et pourquoi?", nous avons établi une méthodologie en deux étapes qui devrait nous permettre de fournir un portrait global et systématique du "leadership" dans certaines communautés concernant les décisions prises sur le développement des services postaux. Dans une première étape, nous allons exposer de façon assez brève la raison d'être de la pétition, soit ce que demandent les citoyens de la communauté. On décrira également les différentes informations qui sont présentées sur la localité ainsi que les arguments rendant la demande plus crédible.

Certaines pétitions possèdent des informations quant à l'occupation des signataires. Dans un deuxième temps, nous ferons donc une analyse de la répartition socio-professionnelle afin de dégager le niveau de participation de chacune des couches sociales dans l'établissement de cette pétition. Cette étape comporte principalement deux volets: définir les classes socio-professionnelles qui seront utilisées et établir une grille de mesure dans laquelle on compare le rang de la signature à l'intérieur de la pétition et la classe socio-

¹³⁶ *The Canadian Almanac and Repository of Useful Knowledge, for the year 1891 ...*, Copp-Clark, Toronto, (microfiche ZZH - CIHM# 29674), p. 101.

professionnelle de chaque individu. Une analyse constituée de cette façon établit comme prémisse que la pétition devra circuler d'abord chez les gens les plus concernés par les changements demandés pour ensuite passer entre les mains d'individus n'ayant qu'un vague intérêt pour la question.

Pour ramener les divers titres d'occupations professionnelles à un nombre restreint de sous-ensembles se prêtant à l'analyse, nous nous sommes inspirés d'un article de G. Bouchard et de C. Pouyez paru en 1985.¹³⁷ La question d'établir des grilles d'analyse de ce genre pose de sérieux problèmes pour les historiens des sociétés.¹³⁸ En effet, il existe souvent une confusion, dans la plupart des grilles établies par le passé, entre ce qui relève de la division technique et ce qui relève de la division sociale du travail. C'est pourquoi la grille qui fut mise en place par Bouchard et Pouyez fait la distinction entre la hiérarchie sociale et les catégories socio-professionnelles. La première a pour objet d'établir un ordre basé sur la division sociale du travail, c'est-à-dire l'ensemble des attributs économiques, culturels et sociaux, associés à une profession. Le problème avec une grille de cette sorte est que des éléments demeurent abstraits tant qu'on ne peut préciser leur contenu: qui sont titulaires de telles positions ou fonctions sociales? Quels sont les éléments constitutifs de la bourgeoisie ou de la classe ouvrière? La deuxième grille tente justement de clarifier ces différentes questions en se basant plus spécifiquement sur les

¹³⁷ G. Bouchard et C. Pouyez. "Les Catégories socio-professionnelles: une nouvelle grille de classement". *Labour/Le Travail*; 1985; vol. 15: pp. 145-163.

¹³⁸ *Ibid.*, pp. 145-146. Voir également, pour un excellent commentaire sur l'importance des grilles de classification en histoire l'article de M. Katz, "Occupational Classification in History". *Journal of Interdisciplinary History*; 1972; vol. 3: pp. 63-88. Certaines tentatives d'application d'une grille ont été faites bien avant Katz et son étude sur Hamilton. Voir entre autres Y. de Jocas et G. Rocher "Inter-Generation Occupational Mobility in the Province of Quebec". *The Canadian Journal of Economic and Political Science*; 1957; vol 23, no. 1: pp. 57-69 et le livre de J. Porter, *The Vertical Mosaic: An Analysis of Social Class and Power in Canada*. Toronto: University of Toronto Press; 1985 (1965).

professions. ¹³⁹ A partir de ce raisonnement, nous avons donc construit une grille regroupant les professions en cinq catégories, soit les suivantes:

Catégorie 1 Professions libérales

Catégorie 2 Gens d'affaires, employés de bureau, cols blancs semi et non spécialisés

Catégorie 3 Cultivateurs, pêcheurs

Catégorie 4 Artisans et ouvriers

Catégorie 5 Ouvriers semi et non spécialisés ¹⁴⁰

Il est important de mentionner que notre présente analyse n'est en fait qu'une étude très préliminaire de la structure sociale du "leadership" communautaire concernant la mise en place ou l'amélioration de services postaux. En effet, notre analyse est grandement limitée par le fait que nous avons sélectionné des pétitions, dans notre échantillon de 32 localités, ayant à la fois le nom et l'occupation du signataire. Effectivement, trois pétitions seulement ont répondu à ce dernier critère.

Le type d'analyse, dont nous sommes présentement en train de décrire la méthodologie, peut toutefois s'appliquer à toutes les pétitions à condition de trouver les occupations des signataires dans d'autres sources, préférentiellement les recensements manuscrits ou encore les répertoires commerciaux ou ceux des villes. Grâce à différentes méthodes de croisement des données (mieux connu sous le terme anglais "record linkage"), il serait alors possible d'établir ce même type d'analyse que nous allons présenter pour toutes les localités ayant une pétition. ¹⁴¹ Le but de cet exercice serait alors de définir la structure de

¹³⁹ Nous ne voulons pas présenter ici l'ensemble des arguments présentés par G. Bouchard et C. Pouyez mais plutôt esquisser l'essentiel de leur démarche visant à justifier l'utilisation de leur grille. Pour plus de détails, lire l'ensemble de l'article par ces deux chercheurs intitulé "Les catégories socio-professionnelles".

¹⁴⁰ Nous désirons remercier les professeurs C. Gaffield et J.P. Couturier qui nous ont fourni des exemples de leurs grilles de classification des occupations. Pour plus de détails, voir l'annexe 9.

¹⁴¹ Sur les techniques permettant d'établir des liens entre les informations de divers documents, consulter I. Winchester, "Priorities for Record Linkage: A Theoretical and Practical Checklist". In J.M. Clubb and E.K. Scheuch (eds.), *Historical Social Research: The Use of Historical and Process-Produced Data*. Stuttgart: Klett-Cotta; 1980: pp. 414-430. Vous pouvez aussi consulter l'annexe 3 portant sur les techniques de "record linkage" employé par M. Katz dans son livre intitulé *The People of Hamilton, Canada West: Family and Class in a Mid-Nineteenth-Century City*. Cambridge: Harvard University Press; 1980. Pour ce qui est de l'utilisation des ordinateurs afin de rendre le

"leadership", ou encore de faire ressortir les meneurs de jeu d'une communauté spécifique ainsi que leurs projets. On peut également esquisser des traits de mentalités d'une élite locale concernant l'importance des transports et des communications, le rôle des technologies, ou même sur l'intérêt de ces derniers ont pour le progrès en général de leur localité respective.¹⁴² Notre but, dans la présente analyse, est toutefois de simplement vérifier si la communauté d'affaires en général s'implique fortement dans les questions relatives au système postal. Les sources que nous avons sélectionnées devraient théoriquement répondre à ces exigences.

Nous allons donc analyser plus particulièrement une pétition de la localité de Hartland, située au sud-ouest de la province et deux pétitions venant des environs de Shédiac, au sud-est. Nous procéderons ensuite à une description moins formelle de quelques autres pétitions, soit entre autres celle de Caraquet au nord-est, de Newcastle à l'est et de St. George au sud-ouest, qui ont particulièrement attiré notre attention et qui devraient nous aider à répondre à certaines des questions posées. Passons maintenant aux résultats.

travail plus productif, consultez l'article de M. Olsen, "Theory and Application of Inexact pattern Matching: A Discussion of the PF474 String Co-Processor". *Computer and the Humanities*, 1988; vol. 22: pp. 203-215.

¹⁴² Sur l'importance d'étudier des décisions contrètes voir E. Bloosmfield "Community Leadership and Decision-Making: Entrepreneurial Elites in Two Ontario Towns, 1870-1930". in G.A. Stelter and A. Artibise (eds.). *Power and Place: Canadian Urban Developments in the North American Context*. Vancouver: University of British Columbia Press; 1986: pp. 82-87. Pour une excellente application de l'étude d'une pétition à l'étude des mentalités de l'élite d'une communauté, voir le chapitre 4 intitulé "The Entrepreneurial Class" dans le livre de M. Katz, particulièrement les pages 176 à 184.

4.5 Le "leadership" communautaire et le système postal: un regard empirique sur la question

D'ordinaire, les pétitions pour la demande d'un bureau de poste ou l'amélioration de services postaux sont d'excellents documents permettant de cerner le climat économique et social d'une communauté. On nous donne, par exemple, des informations sur la population ainsi que sur l'état du développement des infrastructures commerciales, industrielles et institutionnelles de la communauté faisant une requête. Étant donné la nature du document, il n'est pas du tout étonnant de rencontrer des détails décrivant l'endroit comme fertile, en croissance ou encore plein de promesse. On parle souvent aussi du site comme étant particulièrement approprié pour desservir la population locale.

La pétition de Hartland, au Nouveau-Brunswick, est un très bon exemple d'une pétition de ce genre, suivant de plus à la lettre les instructions mentionnées dans le *Canadian Almanac*. Elle fut rédigée et envoyée au Maître général des postes en 1896 et se lit comme suit:

"We the undersigned residents of Hartland, N.B., respectfully represent that the growing industries, trade, and population of this place make it desirable that a Post Office Savings Bank should be established here." ¹⁴³

On voit dès l'en-tête de la pétition que les citoyens de cette localité demande pour l'amélioration des services dans leur communauté, soit d'avoir un bureau de poste offrant la possibilité de placer de l'argent en caisse d'épargne. La pétition continue ensuite en indiquant le climat économique de la communauté.

"We would call your attention to the following statements. Population of village amounts to about 500. There are 9 General Stores, 1 Dry Goods Store, 1 Jeweler Store, 2 Milliners Stores, 1 Furniture Store, 1 Drug Store, 1 Hardware Store, 2 Meat Shops, 2 Butcher Shops, 1 Photo Gallery. In addition to the stores above enumerated, there are

¹⁴³ Voir la pétition de Hartland, ANC, RG 3, microfilm C-7243, vol. 131, fiche #1896-269.

seven general stores within a radius of 5 miles. Also in addition to the above there are in the village 3 Hotels, 1 Steam Gaug Mill - for local consumption only, 1 Steam Rotary Mill - for local consumption only, 1 Steam Woodworking Factory etc..." 144

Les intérêts commerciaux et industriels de l'endroit sont donc énumérés afin de donner au Maître général des postes une bonne idée des activités que l'on retrouve dans la localité. En dernier lieu, la pétition tente de démontrer que le service demandé n'est disponible que dans des localités trop éloignées, présentant ainsi un nouvel argument de localisation.

"The nearest Savings Bank Branches are Bristol to the reach distant 14 miles, Woodstock to the reach distant 13 miles. The village is the centre of an important and prosperous agricultural district as well as of exclusive lumbering operations." 145

En ce qui concerne Hartland, la plupart des arguments qui sont présentés sont surtout d'ordre économique. On tente véritablement de démontrer que cet endroit est en pleine croissance, pouvant soutenir l'amélioration demandée dans les services postaux. On retrouve 15 signatures sur cette pétition, ce qui n'est certainement pas un nombre excédent pour une communauté de cette taille. Regardons maintenant comment sont répartis les signataires selon leur catégorie socio-professionnelle.

Le tableau 4.2, indique tout de suite que la catégorie des gens d'affaires et des cols blancs est la plus nombreuse. Ceci est donc en parfaite concordance avec le fait que la pétition est centrée sur des arguments économiques. En ce qui attrait au rang de chacune des catégories sur la pétition, on remarque que la personne de professions libérales est la 3^e à avoir signé la pétition. Les gens de la 2^e catégorie socio-professionnelle ont pour leur part une moyenne de leur rang de l'ordre de 7,11 indiquant alors qu'ils se retrouvent en majorité dans les 2 premiers tiers de la pétition. En effet, 4 d'entre eux se trouvent dans le premier

144 *Ibid.*

145 *Ibid.*

**Tableau 4.2 - Répartition des signataires de la pétition
demandant la mise en place ou l'amélioration de
services postaux: le cas de Hartland, 1896**

Catégories	N	%	rang	1/3	2/3	3/3
Catégorie 1	1	6,66	3,00	1	0	0
Catégorie 2	9	60,00	7,11	4	3	2
Catégorie 3	2	13,33	11,00	0	1	1
Catégorie 4	3	20,00	10,33	0	1	2
Catégorie 5	0	0,00	0,00	0	0	0
Autres	0	0,00	0,00	0	0	0

Source: Pétition de Hartland, RG 3, microfilm C-7243, vol. 131, fiche # 1896-269.

**Tableau 4.3 - Répartition des signataires de la pétition
demandant la mise en place ou l'amélioration de
services postaux: le cas de Port Elgin, 1888**

Catégories	N	%	rang	1/3	2/3	3/3
Catégorie 1	1	3,57	24,00	0	0	0
Catégorie 2	15	53,57	11,47	8	3	4
Catégorie 3	4	14,28	19,25	0	2	2
Catégorie 4	6	21,43	15,50	1	4	1
Catégorie 5	0	0,00	0,00	0	0	0
Autres	2	7,14	20,00	0	1	1

Source: Pétition de Shédiac, RG 3, microfilm C-7241, vol. 126, fiche # 1888-837

**Tableau 4.4 - Répartition des signataires de la pétition
demandant la mise en place ou l'amélioration de
services postaux: le cas de Cap Pelé, 1888**

Catégories	N	%	rang	1/3	2/3	3/3
Catégorie 1	3	8,33	6,67	2	1	0
Catégorie 2	8	22,22	14,00	2	6	0
Catégorie 3	22	61,11	22,18	6	5	11
Catégorie 4	3	8,33	15,33	2	0	1
Catégorie 5	0	0,00	0,00	0	0	0
Autres	0	0,00	0,00	0	0	0

Source: Pétition de Shédiac, RG 3, microfilm C-7241, vol. 126, fiche # 1888-837

tiers tandis que 3 autres se trouvent dans le deuxième. En regardant attentivement le tableau, on remarque donc que la grande majorité des catégories 1 et 2 se situent dans les 2 premiers tiers de la pétition tandis que ceux des catégories 3 et 4 se retrouvent à la fin de la pétition.

Il est intéressant de noter que les artisans et les ouvriers semblent occuper un rang légèrement plus élevé que les agriculteurs dans la pétition. Ces derniers ont, en effet, une moyenne de leur rang combiné de 10,33 comparativement à 11,00 pour les agriculteurs. (Voir l'annexe 10 pour un tableau montrant les noms et occupations de cette pétition).

La pétition des localités des environs de Shédiac est d'une autre nature. En effet, les habitants de quatre localités, soit Shemogue, Port Elgin, Cap-Pelé et Shédiac ont conjugué leurs efforts afin d'améliorer la fréquence de livraison du courrier dans cette section du comté de Westmorland. Au lieu d'avoir une livraison tous les deux jours, ils demandent que le courrier leur soit livré à tous les jours (sauf les dimanches). Cette pétition, datant de 1888, n'est pas aussi élaborée que celle que nous venons de décrire. Elle n'expose pas un profil détaillé des localités et de leurs ressources. Une des raisons est peut-être le fait que le projet même ne demande pas autant d'information sur les communautés. Ce document mentionne simplement que la route entre Shédiac et Port Elgin devrait être améliorée en raison d'une augmentation des activités commerciales dans la région. Mais ici encore des raisons économiques sont présentées comme argument pour l'amélioration de services.¹⁴⁶

En regardant le profil des signataires des pétitions de deux des communautés sur cette route, soit Cap-Pelé et Port Elgin, on s'aperçoit que les dynamiques de la politique locale ne sont pas nécessairement les mêmes dans chaque communauté. En comparant le tableau 4.3 au tableau précédent, on

¹⁴⁶ Voir la pétition de Shédiac, ANC, RG 3, microfilm C-7241, vol. 126, fiche # 1888 - 837.

s'aperçoit que le village de Port Elgin a sensiblement la même répartition des catégories d'occupation que le village de Hartland, à l'exception du fait que les professions libérales se trouvent plus bas dans la pétition à Port Elgin. Cette communauté possède également une classe de gens d'affaires ayant un intérêt particulier pour le système postal. On voit que 28 personnes ont signé la pétition dans cette localité et une grande proportion sont des marchands qui se situent dans le premier tiers de la pétition. Ce groupe possède également la moyenne de rang la moins élevée. Il est suivi par la catégorie des artisans et des ouvriers qui ont une moyenne de rang combiné de 15,50. Ils se présentent encore dans la pétition avant les fermiers, moins nombreux et se trouvant pour la plupart dans les deux derniers tiers de la pétition (voir annexe 10).

La pétition venant de Cap-Pelé présente toutefois un portrait différent en ce qui concerne les agriculteurs. En effet, la catégorie 3, soit les fermiers, est de loin la plus imposante avec 22 des 36 signatures se retrouvant sur le document, soit une proportion de 61,11%. Quoiqu'il forme le groupe le plus important, on trouve près de la moitié de ceux-ci dans le dernier tiers de la pétition. La répartition en nombre absolu est donc très différente des deux autres pétitions que nous avons observées mais la moyenne des rangs nous indique que la position de chacun des groupes dans la pétition est essentiellement la même. On voit donc que le groupe des professions libérales se trouve en tête de la pétition avec une moyenne de leur rang de 6,67 tandis que le groupe des gens d'affaires et des cols blancs est en deuxième place avec une moyenne de 14,00. Puis viennent les artisans et les ouvriers avec une moyenne de 15,33 et finalement le groupe des fermiers en dernière position (voir annexe 10).

Cette pétition se termine par un rapport très détaillé de l'inspecteur des postes de la région qui souligne que les différents villages de l'endroit sont pour la plupart prospères et qu'il serait possible de leur offrir un service quotidien pour

environ le même prix que le service de trois fois par semaine déjà en place. L'inspecteur suggère alors l'utilisation du wagon postal allant à Amherst en Nouvelle-Écosse, par l'entremise d'une connexion entre le réseau ferroviaire de l'Intercolonial et la ligne de la New Brunswick & Prince Edward Railway Company, afin d'offrir un service plus fréquent entre les communautés mentionnées.

Ces quelques données recueillies dans ces trois pétitions semblent donc nous indiquer que ce type de document circule d'abord dans le milieu des professions libérales et celui des gens d'affaires pour ensuite incorporer les artisans et les ouvriers et finalement rejoindre la communauté des fermiers et/ou des pêcheurs. Il semble donc que les entrepreneurs s'impliquent assez rapidement quand vient le temps de faire une demande pour l'amélioration des services postaux, et ce même dans de petites communautés comme Hartland, Port Elgin ou Cap-Pelé. Nous croyons donc que l'hypothèse de D.R. Meyer, indiquant que les entrepreneurs s'impliquent largement dans la demande d'amélioration des services de communication, est assez juste. Le système postal semble donc jouer un rôle non négligeable pour le développement économique des communautés et celui-ci semble être un élément important pour l'amélioration des services postaux dans ces dernières.

Ces observations s'appliquent très certainement aux plus grandes villes de la province où l'implication des gens d'affaires est à la fois très importante et aussi un peu plus systématique. En effet, on voit par exemple, dans le cas de l'amélioration de la route postale entre St. George et Saint John, que les gens d'affaires sont très fortement impliqués. Le service en 1884 est encore opéré par convoi entre ces deux communautés, et ce malgré la présence d'une voie de chemin de fer dans la région. On voit ainsi comme premier groupe intéressé dans la question, que les dirigeants de la Grand Southern Railway Company

tentent de convaincre le gouvernement de leur donner le contrat de livraison du courrier entre ces deux communautés.

En deuxième lieu, la chambre de commerce de la ville de Saint John s'est préoccupé de la question en créant un sous-comité d'étude. Ce sous-comité fit comme recommandation qu'un service ferroviaire améliorerait de près de 7 heures le temps de livraison entre les deux localités tout en coûtant environ la même chose. En effet, le transport par convoi partait habituellement de Saint John vers 8 heures du matin pour arriver vers 17 heures, un trajet de 9 heures. Le train, pour sa part, partirait de Saint John vers 8 h 30 pour arriver à St. George vers 10 h 30, soit un trajet de 2 heures seulement. Suite à ces recommandations, la chambre de commerce demanda donc au Maître général des postes d'accorder à la compagnie de chemin de fer Grand Southern le contrat de livraison du courrier. On voit ici encore que les entrepreneurs sont des plus impliqués dans l'organisation régionale du système postal.¹⁴⁷

Certaines pétitions peuvent même être très élaborées comme nous le démontre celle de 1886 demandant une amélioration des services postaux entre Newcastle et la capitale Fredericton. Cette dernière comprend une série de lettres d'entrepreneurs et de responsables des affaires municipales de Newcastle et d'autres communautés dans la vallée de Nashwaak, demandant que la livraison du courrier soit désormais offerte par train plutôt que par convoi à chevaux et que la fréquence soit augmentée de 3 à 6 fois par semaine. La compagnie Northern and Western Railway est alors impliquée dans ces négociations et l'on retrouve comme pièce justificative un horaire des départs et arrivées dans chacune des localités afin de démontrer le temps qui serait sauvé si on utilisait ce mode de transport plutôt que les convois. Un tableau complet des revenus postaux des diverses localités de la région tente de mettre le tout en

¹⁴⁷ Voir la pétition de St. George, ANC, RG 3, microfilm C-7240, vol. 123, fiche # 1885-440.

perspective. En tout, ce document compte 43 pages et offre une mine d'informations sur la façon dont on opère la livraison du courrier à cette époque.

Encore une fois, on remarque que la communauté des affaires est grandement impliquée dans l'ensemble du projet. Quoique nous ne sommes pas en mesure de faire ici le genre d'analyse que nous avons fait pour Hartland, Cap-Pelé ou Port Elgin car les données sur les occupations sont absentes. On note tout de même la présence de John McLaggan, entrepreneur important de Newcastle, en deuxième place dans la pétition de cet endroit et dont nous avons dressé un profil dans la section portant sur les entreprises juste auparavant.¹⁴⁸

L'amélioration des éléments du réseau postal semble donc être prioritaire chez la classe des gens d'affaires. La technologie joue ici un rôle important car on tente de plus en plus de remplacer les anciens convois à cheval par le rail, et d'augmenter ainsi la fiabilité, la rapidité et la fréquence de livraison de façon considérable. Le facteur espace-temps est donc un élément essentiel pour les gens demandant des améliorations des services postaux. Il faut intégrer sa communauté le plus que possible dans un réseau plus rapide de communication.

Une dernière observation générale que nous aimerions faire à la lumière des pétitions, porte sur l'importance du taux d'alphabétisation d'une région et l'utilisation du système postal. Comme nous l'indique bien B. Osborne, les habiletés à lire et écrire sont très certainement un élément nécessaire à l'utilisation du réseau postal.¹⁴⁹ Or, les pétitions elles-mêmes contiennent certaines évidences quant au niveau d'alphabétisation d'une localité. En effet, grâce à un calcul des proportions entre les signatures ayant une marque ou non, indiquant si la personne peut écrire son nom, il est possible d'établir un indice grossier du taux d'analphabète dans une localité.¹⁵⁰

¹⁴⁸ Voir la pétition de Newcastle, ANC, RG 3, microfilm C-7241, vol. 124, fiche # 1886-199.

¹⁴⁹ B. Osborne et R. Pike, "Lowering the Walls of Oblivion", p. 209.

¹⁵⁰ *Ibid.*, pp. 213 - 214.

Dans les pétitions que nous avons consultées, celle de la localité de Caraquet est particulièrement intéressante justement si l'on tente d'appliquer cette petite analyse. En effet, cette localité possède quelque 75% des signataires qui se contentent d'un X, indiquant que la personne indiquée n'a pas elle-même imposé son nom sur le document. Ceci est particulièrement frappant quand on considère que la plupart des autres localités de la province n'ont presque qu'aucune marque du genre.¹⁵¹

Ceci est particulièrement intéressant quand on considère également que cette région connaît l'un des niveaux d'activité postale les plus faibles de la province, un revenu postal plutôt faible comparativement aux autres localités de la province ainsi qu'un nombre plutôt restreint d'entrepreneurs. L'ensemble de ces indications nous démontre bien que le niveau de développement économique et social opère à un rythme très différent selon les régions géographiques de la province. C'est tout comme si ce village, ainsi que les autres communautés du nord-est du Nouveau-Brunswick, constituait un monde à part en ce qui concerne certaines pratiques sociales et culturelles. Il est certain que des études plus poussées seraient requises sur le phénomène de l'alphabétisation et sa relation avec l'établissement du système scolaire dans cette province afin de permettre une analyse plus globale de la société de cette région.

¹⁵¹ Voir la pétition de Caraquet, ANC, RG 3, microfilm C-7241, vol 127, fiche # 1889-103.

Conclusion

Il est évident, en regardant les résultats empiriques de notre étude, que l'on ne peut pas pleinement expliquer la croissance des centres urbains par leur niveau d'intégration à un réseau de communication. Cette croissance, comme l'ensemble des phénomènes étudiés dans les sciences humaines et sociales, est complexe et doit être étudiée avec soin et sous plusieurs angles. C'est en partie ce que nous avons tenté de faire. Plutôt que d'envisager une relation de cause à effet entre les phénomènes que sont la croissance démographique et l'intégration d'un lieu au réseau de communication, nous avons étudiée la relation qu'ont ces phénomènes entre eux en incorporant aussi une facette économique avec la présence des entreprises. Les données de notre étude viennent confirmer certaines hypothèses de base du modèle théorique de l'impact des réseaux de communication sur la croissance urbaine.

D'abord, la situation que nous avons étudiée au Nouveau-Brunswick est particulière car la ville métropolitaine n'y connaît pas de croissance démographique pendant la période 1870-1910, période dans laquelle la croissance des centres urbains de ce type fut pourtant très importante dans les autres régions occidentales. A cette même époque, la très grande majorité des autres villes de la province va connaître une période de croissance. Notre système urbain, au départ, n'entre donc pas dans les cadres théoriques du modèle d'A.R. Pred qui veut qu'un centre métropolitain possède une inertie de croissance en raison de son avantage initial et devrait se développer à un rythme plus rapide que les autres villes de son "hinterland", car il possède les outils structurels nécessaires et un certain contrôle sur les infrastructures du système urbain.

Or ce qui est très intéressant, c'est que certains éléments de l'intégration structurelle des lieux de cette province semblent démontrer que les

communications ont joué un rôle important dans la création d'un essor économique ailleurs que dans la métropole. En effet, Saint John n'est pas non plus la ville centrale dans le système postal selon notre analyse topologique du réseau entre 1870 et 1910. Il semble plutôt que ce soit l'ensemble de la route Saint John-Shédiac, passant par Sussex et Moncton, qui occupe ce rôle d'axe central des échanges postaux à l'époque. De plus, et ceci est très important, le dynamisme se déplace sur cet axe vers Moncton au cours de la période. Ceci nous indique que c'est cette ville, et non pas Saint John, qui semble être le lieu privilégié d'échange d'information à l'intérieur de la province vers 1910.

La ville de Moncton, à l'intérieur du réseau postal, est située entre deux des plus importants tronçons de chemin de fer du Nouveau-Brunswick, soit l'Intercolonial partant de Campbellton vers Halifax et l'autre ligne de la même compagnie, partant de Saint John et ayant pour terminus Halifax également. Ce qui est particulièrement intéressant dans ce scénario, c'est que Moncton connaît également, pendant cette période, la plus forte croissance démographique parmi les centres urbains de la province. Il semble donc que l'intégration au réseau de communication joue un certain rôle dans la croissance des centres urbains. Selon le modèle théorique de D.R. Meyer, les villes s'intégrant rapidement et fortement dans un réseau de communication peuvent connaître une croissance démographique accrue, et du même coup changer grandement les dynamiques du système urbain. Ceci semble être le cas pour Moncton dans le cadre de celui du Nouveau-Brunswick.

Nos observations nous ont aussi révélé que cette province a connu plusieurs changements au niveau des communications postales et de l'économie pendant la période. On y voit d'abord une augmentation considérable de l'utilisation de la poste: on envoie et reçoit ainsi cinq fois plus de correspondance par habitant en quarante ans. Nos données confirment

également que l'économie de la province effectue une transition des secteurs traditionnels basés sur des denrées telles que le bois et sur la construction navale, vers une économie nouvelle basée sur des ressources telles que le charbon et le fer et dans laquelle le rail joue un rôle de plus en plus important. On voit donc une province, qui traditionnellement se tournait vers la mer pour établir ces échanges, changer rapidement de cap, pendant la période que nous étudions, vers une économie spatiale complexe s'appuyant sur des réseaux terrestres. Nous croyons, de plus, que l'augmentation de l'utilisation du réseau postal est liée à cette transformation de l'économie.

En relation avec tous ces changements, la hiérarchie des dix lieux de commerce et d'industrie les plus importants de la province change énormément pendant cette période. Les villes de Saint John, Fredericton, Woodstock, St. Stephen et Chatham voient toutes leur pourcentage du nombre d'entreprises décliner dans le système urbain. Les centres de St. George et de St. Andrews vont même disparaître de la série. Ces centres représentent, en grande partie, ceux qui étaient fortement impliqués dans l'économie du bois de la première moitié du 19^e siècle. Campbellton et Bathurst vont désormais les remplacer, tandis que la ville de Moncton connaît une très forte augmentation du nombre d'entreprises. Sackville et Newcastle vont également voir le nombre de leurs établissements commerciaux et industriels croître de façon modérée. Ainsi, les villes du nord et de l'est commencent à être plus importantes comme centres économiques, indiquant que ces sections de la province commencent à s'insérer davantage dans un système urbain. D'autre part l'ensemble des villes en croissance au niveau des entreprises se situe sur la route nord-est/sud-est de l'Intercolonial, qui est un tronçon de livraison du courrier important.

En ce qui concerne le niveau d'activité sur le réseau postal, il ne semble pas y avoir de relations apparentes entre un haut niveau de transmission postale

et la taille des centres urbains. Le niveau d'activité postale est plutôt en relation étroite avec l'importance d'une concentration d'entrepreneurs. C'est-à-dire que l'on retrouve un niveau d'activité postale (une plus grande transmission de lettres par habitant) proportionnel à la concentration des entrepreneurs dans une localité. Une forte corrélation entre ces deux variables (0,801 en 1870 et 0,715 en 1910) nous permet d'affirmer qu'il existe un phénomène de co-dépendance entre la présence d'entreprises et l'activité postale. La poste joue donc un rôle économique important au tournant du 20^e siècle et semble donc être une des clefs du développement des villes de l'époque.

Cette observation, à un niveau macroscopique, se traduit par certaine action au niveau local. En effet, les pétitions demandant soit l'établissement ou l'amélioration de services postaux dans une communauté semblent d'abord circuler dans le groupe des professions libérales et la classe des gens d'affaires, pour ensuite incorporer les artisans et les ouvriers et finalement rejoindre la communauté des fermiers et/ou pêcheurs.

Ceci confirme également la deuxième section du modèle de D.R. Meyer voulant que les entrepreneurs soient fortement impliqués dans le processus de demande d'amélioration des infrastructures de communication. Ils ont tout avantage à ce que leur localité soit intégrée dans des réseaux efficaces d'échanges et de communication, car leurs activités commerciales et industrielles en dépendent. C'est pourquoi, dans le cadre de ces mêmes pétitions, ces derniers sont souvent préoccupés par des questions d'espace, de temps, de vitesse et de rapidité du réseau.

Cette transition vers un système postal lié à l'économie d'une façon de plus en plus nette et plus intégrée à la communauté des gens d'affaires soulève une question importante: le réseau des bureaux de postes fait-il partie d'un système de contrôle des échanges, un appareil du pouvoir économique ou est-

ce surtout un système de communication publique? Sur ce point, plusieurs opinions divergent. Une première interprétation voit le système postal comme un aspect de la démocratisation. A l'époque, les responsables des postes canadiennes ne visent pas des profits mais plutôt la qualité des services et ils établissent des mécanismes de consultation permettant à la population de faire savoir leurs opinions au sujet du déroulement des activités des bureaux de postes dans leurs communautés. Une seconde interprétation voit le système postal comme un outil de contrôle des échanges servant davantage aux classes aisées des professions libérales et des gens d'affaires et leur permettant de maintenir leur statut social.

Comme nous venons de le mentionner, on ne peut nier le fait que les classes d'affaires et des professions libérales sont fortement impliquées dans l'établissement, le maintien et le déroulement des activités du système postal. Comme nos sources documentaires le démontrent bien, elles sont impliquées à un niveau local en faisant circuler des pétitions. Les gens d'affaires ont même un impact au niveau du fonctionnement global du système. Par exemple, les améliorations au réseau postal (la construction d'une route plus rapide) sont souvent accordées par le gouvernement canadien aux localités ayant un haut niveau d'activité postale. Or, comme nous l'avons fait remarquer un peu plus tôt, le niveau d'activité postale dans une localité est étroitement lié à la concentration d'une communauté d'affaires en son sein. Il est donc évident que le gouvernement canadien donne ainsi la préférence aux activités économiques du réseau, surtout si l'on considère qu'il existe une étroite relation entre le gouvernement et les entrepreneurs par le biais des pétitions qui sont souvent mises en circulation par ces derniers.

La révolution postale du tournant du siècle va évidemment dans le sens d'une démocratisation car de plus en plus de gens utilisent ce medium pour

communiquer. Toutefois, la mise en place et l'utilisation des réseaux d'échanges semblent être organisé selon une hiérarchie de valeurs surtout orientée en fonction du pouvoir économique. C'est ce mariage entre capitalisme et communication ou encore entre économie et information, déjà très présent à cette époque, qui aura pour résultat de créer notre société de l'information d'aujourd'hui.

Annexe 1 Toponymie et nom des bureaux de poste			
Lieux		Comté	
Bureaux de poste		Ouvert	Fermé
Alma	VI	Albert	
<i>PO Salomon River</i>		1848	c. 1875
<i>PO Alma</i>		c. 1875	
<i>PO Alma West</i>		1924	1950
Aroostook	VI	Victoria	
<i>PO Aroostook</i>		1852	1854
<i>PO Aroostook</i>		1854	c. 1885
<i>PO Aroostook Junction</i>		c. 1885	
Atholville	VI	Restigouche	
<i>PO Shives Athol</i>		1907	1931
<i>PO Ferguson Manor</i>		1916	1923
<i>PO Atholville</i>		1923	
Baker Brook	VI	Madawaska	
<i>PO Baker's Creek</i>		1847	1851
<i>PO Baker's Brook</i>		1851	c. 1885
<i>PO Gagnon</i>		c. 1885	1893
<i>PO Baker Brook</i>		c. 1893	
Balmoral	VI	Restigouche	
<i>PO Balmoral</i>		c. 1885	
Bas-Caraquet	VI	Gloucester	
<i>PO Lower Caraquet</i>		c. 1885	1955
<i>PO Bas-Caraquet</i>		1955	
Bath	VI	Carleton	
<i>PO Munquart</i>		1852	c. 1875
<i>PO Bath</i>		c. 1875	
Bathurst	C	Gloucester	
<i>PO Bathurst</i>		1846	
Belledune	VI	Gloucester	
<i>PO Belldune</i>		1847	
<i>PO Turgeon</i>		1906	1967
Beresford	T	Gloucester	
<i>PO Beresford</i>		c. 1885	1921
<i>PO Beresford</i>		1939	
Bertrand	VI	Gloucester	
<i>PO Bertrand</i>		1893	
Blacks Harbour	VI	Charlotte	
<i>PO Blacks Harbour</i>		c. 1889	
Blackville	VI	Northumberland	
<i>PO Blackville</i>		1842	
<i>PO Decantillon's</i>		1842	1847
Bouctouche	T	Kent	
<i>PO Bouctouche</i>		1842	
Bristol	VI	Carleton	
<i>PO Bristol</i>		c. 1880	

Campbellton	C	Restigouche	
<i>PO Campbellton</i>		1845	
Cambridge-Narrows	VI	Queens	
<i>PO Narrows</i>		1855	1969
<i>PO Cambridge</i>		1860	
Canterbury	VI	York	
<i>PO Canterbury Station</i>		1859	1969
<i>PO Canterbury</i>		1969	
Cap-Pelé	VI	Westmorland	
<i>PO Cape Bald</i>		1879	1903
<i>PO Cap Pelé</i>		1903	1906
<i>PO Cape Bald</i>		1906	1947
<i>PO Cap-Pelé</i>		1947	
Caraquet	T	Gloucester	
<i>PC Caraquet</i>		1850	
Centreville	VI	Carleton	
<i>PO Centreville</i>		1862	
Charlo	VI	Restigouche	
<i>PO Charlo Station</i>		c. 1885	1968
<i>PO Charlo</i>		1969	
Chatham	T	Northumberland	
<i>PO Chatham</i>		1825	
Chipman	VI	Queens	
<i>PO Chipman</i>		1865	
Clair	VI	Madawaska	
<i>PO Middle St. Francis</i>		c. 1885	1893
<i>PO Clair</i>		1893	
Dalhousie	T	Restigouche	
<i>PO Dalhousie</i>		1831	
Dieppe	T	Westmorland	
<i>PO Legere Corner</i>		c. 1897	1930
<i>PO Leger Corner</i>		1930	1946
<i>PO Dieppe</i>		1946	1960
Doaktown	VI	Northumberland	
<i>PO Doaktown</i>		1854	
Dorchester	VI	Westmorland	
<i>PO Dorchester</i>		1825	
Douglastown	VI	Northumberland	
<i>PO Douglastown</i>		1835	
Drummond	VI	Victoria	
<i>PO Drummond</i>		c. 1892	1917
<i>PO St.-Michel</i>		1906	1917
East Riverside-Kingshurst	VI	Kings	
<i>PO Riverside Beach</i>		c. 1898	1901
<i>PO East Riverside</i>		1912	1969
Edmundston	C	Madawaska	
<i>PO Little Falls</i>		1847	1851
<i>PO Edmundston</i>		1851	

Eel River Crossing	VI	Restigouche	
<i>PO Eel River</i>		1861	1889
<i>PO Eel River Crossing</i>		1889	
Fairvale	VI	Kings	
<i>PO Fairleigh</i>		c. 1889	c. 1892
<i>PO Fair Vale</i>		1909	1946
<i>PO Fairvale Station</i>		1926	1970
Florenceville	VI	Carleton	
<i>PO Florenceville East</i>		1865	1908
<i>PO East Florenceville</i>		1908	1962
Fredericton Junction	VI	Sunbury	
<i>PO Fredericton Junction</i>		c. 1869	
Fredericton	C	York	
Gagetown	VI	Queens	
<i>PO Gagetown</i>		1825	
Gondola Point	VI	Kings	
<i>PO Gondola Point</i>		c. 1885	1947
Grand Bay	VI	Kings	
<i>PO Grand Bay</i>		c. 1885	
Grand Harbour	VI	Charlotte	
<i>PO Grand Harbour</i>		C. 1885	
Grand-Sault	T	Victoria	
<i>PO Grand Falls</i>		1842	1851
<i>PO Colebrooke</i>		1851	c. 1870
<i>PO Grand Falls</i>		c. 1870	
Grande-Anse	VI	Gloucester	
<i>PO Grand Ance</i>		1852	c. 1885
<i>PO Grande-Anse</i>		c. 1885	
Hampton	VI	Kings	
<i>PO Hampton</i>		1845	
<i>PO Hampton Ferry</i>		1852	c. 1885
<i>PO Ossekeag</i>		1859	1917
<i>PO Hampton Station</i>		1917	1969
Hartland	T	Carleton	
<i>PO Beckaguimeck</i>		1852	1853
<i>PO Becaguimic</i>		1853	c. 1870
<i>PO Hartland</i>		1870	
Harvey	VI	York	
<i>PO Harvey</i>		1848	c. 1880
<i>PO Harvey Station</i>		C. 1880	
Hillsborough	VI	Albert	
<i>PO Hillsborough</i>		1840	
Jacquet River	VI	Restigouche	
<i>PO Jacquet River</i>		c. 1889	
Kedgwick	VI	Restigouche	
<i>PO Richards Station</i>		1913	1915
<i>PO Kedgwick</i>		1915	
Lac-Baker	VI	Madawaska	
<i>PO Lake Baker</i>		c. 1897	1938
<i>PO Lac-Baker</i>		1938	

Lamèque	T	Gloucester	
<i>PO Lamèque</i>		c. 1889	
Loggieville	VI	Northumberland	
<i>PO Black Brook</i>		1871	1895
<i>PO Loggieville</i>		1895	
McAdam	VI	York	
<i>PO McAdam Junction</i>		c. 1871	1940
<i>PO McAdam</i>		1940	
Meductic	VI	York	
<i>PO Eel River</i>		c. 1847	c. 1855
<i>PO Canterbury</i>		c. 1855	1897
<i>PO Meductic</i>		1897	
Millville	VI	York	
<i>PO Millville</i>		c. 1885	
Minto	VI	Queens	
<i>PO Minto</i>		1905	
Moncton	C	Westmorland	
<i>PO Bend of Peticodiac</i>		1847	c. 1862
<i>PO Moncton</i>		1854	
Nackawick	T	York	
<i>PO Lower Southampton</i>		1866	1970
<i>PO Nackawick</i>		1970	
Néguac	VI	Northumberland	
<i>PO Niguac</i>		1857	c. 1870
<i>PO Neguac</i>		c. 1870	
Nelson-Miramichi	VI	Northumberland	
<i>PO Nelson</i>		1842	c. 1870
<i>PO South Nelson</i>		1856	1968
<i>PO Nelson-Miramichi</i>		1968	
Newcastle	T	Northumberland	
<i>PO Newcastle</i>		1823	
Nigadoo	VI	Gloucester	
<i>PO Nigado</i>		c. 1892	1941
<i>PO Nigadoo</i>		1941	
North Head	VI	Charlotte	
<i>PO North Head</i>		1859	
Norton	VI	Kings	
<i>PO Norton</i>		1849	
<i>PO Finger Board</i>		1852	c. 1885
<i>PO Norton Station</i>		c. 1885	1901
<i>PO Raymond</i>		c. 1885	1904
Oromocto	T	Sunbury	
<i>PO Oromocto</i>		1843	
Paquetville	VI	Gloucester	
<i>PO Paquetville</i>		c. 1892	
Perth-Andover	VI	Victoria	
<i>PO Perth</i>		1857	
<i>PO Perth Centre</i>		c. 1885	1918
<i>PO Andover</i>		1846	

Petitcodiac	VI	Westmorland	
<i>PO Head of Petitcodiac</i>		1848	1865
<i>PO Petitcodiac</i>		1865	
Petit-Rocher	VI	Gloucester	
<i>PO Little Rocher</i>		1850	1854
<i>PO Madisco</i>		1854	c. 1870
<i>PO Petit-Rocher</i>		c. 1870	
Plaster Rock	VI	Victoria	
<i>PO Plaster Rock</i>		1901	
Pointe-Verte	VI	Gloucester	
<i>PO Green Point</i>		c. 1885	1938
<i>PO Pointe-Verte</i>		1938	
Fort Elgin	VI	Westmorland	
<i>PO Port Elgin</i>		1854	
Quispamsis	T	Kings	
<i>PO Quispamsis</i>		c. 1885	1931
Renforth	VI	Kings	
<i>PO Chalet</i>		1912	1924
<i>PO Renforth</i>		1924	
Rexton	VI	Kent	
<i>PO Kingston</i>		1850	1901
<i>PO Rexton</i>		1901	
Richibouctou	T	Kent	
<i>PO Richibucto</i>		c. 1844	
Rivière-Verte	VI	Madawaska	
<i>PO Green River</i>		1864	1907
<i>PO Bellfleur</i>		c. 1885	1907
<i>PO Lynch</i>		1907	1910
<i>PO Green River Station</i>		1907	1935
<i>PO Rivière-Verte</i>		1935	
Riverside-Albert	VI	Albert	
<i>PO Hopewell Corner</i>		1854	1875
<i>PO Albert</i>		c. 1875	
<i>PO River Slide</i>		c. 1875	1932
<i>PO Riverside</i>		1932	
Riverview	T	Albert	
<i>PO Turtle Creek</i>		1847	1919
Rogersville	VI	Northumberland	
<i>PO Carleton Station</i>		c. 1876	c. 1881
<i>PO Rogersville</i>		c. 1881	
Rothsay	T	Kings	
<i>PO Kennebecasis Bay</i>		1853	1867
<i>PO Rothsay</i>		1867	
Sackville	T	Westmorland	
<i>PO Sackville</i>		1837	
Saint-André	VI	Madawaska	
<i>PO Chambord</i>		c. 1885	1913
<i>PO St-André-de-Madawaska</i>		1913	

Saint-Antoine	VI	Kent	
<i>PO St. Anthony</i>		c. 1885	1928
<i>PO St-Antoine-de-Kent</i>		1928	
Saint-Basile	VI	Madawaska	
<i>PO St. Basil</i>		1852	c. 1885
<i>PO Upper St. Basil</i>		c. 1885	1911
<i>PO St. Basil</i>		1911	1938
<i>PO St-Basile</i>		1938	
Saint-François-de-Madawaska	VI	Madawaska	
<i>PO Webster's Creek</i>		1847	c. 1885
<i>PO Winding Ledges</i>		c. 1885	1901
<i>PO St-François-de-Madawaska</i>		1901	
Saint-Hilaire	VI	Madawaska	
<i>PO Saint-Hilaire</i>		c. 1885	1947
<i>PO Albertine</i>		1893	1968
<i>PO Saint-Hilaire</i>		1968	
Saint-Jacques	VI	Madawaska	
<i>PO Silverstream</i>		c. 1885	1903
<i>PO st-Jacques</i>		1903	
Saint-Joseph	VI	Westmorland	
<i>PO St-Joseph</i>		c. 1885	
Saint-Léolin	VI	Gloucester	
<i>PO Saint-Joseph</i>		c. 1889	1904
<i>PO Pépère</i>		1904	1905
<i>PO Saint-Léolin</i>		1905	
Saint-Léonard	T	Madawaska	
<i>PO Grand River</i>		1847	c. 1880
<i>PO St. Leonard Station</i>		c. 1880	1926
<i>PO St-Léonard</i>		1926	
Saint-Louis-de-Kent	VI	Kent	
<i>PO Palmerston</i>		1859	c. 1870
<i>PO St-Louis-de-Kent</i>		c. 1870	
Saint-Quentin	VI	Restigouche	
<i>PO Anderson Siding</i>		1913	1920
<i>PO St-Quentin</i>		1920	
Sainte-Anne-de-Madawaska	VI	Madawaska	
<i>PO Ste-Anne -de-Madawaska</i>		1898	
Salisbury	VI	Westmorland	
<i>PO Salisbury</i>		1842	
<i>PO Salisbury Station</i>		1861	c. 1870
Seal Cove	VI	Charlotte	
<i>PO Seal Cove</i>		1875	
Shédiac	T	Westmorland	
<i>PO Shediac</i>		c. 1829	
Sheila	VI	Gloucester	
<i>PO Sheila</i>		1898	

Shippagan	T	Gloucester	
<i>PO Shippagan</i>		1850	1852
<i>PO Shippigan</i>		1852	1862
<i>PO Shippegan</i>		1862	1900
<i>PO Shippigan</i>		1900	1955
<i>PO Shippegan</i>		1955	
St. Andrews	T	Charlotte	
<i>PO St. Andrews</i>		c. 1829	
St. George	T	Charlotte	
<i>PO St. George</i>		1829	
St. John	C	Saint Jean	
St. Martins	VI	Saint Jean	
<i>PO St. Martins</i>		1845	
St. Stephen	T	Charlotte	
<i>PO St. Stephen</i>		1825	
<i>PO Milltown</i>		c. 1839	
Stanley	VI	York	
<i>PO Stanley</i>		1847	
<i>PO Quisbus</i>		c. 1885	1898
Sussex Corner	VI	Kings	
<i>PO Sussex Corner</i>		1860	1893
<i>PO Sussex Corner</i>		1898	
Sussex	T	Kings	
<i>PO Sussex Vale</i>		c. 1811	1900
<i>PO Sussex</i>		1900	
Tidehead	VI	Restigouche	
<i>PO Head of Tide</i>		c. 1885	1921
<i>PO Tide Head</i>		1921	
Tracadie	T	Gloucester	
<i>PO Tracadie</i>		1845	1851
<i>PO Tracadie</i>		1851	
Tracy	VI	Sunbury	
<i>PO Tracey Station</i>		c. 1885	1926
<i>PO Tracy</i>		1926	
Verret	VI	Madawaska	
<i>PO Verret</i>		1909	1947
Westfield	VI	Kings	
<i>PO Westfield</i>		1865	c. 1892
<i>PO Westfield</i>		1898	
<i>PO Mouth of Nerepis</i>		1846	1897
<i>PO Westfield Centre</i>		c. 1889	1957
Woodstock	T	Carleton	
<i>PO Woodstock</i>		1830	
Source: A. Rayburn, <i>Geographical Names of New Brunswick</i> . Ottawa: Canadian Permanent Committee on Geographical Names; 1975.			

Annexe 2

Worksheet size: 3500 cells

MTB > Retrieve 'Analyse - 1 1911.MTW'

WORKSHEET SAVED 4/ 9/1993

Worksheet retrieved from file: Analyse - 1 1911.MTW

MTB > Print 'Lieux'-'Diff2'.

ROW	Lieux	1911	Est1	Est2	Diff1	Diff2
1	Bathurst	960	1200	1900	25	97
2	Campbellton	3817	3250	4500	-14	18
3	Chatham	4666	3000	5000	-35	7
4	Dalhousie	1650	600	1100	-63	-33
5	Edmundston	1821	2000	2000	9	10
6	Fredericton	7208	7000	8000	-2	11
7	Grand-Sault	1280	700	100	-45	-92
8	Moncton	11345	9000	10000	-20	-12
9	Newcastle	2945	3000	3000	1	1
10	Richibouctou	871	800	1100	-8	26
11	Sackville	2039	2000	2500	-1	23
12	Saint John	*	*	*	*	*
13	Shédiac	1442	1700	2000	17	39
14	St. Andrews	987	1200	1800	21	82
15	St. George	988	600	*	-39	*
16	St. Stephen	2836	2800	3000	-1	6
17	Sussex	1906	1000	2500	-47	31
18	Woodstock	3856	3500	3500	-9	-9

MTB > Describe 'Diff1'-'Diff2'.

	N	N*	MEAN	MEDIAN	TRMEAN	STDEV	SEMEAN
Diff1	17	1	-12.41	-8.00	-11.53	25.63	6.22
Diff2	16	2	12.8	10.5	14.3	42.9	10.7

	MIN	MAX	Q1	Q3
Diff1	-63.00	25.00	-37.00	5.00
Diff2	-92.0	97.0	-6.5	29.8

MTB > Correlation '1911' 'Est1'.

Correlation of 1911 and Est1 = 0.973

MTB > Correlation '1911' 'Est2'.

Correlation of 1911 and Est2 = 0.970

MTB >

Worksheet size: 3500 cells

MTB > Retrieve 'Analyse - 1 1901.MTW'

WORKSHEET SAVED 4/ 9/1993

Worksheet retrieved from file: Analyse - 1 1901.MTW

MTB > Print 'Lieux'-'Diff2'.

ROW	Lieux	1901	Est1	Est2	Diff1	Diff2
1	Bathurst	1044	1200	1000	14	94
2	Campbellton	2652	3250	300	22	55
3	Chatham	4862	3000	5500	-38	3
4	Dalhousie	862	600	800	-30	39
5	Edmundston	444	2000	1000	350	45
6	Fredericton	7117	6500	8000	-8	67
7	Grand-Sault	644	700	700	8	7
8	Moncton	9026	8600	10000	-4	72
9	Newcastle	2507	3000	3800	19	66
10	Sackville	1444	2000	2500	38	5
11	Saint John	*	*	*	*	*
12	Shédiac	1075	700	5000	-34	88
13	St. Andrews	1064	1800	1200	69	17
14	St. George	733	600	2000	-18	14
15	St. Stephen	2840	3800	3000	33	8
16	Sussex	1398	1000	1500	-28	47
17	Woodstock	3644	3000	4000	-17	67

MTB > Describe 'Diff1'-'Diff2'.

	N	N*	MEAN	MEDIAN	TRMEAN	STDEV	SEMEAN
Diff1	16	1	23.5	2.0	4.6	92.0	23.0
Diff2	16	1	43.38	46.00	42.64	30.99	7.75

	MIN	MAX	Q1	Q3
Diff1	-38.0	350.0	-25.5	30.2
Diff2	3.00	94.00	9.50	67.00

MTB > Correlation '1901' 'Est1'.

Correlation of 1901 and Est1 = 0.948

MTB > Correlation '1901' 'Est2'.

Correlation of 1901 and Est2 = 0.897

MTB >

Liste des variables utilisées
Annexe 2

Analyse - 1 1911.MTW

- 1911 Données sur la population venant du recensement de 1911.
Est1 Estimations de la population en provenance du *Mercantile Agency Reference Book*, January 1910.
Est2 Estimations de la population en provenance du *New Brunswick Gazetter and Business Directory*, 1910.
Diff1 Différence entre la première estimation et la donnée du recensement calculée de la façon suivante: $[(\text{Est1} - 1911) / 1911] * 100$.
Diff2 Différence entre la seconde estimation et la donnée du recensement calculée de la façon suivante: $[(\text{Est2} - 1911) / 1911] * 100$.
Un signe négatif, pour ces deux dernières variables, indique une sous-évaluation de l'estimation par rapport au recensement.

Analyse - 1 1901.MTW

- 1901 Données sur la population venant du recensement de 1901.
Est1 Estimations de la population en provenance du *Mercantile Agency Reference Book*, January 1901.
Est2 Estimations de la population en provenance du *Dominion of Canada and Colony of Newfoundland Gazetter and Classified Business Directory*, vol. 2, 1899.
Diff1 Différence entre la première estimation et la donnée du recensement calculée de la façon suivante: $[(\text{Est1} - 1901) / 1901] * 100$.
Diff2 Différence entre la seconde estimation et la donnée du recensement calculée de la façon suivante: $[(\text{Est2} - 1901) / 1901] * 100$.
Un signe négatif, pour ces deux dernières variables, indique une sous-évaluation de l'estimation par rapport au recensement.

Annexe 3

Worksheet size: 3500 cells

MTB > Retrieve 'Analyse - 2.MTW'

WORKSHEET SAVED 4/ 9/1993

Worksheet retrieved from file: Analyse - 2.MTW

MTB > Print 'Lieux'-'Voy1871'.

ROW	Lieux	1911	1901	Est1891	Est1881	Est1871	Dun1891
1	Bathurst	960	1044	800	1500	600	1200
2	Beresford	1400	*	200	*	*	*
3	Bouctouche	1000	800	600	500	500	800
4	Campbellton	3817	2652	2200	600	600	1000
5	Caraguet	2500	1500	1500	*	1500	1500
6	Chatham	4666	4868	5000	5000	3000	3000
7	Dalhousie	1650	862	800	800	600	600
8	Dieppe	*	*	*	*	*	*
9	Edmundston	1821	444	700	400	400	400
10	Fredericton	7208	7117	7300	6000	6000	6000
11	Grand-Sault	1280	644	600	500	100	700
12	Hartland	700	500	1000	400	400	400
13	Lamèque	400	*	40	*	250	*
14	Moncton	11345	9026	9000	6000	1300	6000
15	Nackawick	100	*	200	200	150	*
16	Newcastle	2945	2507	2500	3000	1500	3000
17	Oromocto	300	400	250	250	400	400
18	Quispamsis	110	*	65	*	25	*
19	Richibouctou	871	800	1200	800	800	800
20	Riverview	*	*	*	*	*	*
21	Rothsay	520	300	200	300	150	300
22	Sackville	2039	1444	800	1500	1500	3000
23	Saint John	*	*	*	*	*	*
24	Saint-Léonard	350	*	205	1997	300	*
25	Shédiac	1442	1075	1500	500	500	700
26	Shippagan	1200	*	500	*	500	*
27	St. Andrews	987	1064	1700	1800	1800	1800
28	St. George	988	733	1200	1000	600	600
29	St. Stephen	2836	2840	1500	3000	3000	3800
30	Sussex	1906	1398	1500	1000	400	1000
31	Tracadie	1900	1200	300	1700	1200	1200
32	Woodstock	3856	3644	3500	3000	2000	3000

ROW	Dun1881	Voy1891	Voy1881	Voy1871
1	1200	1200	1000	600
2	*	*	*	*
3	800	400	400	*
4	800	*	*	600
5	1500	1500	1500	1500
6	3000	5000	3000	3000
7	600	600	600	600
8	*	*	*	*
9	400	*	*	400
10	6000	6500	6006	6006
11	700	*	*	*
12	400	*	*	*
13	*	*	*	*
14	4810	*	6000	*
15	*	*	*	*

16	1500	1500	1500	1500
17	300	400	400	400
18	*	*	*	*
19	800	800	800	800
20	*	*	*	*
21	*	*	*	*
22	3000	1500	1500	1500
23	*	*	*	*
24	300	*	*	*
25	700	500	500	500
26	*	*	*	*
27	1800	1800	1800	1800
28	600	1200	1200	600
29	3800	3000	5500	5000
30	850	400	400	400
31	1200	1200	1200	1200
32	2600	3000	2000	2000

MTB > Correlation '1911'-'Voy1871'.

	1911	1901	Est1891	Est1881	Est1871	Dun1891	Dun1881	Voy1891
1901	0.976							
Est1891	0.955	0.979						
Est1881	0.858	0.938	0.901					
Est1871	0.598	0.673	0.679	0.798				
Dun1891	0.868	0.918	0.868	0.942	0.795			
Dun1881	0.813	0.876	0.826	0.895	0.862	0.974		
Voy1891	0.922	0.962	0.923	0.968	0.955	0.885	0.910	
Voy1881	0.828	0.870	0.805	0.884	0.770	0.926	0.940	0.874
Voy1871	0.756	0.829	0.736	0.868	0.959	0.920	0.948	0.889

Voy1881
Voy1871 0.993

MTB >

Liste des variables utilisées
Annexe 3

Analyse - 2.MTW

1911	Données sur la population venant du recensement de 1911 et complétées avec les estimations en provenance du <i>New Brunswick Gazetteer and Business Directory</i> , 1910.
1901	Données sur la population venant du recensement de 1901 et complétées avec les estimations en provenance du <i>Mercantile Agency Reference Book</i> , January 1901.
Est1891	Estimations de la population en provenance du <i>Dominion of Canada Business Directory</i> , 1890-91, vol. 1.
Est1881	Estimations de la population en provenance du <i>Lovell's Gazetteer of British North America</i> ..., 1881.
Est1871	Estimations de la population en provenance du <i>Lovell's Canadian Dominion Directory for 1871</i> .
Dun1891	Estimations de la population en provenance du <i>Mercantile Agency Reference Book</i> , January 1890.
Dun1881	Estimations de la population en provenance du <i>Mercantile Agency Reference Book</i> , July 1881.
Voy1891	Estimations de la population en provenance du guide de voyage <i>The Maritime Provinces: a Handbook for Travellers</i> ..., 1893.
Voy1881	Estimations de la population en provenance du guide de voyage <i>The Maritime Provinces: a Handbook for Travellers</i> ..., 1883.
Voy1871	Estimations de la population en provenance du guide de voyage <i>The Maritime Provinces: a Handbook for Travellers</i> ..., 1875.

Annexe 4				
Information provenant des cartes géographiques concernant les types de bureaux de poste dans les localités				
ID	Comté		1870	1909
	Lieux			
	Albert			
NB-6006	Alma	VI	2	3
NB-6025	Hillsborough	VI	2	3
NB-6003	Riverside-Albert	VI	1	3
NB-6020	Riverview	T	0	0
	Carleton			
NB-11030	Bath	VI	1	2
NB-11029	Bristol	VI	0	4
NB-11019	Centreville	VI	0	4
NB-11023	Florenceville	VI	2	3
NB-11012	Hartland	T	1	3
NB-11006	Woodstock	T	2	3
	Charlotte			
NB-2012	Blacks Harbour	VI	0	2
NB-2048	Grand Harbour	VI	1	2
NB-2003	North Head	VI	0	3
NB-2002	Seal Cove	VI	0	2
NB-2026	St. Andrews	T	2	3
NB-2018	St. George	T	2	4
NB-2037	St. Stephen	T	2	4
	Gloucester			
NB-15027	Bas-Caraquet	VI	0	2
NB-15011	Bathurst	C	2	3
NB-15034	Belledune	VI	1	2
NB-15015	Beresford	T	0	2
NB-15036	Bertrand	VI	0	2
NB-15028	Caraquet	T	2	4
NB-15038	Grande-Anse	VI	1	2
NB-15032	Lamèque	T	0	2
NB-15037	Nigadoo	VI	0	2
NB-15020	Paquetville	VI	0	2
NB-15014	Petit Rocher	VI	1	3
NB-15013	Pointe-Verte	VI	0	2
NB-15017	Saint-Léolin	VI	0	2
NB-15002	Shella	VI	0	2
NB-15031	Shippagan	T	1	3
NB-15004	Tracadie	T	1	3
	Kent			
NB-8005	Bouctouche	T	2	4
NB-8017	Rexton	VI	1	3
NB-8018	Richibouctou	T	2	3
NB-8007	Saint-Antoine	VI	1	2
NB-8022	Saint-Louis-de-Kent	VI	1	2

	Kings			
NB-5051	East-Riverside-Kingshurst	VI	0	2
NB-5053	Fairvale	VI	0	2
NB-5058	Gondola Point	VI	0	2
NB-5012	Grand Bay	VI	0	2
NB-5006	Hampton	VI	2	3
NB-5018	Norton	VI	1	2
NB-5056	Quispamsis	T	0	2
NB-5010	Renforth	VI	0	0
NB-5009	Rothsay	T	1	4
NB-5022	Sussex	T	2	3
NB-5023	Sussex Corner	VI	1	2
NB-5013	Westfield	VI	2	2
	Madawaska			
NB-13035	Baker Brook	VI	1	2
NB-13039	Clair	VI	1	2
NB-13029	Edmundston	C	2	3
NB-13037	Lac-Baker	VI	0	2
NB-13014	Rivière-Verte	VI	1	2
NB-13003	Saint-André	VI	0	2
NB-13019	Saint-Basile	VI	1	2
NB-13042	Saint-François-de-Madawaska	VI	1	2
NB-13033	Saint-Hilaire	VI	1	2
NB-13026	Saint-Jacques	VI	1	2
NB-13006	Saint-Léonard	T	1	2
NB-13012	Sainte-Anne-de-Madawaska	VI	0	2
NB-13030	Verret	VI	0	2
	Northumberland			
NB-9019	Blackville	VI	1	3
NB-9008	Chatham	T	2	3
NB-9022	Doaktown	VI	1	2
NB-9033	Douglastown	VI	1	2
NB-9007	Loggieville	VI	1	2
NB-9038	Néguac	VI	1	2
NB-9015	Nelson-Miramichi	VI	1	2
NB-9032	Newcastle	T	2	4
NB-9017	Rogersville	VI	0	3
	Queens			
NB-4013	Cambridge-Narrows	VI	1	2
NB-4025	Chipman	VI	1	3
NB-4005	Gagetown	VI	2	3
NB-4022	Minto	VI	0	2
	Restigouche			
NB-14013	Atholville	VI	0	2
NB-14006	Balmoral	VI	0	2
NB-14014	Campbellton	C	1	4
NB-14004	Charlo	VI	0	2
NB-14017	Dalhousie	T	2	3
NB-14011	Eel River Crossing	VI	1	3
NB-14002	Jacquet River	VI	0	3

NB-14019	Kedgwick	VI	0	0
NB-14022	Saint-Quentin	VI	0	0
NB-14015	Tidehead	V	0	2
	Saint Jean			
NB-1006	St. John	C	2	4
NB-1002	St. Martins	VI	2	3
	Sunbury			
NB-3006	Fredericton Junction	VI	1	3
NB-3013	Oromocto	T	2	3
NB-3005	Tracy	VI	0	2
	Victoria			
NB-12002	Aroostook	VI	1	2
NB-12923	Drummond	VI	0	2
NB-12019	Grand-Sault	T	2	3
NB-12006	Perth Andover	VI	2	3
NB-12009	Plaster Rock	VI	0	2
	Westmorland			
NB-7007	Cap-Pelé	VI	0	2
NB-7045	Dieppe	T	0	2
NB-7012	Dorchester	VI	2	3
NB-7022	Moncton	C	2	3
NB-7029	Petitcodiac	VI	2	3
NB-7002	Port Elgin	VI	1	3
NB-7009	Sackville	T	2	4
NB-7013	Saint-Joseph	VI	0	2
NB-7028	Salisbury	VI	2	3
NB-7052	Shédiac	T	2	4
	York			
NB-10012	Canterbury	VI	0	0
NB-10032	Fredericton	C	2	3
NB-10005	Harvey	VI	2	3
NB-10006	McAdam	VI	1	3
NB-10013	Meductic	VI	2	2
NB-10025	Millville	VI	1	3
NB-10054	Nackawick	T	1	2
NB-10037	Stanley	VI	1	4
	Légende		1870	1909
	Non sur la carte	0	40	4
	"Way Offices"	1	40	0
	"Post Offices"	2	34	57
	"Money Order Offices"	3	0	40
	"Savings Bank"	4	0	13

Annexe 5

distance espace-temps) du réseau postal en 1870 pour les 32 localités étudiées

7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0
25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	555	0	0	0	0	0	6	0	0	68	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	185	0	50	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62
0	0	0	185	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	62	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	53	0	0	0	0	0	0	335	0	0	0	12	0
0	0	42	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	16
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	317	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	75	0	0	0	0	0	0	60	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	190	122	22	0	0	130	0	0	0	0	0	0	0

Les 32 localités étudiées du Nouveau-Brunswick

18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	30	0	0	0	0	0	37	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	60	0	0	0	0	77	0
0	68	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	255	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	42	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	53	0	0	0	0	0	317	0	0	190
0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	122
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	62	0	0	30	0	0	0	0	75	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	130
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	335	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	60	0	0
0	0	0	0	0	0	0	163	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	35	0	490	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	163	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	105	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58	90	0	0	303
0	0	0	0	0	35	0	0	0	58	0	53	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	90	53	0	0	0	287
0	0	0	60	0	490	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	105	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	303	0	287	0	0	0

ce espace-temps) du réseau postal en 1910 pour les 32 localités étudiées du N

	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
	0	0	0	0	0	0	0	35	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	52	0	0	0	0	60	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	185	0	0	0	0	0	8	0	0	48	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	185	0	25	0	0	0	0	0	35
	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	0	0
	0	185	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	112
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0
	0	0	0	0	0	58	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	35	0	0	0	0	0	0	112	0	0	0	3	0	0
	42	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	22	0
	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	25	0	0	0	53	0	0	20	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	43	0	22	0	0	130	0	0	0	0	0	0	0	0

les 32 localités étudiées du Nouveau-Brunswick

18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	60	0	0	0	0	0	37	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	42	0
0	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	85	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	42	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	35	0	0	0	86	0	0	0	0	43
0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	122
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0
0	58	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	25	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	130
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	112	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	53	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	30	0	0
0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58	10	0	0	152
0	0	0	0	0	23	0	0	0	58	0	27	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	27	0	0	0	143
53	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	152	0	143	0	0	0

Annexe 6
Le programme informatique, calculant la distance minimale
entre les noeuds d'un système, intitulé GRID.PASCAL

Code du programme GRID.PASCAL

```
00001 program grid(input,output,netin,netout);
00002 type
00003   table = array (.1..40,1..40.) of integer;
00004   logvec = array (.1..40.) of boolean;
00005 var
00006   netin,netout :text;
00007   a,d         :table;
00008   n           :integer;
00009
00010 procedure InitFiles;
00011 var x,y :integer;
00012 begin
00013   reset(netin,'netin data');
00014   rewrite(netout,'netout data');
00015 end;
00016
00017 procedure DataIn(var n :integer;var a :table);
00018 var
00019   i,j :integer;
00020 begin
00021   readln(netin,n);
00022   for i:=1 to n do
00023     begin
00024       for j:=1 to n do
00025         read(netin,a(i,j));
00026       readln(netin);
00027     end;
00028 end;
00029
00030 procedure DataOut(n :integer;a :table);
00031 var
00032   i,j :integer;
00033 begin
00034   for i:=1 to n do
00035     begin
00036       write(netout,i:5,>');
00037       for j:=1 to n do
00038         write(netout,a(i,j):5);
00039       writeln(netout);
00040     end;
00041 end;
00042
00043 function MinDist(i,j,n :integer; var a,d :table;
00044                 var free :logvec; var ok :boolean) :integer;
00045 var
00046   tempMinDist :integer;
00047   k,dist      :integer;
```

```

00048 ok2      :boolean;
00049 begin
00050   ok:=true;
00051   if (i=j) then MinDist:=0
00052   else begin
00053     if (d(i,j.) >= 0) then begin
00054       MinDist:=d(i,j.);
00055       if (d(i,j.)=0) then ok:=false;
00056     end
00057   else begin
00058     tempMinDist:=-1;
00059     for k:=1 to n do begin
00060       if ((a(i,k.) < 0) and (free(k.))) then begin
00061         free(k.):=false;
00062         dist:=a(i,k.)+MinDist(k,j,n,a,d,free,ok2);
00063         free(k.):=true;
00064         if (((dist<tempMinDist)or(tempMinDist<0))and(ok2)) then
00065           tempMinDist:=dist;
00066       end;
00067     end;
00068     if (tempMinDist<0) then begin
00069       MinDist:=0;
00070       ok:=false;
00071     end
00072     else MinDist:=tempMinDist;
00073   end;
00074 end;
00075 end;
00076
00077 procedure FindAll(n: integer;a :table;var d :table);
00078 var
00079   i,j,k :integer;
00080   free :logvec;
00081   ok :boolean;
00082 begin
00083   for i:=1 to n do for j:=1 to n do d(i,j.):=-1;
00084   for i:=1 to n do for j:=i to n do begin
00085     for k:=1 to n do free(k.):=true;
00086     free(i.):=false;
00087     d(i,j.):=MinDist(i,j,n,a,d,free,ok);
00088     d(j,i.):=d(i,j.);
00089   end;
00090 end;
00091
00092 begin
00093   InitFiles;
00094   DataIn(n,a);
00095   writeln(netout,'connectivity matrix:');
00096   DataOut(n,a);
00097   FindAll(n,a,d);
00098   writeln(netout);
00099   writeln(netout,'minimum distance matrix:');
00100   DataOut(n,d);

```

00101 end.

00102 * * * End of File * * *

Code du programme GRID.EXEC

00001 /*/

00002 'PW STACK=100000 STAT=100000000 TIME=2000 GRID'

00003 * * * End of File * * *

Annexe 7

Matrice des distances minimales du réseau postal en 1870 et indices de centralité pour les 32 localités étudiées

Lieux	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Bathurst	1	0	173	117	143	75	92	0	816	440	752	652	0	240	625
Beresford	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Boutouche	3	173	0	290	316	98	265	0	643	267	579	479	0	67	452
Campbellton	4	117	0	0	260	192	25	0	933	557	869	769	0	357	742
Caraget	5	143	0	260	0	218	235	0	959	583	895	795	0	383	768
Chatham	6	75	0	192	218	0	167	0	741	365	677	577	0	165	550
Dalhousie	7	92	0	25	235	167	0	0	908	532	844	744	0	332	717
Dieppe	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Edmundston	9	816	0	933	959	741	908	0	0	376	64	208	0	576	316
Fredericton	10	440	0	557	583	365	532	0	376	0	312	212	0	200	185
Grand Sault	11	752	0	869	895	677	844	0	64	312	0	144	0	512	252
Harland	12	652	0	769	795	577	744	0	208	212	144	0	0	412	152
Lamèque	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moncton	14	240	0	357	383	165	332	0	576	200	512	412	0	0	385
Nackawick	15	625	0	742	768	550	717	0	316	185	252	152	0	385	0
Newcastle	16	81	0	198	224	6	173	0	747	371	683	583	0	171	556
Oromocto	17	490	0	607	633	415	582	0	426	50	362	262	0	250	235
Quispamsis	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Richibouctou	19	143	0	260	286	68	235	0	673	297	609	509	0	97	482
Riverview	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rothsay	21	375	0	492	518	300	467	0	441	65	377	277	0	135	250
Sackville	22	302	0	419	445	227	394	0	638	262	574	474	0	62	447
Saint John	23	387	0	504	530	312	479	0	429	53	365	265	0	147	238
Saint-Léonard	24	774	0	891	917	699	886	0	42	334	22	166	0	534	274
Shédiac	25	210	0	327	353	135	302	0	606	230	542	442	0	30	415
Shippagan	26	203	0	320	60	278	295	0	1019	643	955	855	0	443	828
St. Andrews	27	480	0	597	623	405	572	0	489	146	425	325	0	240	331
St. George	28	422	0	539	565	347	514	0	464	88	400	300	0	182	273
St. Stephen	29	475	0	592	618	400	567	0	473	141	409	309	0	235	326
Sussex	30	315	0	432	458	240	407	0	501	125	437	337	0	75	310
Tracadie	31	220	0	337	77	255	312	0	996	620	932	832	0	420	805
Woodstock	32	630	0	747	773	555	722	0	186	190	122	22	0	390	130
Total	9632	0	7449	12373	12635	8467	11748	0	14670	7644	13114	11102	0	7040	11044
Indice de centralité	27.69	0.00	35.80	21.55	21.11	31.50	22.70	0.00	18.18	34.89	20.34	24.02	0.00	37.88	24.15

	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
1	81	490	0	143	0	375	302	387	774	210	203	480	422	475	315	220	630
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	104	317	0	30	0	202	129	214	601	37	376	307	249	302	142	353	457
4	198	607	0	260	0	492	419	504	891	327	320	597	539	592	432	337	747
5	224	633	0	286	0	518	445	530	917	353	60	623	565	618	458	77	773
6	6	415	0	68	0	300	227	312	699	135	278	405	347	400	240	255	555
7	173	582	0	235	0	467	394	479	866	302	295	572	514	567	407	312	722
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	747	426	0	673	0	441	638	429	42	606	1019	489	464	473	501	996	186
10	371	50	0	297	0	65	262	53	334	230	643	146	88	141	125	620	190
11	683	362	0	609	0	377	574	365	22	542	955	425	400	409	437	932	122
12	583	262	0	509	0	277	474	265	166	442	855	325	300	309	337	832	22
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14	171	250	0	97	0	135	62	147	534	30	443	240	182	235	75	420	390
15	556	235	0	482	0	250	447	238	274	415	828	331	273	326	310	805	130
16	0	421	0	74	0	306	233	318	705	141	284	411	353	406	246	261	561
17	421	0	0	347	0	115	312	103	384	280	693	196	138	191	175	670	240
18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19	74	347	0	0	0	232	159	244	631	67	346	337	279	332	172	323	487
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	306	115	0	232	0	0	197	12	399	165	578	105	47	100	60	555	255
22	233	312	0	159	0	197	0	209	596	92	505	302	244	297	137	482	452
23	318	103	0	244	0	12	209	0	387	177	590	93	35	88	72	567	243
24	705	384	0	631	0	399	596	387	0	564	977	447	422	431	459	954	144
25	141	280	0	67	0	165	92	177	564	0	413	270	212	265	105	390	420
26	284	693	0	346	0	578	505	590	977	413	0	683	625	878	518	105	833
27	411	196	0	337	0	105	302	93	447	270	683	0	58	90	165	660	303
28	353	138	0	279	0	47	244	35	422	212	625	58	0	53	107	802	278
29	406	191	0	332	0	100	297	88	431	265	678	90	53	0	160	655	287
30	246	175	0	172	0	60	137	72	459	105	518	165	107	160	0	495	315
31	261	670	0	323	0	555	482	567	954	390	105	660	602	655	495	0	810
32	561	240	0	487	0	255	452	243	144	420	833	303	278	287	315	810	0
	8617	8894	0	7719	0	7025	8590	7061	13620	7190	14103	9060	7796	8880	6965	13688	10552
	30,95	29,98	0,00	34,55	0,00	37,96	31,05	37,77	19,58	37,09	18,91	29,43	34,21	30,03	38,29	19,48	25,27

Matrice des distances minimales du réseau postal en 1910 et indice de centralité pour les 32 localités étudiées

Matrice des distances minimales au réseau postal en 1910 et indice de centralité																
Lieux	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
Bathurst	1	0	4	151	59	90	43	46	162	407	228	343	293	132	149	401
Beresford	2	4	0	155	55	94	47	42	166	411	232	347	297	136	153	405
Bouchouche	3	151	155	0	210	235	108	197	58	307	128	243	193	277	45	301
Campbellton	4	59	55	210	0	149	102	13	221	466	287	402	352	191	208	460
Caracquet	5	90	94	235	149	0	127	136	246	491	312	427	377	42	233	485
Chatham	6	43	47	108	102	127	0	89	119	364	185	300	250	169	106	358
Dalhousie	7	46	42	197	13	136	89	0	208	453	274	389	339	178	195	447
Dieppe	8	162	166	58	221	246	119	208	0	275	96	211	161	288	13	269
Edmundston	9	407	411	307	466	491	364	453	275	0	179	64	114	533	262	266
Fredericton	10	228	232	128	287	312	185	274	96	179	0	115	65	354	83	173
Grand Sault	11	343	347	243	402	427	300	389	211	64	115	0	50	469	198	202
Harland	12	293	297	193	352	377	250	339	161	114	65	50	0	419	148	152
Lamèque	13	132	136	277	191	42	169	178	288	533	354	469	419	0	275	527
Moncton	14	149	153	45	208	233	106	195	13	262	83	198	148	275	0	256
Nackawick	15	401	405	301	460	485	358	447	269	266	173	202	152	527	256	0
Newcastle	16	35	39	116	94	125	8	81	127	372	193	308	258	167	114	366
Oromocto	17	253	257	153	312	337	210	299	121	204	25	140	90	379	108	198
Quispamsis	18	197	201	93	256	281	154	243	61	220	41	156	106	323	48	214
Richibouctou	19	91	95	60	150	175	48	137	71	320	141	256	206	217	58	314
Riverview	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rothsay	21	194	198	90	253	278	151	240	58	217	38	153	103	320	45	211
Sackville	22	179	183	59	238	263	136	225	43	292	113	228	178	305	30	286
Saint John	23	197	201	93	256	281	154	243	61	214	35	150	100	323	48	208
Saint-Léonard	24	365	369	265	424	449	322	411	233	42	137	22	72	491	220	224
Shédiac	25	157	161	37	216	241	114	203	21	270	91	206	156	283	8	264
Shippagan	26	120	124	265	179	30	157	166	276	521	342	457	407	12	263	515
St. Andrews	27	257	261	153	316	341	214	303	121	265	86	201	151	383	108	259
St. George	28	220	224	116	279	304	177	266	84	237	58	173	123	346	71	231
St. Stephen	29	247	251	143	306	331	204	293	111	264	85	200	150	373	98	258
Sussex	30	174	178	70	233	258	131	220	38	237	58	173	123	300	25	231
Tracadie	31	128	132	193	187	42	85	174	204	449	270	385	335	84	191	443
Woodstock	32	271	275	171	330	355	228	317	139	136	43	72	22	397	126	130
Total	5593	5693	4685	7204	7535	4860	6827	4262	8852	4467	7040	5790	8693	3885	9054	
Indice de centralité	31,68	31,12	37,82	24,59	23,51	36,46	25,95	41,57	20,02	39,66	25,17	30,60	20,38	45,61	19,57	

	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
1	35	253	197	91	0	194	179	197	365	157	120	257	220	247	174	128	271
2	39	257	201	95	0	198	183	201	369	161	124	261	224	251	178	132	275
3	116	153	93	60	0	90	59	93	265	37	265	153	116	143	70	193	171
4	94	312	256	150	0	253	238	256	424	216	179	316	279	306	233	187	330
5	125	337	281	175	0	278	263	281	449	241	30	341	304	331	258	42	355
6	8	210	154	48	0	151	136	154	322	114	157	214	177	204	131	85	228
7	81	299	243	137	0	240	225	243	411	203	166	303	266	293	220	174	317
8	127	121	61	71	0	58	43	61	233	21	276	121	84	111	38	204	139
9	372	204	220	320	0	217	292	214	42	270	521	265	237	264	237	449	136
10	193	25	41	141	0	38	113	35	137	91	342	86	58	85	58	270	43
11	308	140	156	256	0	153	228	150	22	206	457	201	173	200	173	385	72
12	258	90	106	206	0	103	178	100	72	156	407	151	123	150	123	335	22
13	167	379	323	217	0	320	305	323	491	283	12	383	346	373	300	84	397
14	114	108	48	58	0	45	30	48	220	8	283	108	71	98	25	191	126
15	366	198	214	314	0	211	286	208	224	264	515	259	231	258	231	443	130
16	0	218	162	56	0	159	144	162	330	122	155	222	185	212	139	93	236
17	218	0	66	166	0	63	138	60	162	116	367	111	83	110	83	295	68
18	162	66	0	106	0	3	78	6	178	56	311	66	29	56	23	239	84
19	56	166	106	0	0	103	88	106	278	66	205	166	129	156	83	133	184
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	159	63	3	103	0	0	75	3	175	53	308	63	26	53	20	236	81
22	144	138	78	88	0	75	0	78	250	22	293	138	101	128	55	221	156
23	162	60	6	106	0	3	78	0	172	56	311	60	23	50	23	239	78
24	330	162	178	278	0	175	250	172	0	228	479	223	195	222	195	407	94
25	122	116	56	66	0	53	22	56	228	0	271	116	79	106	33	199	134
26	155	367	311	205	0	308	293	311	479	271	0	371	334	361	288	72	385
27	222	111	66	166	0	63	138	60	223	116	371	0	37	10	83	299	129
28	185	83	29	129	0	26	101	23	195	79	334	37	0	27	46	262	101
29	212	110	56	156	0	53	128	50	222	106	361	10	27	0	73	289	128
30	139	83	23	83	0	20	55	23	195	33	288	83	46	73	0	216	101
31	93	295	239	133	0	236	221	239	407	199	72	299	262	289	216	0	313
32	236	68	84	184	0	81	156	78	94	134	385	129	101	128	101	313	0
	4998	5192	4057	4364	0	3970	4723	3991	7634	4085	8345	5513	4566	5295	3910	6815	5284
	35,45	34,13	43,67	40,60	0,00	44,63	37,51	44,40	23,21	43,37	21,23	32,14	38,80	33,46	45,32	26,00	33,53

Annexe 8

Worksheet size: 3500 cells

MTB > Retrieve 'Analyse - 3 1871.MTW'

WORKSHEET SAVED 7/29/1993

Worksheet retrieved from file: Analyse - 3 1871.MTW

MTB > Print 'Lieux'-'ENT/100'.

ROW	Lieux	POP71	PO71	PO/100	NET71	ENT71	ENT/100
1	Bathurst	600	151	25.17	27.69	9	1.50
2	Beresford	*	*	*	*	*	*
3	Bouctouche	500	286	57.20	35.80	24	4.80
4	Campbellton	600	432	72.00	21.55	35	5.83
5	Caraquet	1500	152	10.13	21.11	11	0.73
6	Chatham	3000	1660	55.33	31.50	96	3.20
7	Dalhousie	600	817	136.17	22.70	36	6.00
8	Dieppe	*	*	*	*	*	*
9	Edmundston	400	133	33.25	18.18	*	*
10	Fredericton	6006	6265	104.31	34.89	186	3.10
11	Grand-Sault	700	310	44.29	20.34	21	3.00
12	Hartland	400	67	16.75	24.02	1	0.25
13	Lamèque	250	3	1.20	*	*	*
14	Moncton	1300	757	58.23	37.88	46	3.54
15	Nackawick	150	15	10.00	24.15	*	*
16	Newcastle	1500	1146	76.40	30.95	40	2.67
17	Oromocto	400	247	61.75	29.98	20	5.00
18	Quispamsis	25	*	*	*	*	*
19	Richouctou	800	718	89.75	34.55	35	4.38
20	Riverview	*	*	*	*	*	*
21	Rothsay	150	95	63.33	37.96	4	2.67
22	Sackville	1500	799	53.27	31.05	39	2.60
23	Saint John	*	*	*	*	*	*
24	Saint-Léonard	300	6	2.00	19.58	*	*
25	Shédiac	500	608	121.60	37.09	36	7.20
26	Shippagan	500	41	8.20	18.91	5	1.00
27	St. Andrews	1800	931	51.72	29.43	63	3.50
28	St. George	600	696	116.00	34.21	42	7.00
29	St. Stephen	3000	1349	44.97	30.03	111	3.70
30	Sussex	400	338	84.50	38.29	34	8.50
31	Tracadie	1200	39	3.25	19.48	3	0.25
32	Woodstock	2282	1617	70.86	25.27	133	5.83

MTB > Correlation 'POP71'-'ENT/100'.

	POP71	PO71	PO/100	NET71	ENT71
POP71	0.922				
PO/100	0.225	0.434			
NET71	0.202	0.309	0.581		
ENT71	0.899	0.882	0.363	0.242	
ENT/100	-0.136	0.061	0.801	0.474	0.231

MTB >

Worksheet size: 3500 cells
MTB > Retrieve 'Analyse - 3 1911.MTW'
WORKSHEET SAVED 7/29/1993

Worksheet retrieved from file: Analyse - 3 1911.MTW
MTB > Print 'Lieux'-'ENT/100'.

ROW	Lieux	POP11	PO11	PO/100	NET11	ENT11	ENT/100
1	Bathurst	960	3762	391.88	31.68	73	7.60
2	Beresford	1400	*	*	31.12	2	*
3	Bouctouche	1000	906	90.60	37.82	29	2.90
4	Campbellton	3817	8437	221.04	24.59	131	3.43
5	Caraquet	2500	946	37.84	23.51	40	1.60
6	Chatham	4666	7311	156.69	36.46	117	2.51
7	Dalhousie	1650	2735	165.76	25.95	38	2.30
8	Dieppe	*	*	*	41.57	*	*
9	Edmundston	1821	2287	125.59	20.02	53	2.91
10	Fredericton	7208	19455	269.91	39.66	204	2.83
11	Grand-Sault	1280	2961	231.33	25.17	57	4.45
12	Hartland	700	1785	255.00	30.60	32	4.57
13	Lamèque	400	206	51.50	20.38	7	1.75
14	Moncton	11345	24482	251.05	45.61	249	2.19
15	Nackawick	100	*	*	19.57	1	1.00
16	Newcastle	2945	5358	181.94	35.45	89	3.02
17	Oromocto	300	467	155.67	34.13	8	2.67
18	Quispamsis	110	*	*	43.67	*	*
19	Richibouctou	871	1423	163.38	40.60	23	2.64
20	Riverview	*	*	*	*	*	*
21	Rothsay	520	1060	203.85	44.63	4	0.77
22	Sackville	2039	6075	297.94	37.51	70	3.43
23	Saint John	*	*	*	*	*	*
24	Saint-Léonard	350	747	213.43	23.21	19	5.43
25	Shédiac	1442	2819	195.49	43.37	28	1.94
26	Shippagan	1200	319	26.58	21.23	7	0.58
27	St. Andrews	987	2785	282.17	32.14	41	4.15
28	St. George	988	1835	185.73	38.80	37	3.74
29	St. Stephen	2836	10735	378.53	33.46	124	4.37
30	Sussex	1906	6725	352.83	45.32	65	3.41
31	Tracadie	1900	638	33.58	26.00	16	0.84
32	Woodstock	3856	9031	234.21	33.53	133	3.45

MTB > Correlation 'POP11'-'ENT/100'.

	POP11	PO11	PO/100	NET11	ENT11
POP11	0.942				
PO/100	0.187	0.458			
NET11	0.309	0.433	0.452		
ENT11	0.929	0.970	0.445	0.368	
ENT/100	-0.085	0.057	0.715	0.043	0.190

MTB >

Liste des variables utilisées
Annexe 8

Analyse - 3 1871.MTW

POP71	Données sur la population venant du recensement de 1871 et complétées avec les estimations en provenance du <i>Lovell's Canadian Dominion Directory for 1871</i> .
PO71	Données sur le revenu postal provenant des <i>Documents de la session</i> ; no. 2, 34 Victoria, A 1871.
PO/100	Le revenu postal par 100 hab, soit $(PO71 / POP71) * 100$.
NET71	L'indice de centralité d'un lieu dans le réseau postal en 1871.
ENT71	Le nombre d'entrepreneurs relevé dans le <i>Mercantile Agency Reference Book</i> , 1871.
ENT/100	Le ratio d'entrepreneurs par 100 hab., soit $(ENT71 / POP71) * 100$.

Analyse - 3 1911.MTW

POP11	Données sur la population venant du recensement de 1911 et complétées avec les estimations en provenance du <i>New Brunswick Gazetteer and Business Directory</i> , 1910.
PO11	Données sur le revenu postal provenant des <i>Documents de la session</i> ; no. 24, 9-10 Edward VII, A 1910.
PO/100	Le revenu postal par 100 hab, soit $(PO11 / POP11) * 100$.
NET11	L'indice de centralité d'un lieu dans le réseau postal en 1911.
ENT11	Le nombre d'entrepreneurs relevé dans le <i>Mercantile Agency Reference Book</i> , January 1910.
ENT/100	Le ratio d'entrepreneurs par 100 hab., soit $(ENT11 / POP11) * 100$.

Annexe 9

Grille de classement des professions

Catégorie 1 Professions libérales

Architect, Chemist, Doctor, Editor, Gentleman, Lawyer, Medical Student, Overseer, Priest, School Master, School Mistress, Student, Teacher.

Catégorie 2 Gens d'affaires, employés de bureau, cols blancs semi et non spécialisés

Accountant, Agent, Auctioneer, Auditor, Baggage man, Bank Teller, Bill Collector, Boarding Housekeeper, Bookkeeper, Builder, Cashier, Clerk, Clothier, Conductor, Contractor, Conveyance, Culler, Credit Man, Dispatcher, Engineer, General Manager, Hotelkeeper, Innkeeper, Inspector, Insurance Salesman, Lumberdealer, Manufacturer, Merchant, Miller, Mariner, Ostler, Printer, Salesman, Secretary, Storekeeper, Tavernkeeper, Telegraph Operator, Trader, Typist, Wooddealer.

Catégorie 3 Cultivateurs et pêcheurs

Catégorie 4 Artisans et ouvriers

Baker, Blacksmith, Boatman, Boilermaker, Bookbinder, Bricklayer, Broommaker, Burcher, Cabinetmaker, Carpenter, Carriagemaker, Carter, Caulker, Chairmaker, Coa, Confectionner, Cook, Coopersmith, Dressmaker, Electrician, Engine Driver, Ferryman, Filer, Fireman, Fletcher, Foreman, Furrier, Harness Maker, Jeweler, Joiner, Lockmaster, Machinist, Mailcarrier, Marbleworker, Mason, Mechanic, Milliner, Millwright, Molder, Painter, Photographer, Pilot, Plasterer, Plumber, Potter, Quarryman, Roofer, Saddler, Sailor, Sawyer, Seamstress, Sexton, Shinglemaker, Shoemaker, Spinner, Stonecutter, Stonemason, Tailor, Tanner, Tinner, Tinsmith, Turner, Watchmaker, Weaver, Wheelwright..

Catégorie 5 Ouvriers semi et non spécialisés

Apprentice, Barber, Bartender, Brakeman, Chantier, Coachman, Constable, Deliveryman, Factoryhand, Gardener, Hairdresser, Housekeeper, Housemaid, Journeyman, Labourer, Laundry, Liveryman, Lobarer, Lumberman, Midwife, Milkman, Millhand, Nurse, Servant, Teamster, Thresher, Washerwoman, Watchman, Waterman.

Catégorie 6 Autres et indéterminés

Annexe 10
Signataires de la pétition de Hartland

#	Nom	Occupation	Catégorie
3	P.S. Estry	Physician	1
1	L.K. Boyer	Broker	2
4	N.J. Thompson	General Store	2
7	Shawn McGee	Hardware	2
10	A.W. Ridowell	Hotel Keeper	2
8	D.E. Morgan	Meat Shop	2
2	Keith Plummer	Merchant	2
5	G. Humphrey	Merchant	2
15	John T.L. Carr	Merchant	2
12	Leo C. Watson	Undertaker	2
9	George G. Gray	Farmer	3
13	Shaw Boyer	Farmer	3
11	M. Matheone	Blacksmith	4
14	A.P. Campbell	Sawyer	4
6	R.W. Richurdoom	Woodworking Factory	4

Signataires de la pétition de Port Elgin

#	Nom	Occupation	Catégorie
24	H.R. Carter	Doctor	1
13	Michael Fitzpatrick	Boots and Shoes	2
8	C. Kasper	Clerk	2
21	W.C. Kellson	Dentist	2
28	Richard Dobson	Flour Merchant	2
5	David Murray	Grocer	2
7	J.H. Copp	Grocer	2
6		Hotel Keeper	2
12		Manufacturer	2
1	Hagen Copp	Merchant	2
2	M.M. Spencer	Merchant	2
9	A.B. Anderson	Merchant	2
10	John H. Grant	Merchant	2
3	John Ogden	Telegraph Operator	2
20	W. Grant	Trader	2
27	Alexander Copp	Trader	2
11	Joseph A. Copp	Farmer	3
18	C.H. Gordon	Farmer	3
22	Chad E. Mourné	Farmer	3
26	John W. Welsh	Farmer	3
23	Thomas G. Wood	Blacksmith	4
19	John Walton	Carpenter	4
16	Harris Chapman	Carriage Maker	4
14	James A. Johnston	Harness Maker	4
17	John Matheson	Tailor	4
4	G.L. Nelson	Tailor	4
15	George Fournier		-
25	Thos Hewn		-

Signataires de la pétition de Cap-Pelé

#	Nom	Occupation	Catégorie
1	Rev. P. Bradley	Priest	1
2	Gilbert Buote	Teacher	1
17	Joseph Buote	Teacher	1
5	James J. Lackins	Book Keeper	2
3	A. Burk	Merchant	2
13	P. Bourque	Merchant	2
14	P.P. LeBlanc	Merchant	2
15	Cunning McGrath	Merchant	2
18	A.D. Hebert	Merchant	2
24	John Yriel	Merchant (Teacher)	2
20	L.J. Hebert	Postmaster	2
7	Loraing P. Leblanc	Farmer	3
8	Gabring Gould	Farmer	3
9	Adrien B. Burke	Farmer	3
10	Frank A. Cormier	Farmer	3
11	Sylvain J. Belliveau	Farmer	3
12	Ferdinand Bourgeois	Farmer	3
16	E. John Farchum	Farmer	3
19	Combrose Dufrey	Farmer	3
21	Pacifique LeBlanc	Farmer	3
22	Jacob LeBlanc	Farmer	3
23	Hernest Vienneau	Farmer	3
25	Fridelle F. Burke	Farmer	3
26	Amos F. Legere	Farmer	3
28	Eustach P. LeBlanc	Farmer	3
29	Samuel LeBlanc	Farmer	3
30	Fidele F. Robichaud	Farmer	3
32	Meart A. LeBlanc	Farmer	3
33	Theophile P. Hebert	Farmer	3
34	Louis P. LeBlanc	Farmer	3
35	Theophile A. LeBlanc	Farmer	3
27	A.H. Kimball	Lobster Packer	3
31	Placide H. LeBlanc	Lobster Packer	3
4	John Harnette	Blacksmith	4
6	Joseph Cormier	Blacksmith	4
36	Titus White	Can Maker	4

Bibliographie

Sources manuscrites:

Archives nationales du Canada (ANC), Archives du ministère des Postes, RG 3, série D.3, Rapports des inspecteurs divisionnaires, Saint John, Nouveau-Brunswick, 1875 à 1901, vol. 118-134, bobines de microfilm C-7239 à 7244.

Nous avons surtout utilisé:

St. George	ANC, RG 3, microfilm C-7240, vol. 123, fiche # 1885-440.
Newcastle	ANC, RG 3, microfilm C-7241, vol. 124, fiche # 1886-199.
Shédiac	ANC, RG 3, microfilm C-7241, vol. 126, fiche # 1888-837.
Caraquet	ANC, RG 3, microfilm C-7241, vol. 127, fiche # 1889-103.
Hartland	ANC, RG 3, microfilm C-7243, vol. 131, fiche # 1896-269.

James A. Mahood and Co. *Mail Route Map of the Province of New Brunswick, Dominion of Canada*. 1870. 4 cartes. ANC, Collection nationale de cartes et plans, NMC 0018012.

Maingy A. Le Feuvre. *Postal Map of the Province of New Brunswick, Canada*. mars, 1888. 6 cartes. ANC, Collection nationale de cartes et plans, NMC 001813.

Maingy A. Le Feuvre. *Postal Map of the Province of New Brunswick, Canada*. janvier, 1909. 6 cartes. ANC, Collection nationale de cartes et plans, NMC 001815.

Sources imprimées:

Dominion of Canada Business Directory, 1890-91. vol. 1. Toronto: R.L. Polk; 1890.

Dominion of Canada and Colony of Newfoundland Gazetteer and Classified Business Directory. vol. 2. Toronto: Might Directory; 1899.

Lovell's Canadian Dominion Directory for 1871... Montréal; 1871.

Lovell's Gazetteer of British North America... Montréal; 1881.

New Brunswick Gazetteer and Business Directory... Saint John: H.M. McAlpine Co.; 1910.

"Rapport du directeur général des postes", *Documents de la session*. Ottawa; no. 2, 34 Victoria, A 1871; no. 14, 52 Victoria, A 1889; no 24, 9-10 Edward VII, A 1910.

Recensement du Canada. Ottawa; 1871; 1891; 1911.

The Canadian Almanac and Repository of Useful Knowledge, for the year 1891 ... Toronto: Copp-Clark; 1891, microfiche ZZH - CIHM# 29674.

The Maritime Provinces: a Handbook for Travellers... Boston: J.R. Osgood; 1893; 1883; 1875.

The Mercantile Agency Reference Book... Saint John: Dun and Wiman Co.; janvier 1871, MS-489 bobine 3; janvier 1890, MS-489 bobine 14.

The Mercantile Agency Reference Book... Saint John: R.G. Dun & Co.; janvier 1910, MS-489 bobine 48.

Ouvrages non-publiés:

Acheson, T.W. "The Social Origins of Canadian Industrialism: A Study in the Structure of Entrepreneurship (1880-1911)" [Ph. D. Thesis]. Toronto: University of Toronto; 1971.

Bourque, G.L. "Le développement routier néo-brunswickois (1786-1816): Une tentative de l'assemblée vouée à la mauvaise fortune" [Mémoire de baccalauréat]. Moncton: Université de Moncton; 1988.

Harrison, J.E. "Guide du chercheur des postes" [Rapport interne]. Ottawa: Musée national de la poste; 1986.

McCann, L.D. "Metropolitan Dominance in the Emerging Canadian Urban System, 1881-1931": Paper presented to the Canadian Urban Studies Conference [Conference Paper]. Sackville: University Mount Allison; 1985.

Ouvrages publiés - livres:

Adie, D.K. *The Mail Monopoly: Analysing Canadian Postal Service*. Vancouver: The Fraser Institute; 1990.

Auriac, F. *Système économique et espace*. Paris: Éditions Economica; 1983.

Bakis, H. *Géopolitique de l'information*. (coll. Que sais-je? #2353), Paris: Presses universitaires de France; 1987.

Beniger, J.R. *The Control Revolution : Technological and Economic Origins of the Information Society*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press; 1986.

Berge, C. *Théorie des graphes et ses applications*. Paris: Dunod; 1966.

Biggs, N., Lloyd, E.K and R.J. Wilson. *Graph Theory 1736-1936*. Oxford: Clarendon Press; 1977.

Bourne, L.S. and J.W. Simmons (eds.). *Systems of Cities: Readings on Structure, Growth and Policy*. New York: Oxford University Press; 1978.

Breton, P. et S. Proulx. *L'explosion de la communication : la naissance d'une nouvelle idéologie*. Paris; Montréal: La Découverte, Boréal; 1989.

- Bury, J.B. *The Idea of Progress: An Inquiry into its Origin and Growth*. New York: Dover Publications Inc.; 1960 (1932).
- Chandler, A.D. *The Visible Hand : The Managerial Revolution in American Business*. Cambridge, Mass.: Belknap Press; 1977.
- Chesnais, M. *Le renouveau du chemin de fer*. Paris: Economica; 1979.
- Chorley, R.J. and P. Haggett (eds.). *Network Analysis in Geography*. London: Edward Arnold; 1969.
- Christaller, W. *Central Places in Southern Germany*. Englewood, N.J.: Prentice-Hall; 1966 (1933).
- Coffey, W.J. *Geography: Towards a General Spatial Systems Approach*. New York: Methuen & Co.; 1981.
- Durand, D. *La systématique*. (coll. Que sais-je? #1795), Paris: Presses universitaires de France; 1992 (1979).
- Durkeim, E. *De la division du travail social*. Paris: Presses universitaires de France; 1967 (1893).
- Fisher, P. *The First History of New Brunswick*. Woodstock: Non-Entity Press; 1980 (1921).
- Forrester, J. *Principles of Systems*. Cambridge, Mass.: M.I.T. Press; 1967.
- Forrester, J.W. *Urban Dynamics*. Cambridge, Mass.: M.I.T. Press; 1969.
- Fotheringham, A.S. and M.E. O'Kelly. *Spatial interaction models: Formulations and Applications*. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers; 1989.
- Glazebrook, G.P.T. *A History of Transportation in Canada*. New York: Greenwood Press; 1969 (1938).
- Green, A.G. *Regional Aspects of Canada's Economic Growth*. Toronto: University of Toronto Press; 1971.
- Higgins, D.J.H. *Local and Urban Politics in Canada*. Toronto: Gage Educational Publishing Company; 1986.
- Innis, H.A. *The Bias of Communication*. Toronto: University of Toronto Press; 1951.
- Innis, H.A. *Empire and Communication*. Toronto: Toronto University Press; 1972 (1950).
- Innis, H.A. *Essays in Canadian Economic History*. Toronto: Toronto University Press; 1956.

- Innis, H.A. *The Fur Trade in Canada: An Introduction to Canadian Economic History*. Toronto: University of Toronto Press; 1962.
- Jephcott, C.M., V.G. Green and J.H.M. Young. *The Postal History of Nova Scotia and New Brunswick, 1754-1867*. Toronto: Sissons Publications; 1964.
- Katz, M. *The People of Hamilton, Canada West: Family and Class in a Mid-Nineteenth-Century City*. Cambridge: Harvard University Press; 1980.
- Kaufmann, A. *Des points et des flèches: la théorie des graphes*. Paris: Dunod; 1968.
- Kaufmann, A. *Introduction à la combinatoire en vue des applications*. Paris: Dunod; 1968.
- King, L.J. *Central Place Theory*. London: Sage Publications; 1984.
- Kroker, A. *Technology and the Canadian Mind: Innis / McLuhan / Grant*. Montréal: New World Perspectives; 1985.
- Lamarche, R.H. *Capitalizing on the Information Economy: A New Approach in Regional Development*. Sackville: The Tribune Press; 1990.
- LeMoigne, J.L. *La théorie du système général: théorie de la modélisation*. Paris: Presses universitaires de France; 1977.
- Lowe, J.C. and S. Moryadas. *The Geography of Movement*. Prospect Heights, Ill.: Waveland Press; 1975.
- Machum, L.A. *A History of Moncton, Town and City 1855-1965*. Moncton: The City of Moncton; 1965.
- MacManus, G.E. *Post Offices of New Brunswick 1783-1930*. Toronto: Jim A. Hennock Ltd.; 1984.
- MacNutt, W.S. *The Atlantic Provinces: The Emergence of a Colonial Society 1712-1857*. Toronto: McClelland and Stewart; 1968 (1965).
- McGahan, E. *The Port of Saint John 1867-1927: A Study in the Process of Integration*. Saint John: McMillan Press; 1982.
- McLuhan, M. *The Gutenberg Galaxy: The Making of Typographic Man*. Toronto: University of Toronto Press; 1966.
- McLuhan, M. *Understanding Media: The Extensions of Man*. Markham: Penguin Books; 1964.
- Meier, R.L. *A Communications Theory of Urban Growth*. Cambridge, Mass.: M. I. T. Press; 1967, (1962).

- Mucchielli, R. *Communication et réseaux de communications: connaissance du problème*. Paris: Les éditions ESF; 1971.
- North, D.C. *The Economic Growth of the United States, 1790-1860*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall; 1961.
- O'Reilly, S.M. *A fond de train: le service postal ferroviaire au Canada*. Hull, Qué.: Musée canadien des civilisations; 1992.
- Porter, J. *The Vertical Mosaic: An Analysis of Social Class and Power in Canada*. Toronto: University of Toronto Press; 1985 (1965).
- Pred, A.R. *City-Systems in Advanced Economies : Past Growth, Present Processes and Future Development Options*. London: Hutchinson; 1977.
- Pred, A.R. *Making Histories and Constructing Human Geographies: The Local Transformation of Practice, Power Relations, and Consciousness*. Boulder: Westview Press; 1990.
- Pred, A.R. *The Spatial Dynamics of Urban Industrial Growth: 1800-1914*. Cambridge, Mass.: M. I. T. Press; 1966.
- Pred, A.R. *Urban Growth and City-Systems in the United States, 1840-1860*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press; 1980.
- Pred, A.R. *Urban Growth and the Circulation of Information: The United States System of Cities, 1790-1840*. Cambridge, Mass.: Harvard University press; 1973.
- Raffestin, C. *Pour une géographie du pouvoir*. Paris: LITEC; 1980.
- Rayburn, A. *Geographical Names of New Brunswick*. Ottawa: Canadian Permanent Committee on Geographical Names; 1975.
- Robichaud, D. *Le grand Chipagan: histoire de Shippagan*. Beresford, N.-B.: A titre d'auteur; 1976.
- Saunders, S.A. *The Economic History of the Maritime Provinces*. Fredericton: Acadiensis Press; 1984 (1937).
- Smith, D.K. *Network Optimisation Practice : A Computational Guide*. New York: Halsted Press; 1982.
- Smith, W. *History of the Post Office in British North America, 1639-1870*. New York: Octagon Books; 1973 (1920).
- Spelt, J. *Urban Development in South-Central Ontario*. Toronto: McClelland and Stewart; 1977.
- Stone, L.O. *Urban Development in Canada*. Ottawa: Dominion Bureau of Statistics; 1967.

Turner, F.J. *The Frontier in American History*. New York: Holt, Rinehart and Winston; 1962 (1894).

Vance, J.R. *The Merchant's World: The Geography of Wholesaling*. New Jersey: Englewood Cliffs; 1970.

Weber, A.F. *The Growth of Cities in the Nineteenth Century: A Study in Statistics*. New York: Cornell University Press; 1967 (1899).

Whalen, H. *The Development of Local Government in New Brunswick*. Fredericton: Imprimeur de la Reine; 1963.

Wiener, N. *Cybernetics: Or Control and Communication in the Animal and the Machine*. Cambridge, Mass.: M.I.T. Press; 1961 (1948).

Wiener, N. *The Human Use of Human Beings: Cybernetics and Society*. Boston: Houghton Mifflin; 1950.

Willigan, J.D. *Sources and Methods of Historical Demography - Studies in Social Discontinuity*. New York: Academic Press; 1982.

Articles - chapitres:

Acheson, T.W. "The Great Merchant and Economic Development in St. John 1820-1850". *Acadiensis*; 1979; vol. 8, no. 2: pp. 3-27.

Acheson, T.W. "The National Policy and the Industrialization of the Maritimes, 1880-1910". *Acadiensis*; 1972; vol. 1, no. 2: pp. 3-28.

Alexander, D. "The Port of Yarmouth, Nova Scotia, 1840-1889". in K. Matthews and G. Panting. *Ships and Shipbuilding in North Atlantic Region*. St. John's: Memorial University Press; 1978.

Bailly, A.S. "L'analyse des systèmes en géographie humaine: une réflexion épistémologique et critique". *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien*; 1987; vol. 31, no. 1: pp. 44-47.

Biraben, J.N. "La population de Reims et son arrondissement, et la vérification statistique des recensements numériques anciens". *Population*; 1961; vol. 16, no. 4: pp. 722-730.

Bird, J.B. "Settlement Patterns in Maritime Canada, 1687-1786". *Geographical Review*; 1955; vol. 45: pp. 385-404.

Bloomfield, E. "Community Leadership and Decision-Making: Entrepreneurial Elites in Two Ontario Towns, 1870-1930". in G.A. Stelter and A. Artibise (eds.). *Power and Place: Canadian Urban Developments in the North American Context*. Vancouver: University of British Columbia Press; 1986: pp. 82-104.

- Bouchard, G. et C. Pouyez. "Les Catégories socio-professionnelles: une nouvelle grille de classement". *Labour/Le Travail*; 1985; vol. 15: pp. 145-163.
- Boudreau, C. "Comment analyser et commenter la carte ancienne". in J. Létourneau. *Le coffre à outil du chercheur débutant: guide d'initiation au travail intellectuel*. Toronto: Oxford University Press; 1989: pp. 101-114.
- Careless, J.M.S. "Aspects of Metropolitanism in Atlantic Canada". in M. Wade (ed.). *Regionalism and the Canadian Community, 1867-1967*. Toronto: Toronto University Press; 1969: pp. 117-129.
- Cloher, U. "Integration and Communications Technology in an Emerging Urban System". *Economic Geography*; 1978; vol. 54, no. 1: pp. 2-16.
- Couclelis, H. "Some Second Thoughts about Theory in the Social Sciences". *Geographical Analysis*; 1983; vol. 15, no. 1: pp. 28-33.
- Currie, A.W. "The Post Office Since 1867". *The Canadian Journal of Economics and Political Science*; 1958; vol. 24, no. 2: pp. 241-251.
- Cyr, G. "Le programme 'chance égale pour tous' et la Réforme du système de gouvernement municipal au Nouveau-Brunswick". *Revue de la Société historique du Madawaska*; 1990; vol. 18, nos. 2-3: pp. 3-53.
- Dahms, F.A. "The Evolution of Settlement Systems. A Canadian Example, 1851-1970". *Journal of Urban History*; 1981; vol. 7, no. 2: pp. 169-204.
- Dahms, F.A. "Regional Urban History: A Statistical and Cartographic Survey of Huron and Southern Bruce Counties, 1864-1981". *Revue d'histoire urbaine / Urban History Review*; 1987; vol. 15, no. 3: pp. 254-268.
- de Vries, J. "Studying Cities in their Context". *Revue d'histoire urbaine / Urban History Review*; 1990; vol. 18, no. 3: pp. 2-8.
- Eyesberg, C.D. "The Origins of the American Urban System: Historical Accident and Initial Advantage". *Journal of Urban History*; 1989; vol. 15, no. 2: pp. 185-195.
- Felt, P.C. and L.F. Felt. "Capital Accumulation and Industrial Development in Nineteenth Century New Brunswick: Some Preliminary Comments". in L.R. Fisher and E. Sager (eds.). *The Enterprising Canadians: Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820-1914*. St. John's: Memorial University; 1978: pp. 57-70.
- Forward, C.N. "Cities: Function, Form and Future". in A.G. Macpherson (ed.). *Studies in Canadian Geography: The Atlantic Provinces*. Toronto: University of Toronto Press; 1972.
- Foucault, M. "Questions on Geography". in C. Gordon (ed.). *Power/Knowledge*. New York: Pantheon Books; 1980: pp. 63-77.

- Foucault, M. "Space, Knowledge and Power". in P. Rabinow (ed.). *The Foucault Reader*. New York: Pantheon Books; 1984: pp. 239-256.
- Frank, D. "The Cape Breton Coal Industry and the Rise and Fall of the British Empire Steel Corporation". *Acadiensis*; 1977; vol. 6: pp. 3-34.
- Gaffield, C. "Theory and Method in Canadian Historical Demography". *Archivaria*; 1982; vol. 14: pp. 123-136.
- Ganong, W.F. "A Monograph of the Origins of Settlements in the Province of New Brunswick". *Transaction, Royal Society of Canada*; 1904.
- Goheen, P.G. "Canadian Communications circa 1845". *Geographical Review*; 1987; vol. 77: pp. 35-51.
- Graff, H.J. "Notes on Methods for Studying Literacy from the Manuscript Census". *Historical Methods*; 1971; vol. 5, no. 1: pp. 11-16.
- Gregory, D. "The Friction of Distance? Information Circulation and the Mails in Early Nineteenth-Century England". *Journal of Historical Geography*; 1987; vol. 13, no. 2: pp. 130-154.
- Harley, J.B. "The Evaluation of Early Maps: Toward a Methodology". *Imago Mundi*; 1968; vol. 22: pp. 62-74.
- Harris, R.C. "Historical Geography in Canada". *Canadian Geographer*; 1967; vol. 11: pp. 235-250.
- Harris, R.C. "The Pattern of Early Canada". *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien*; 1987; vol. 31, no. 4: pp. 290-298.
- Hickey, D. "Moncton, 1871-1913: le commerce et l'industrie dans un carrefour ferroviaire". in D. Hickey (ed.). *Moncton, 1871-1929: changements socio-économiques dans une ville ferroviaire*. Moncton: Les Editions d'Acadie; 1990: pp. 39-62.
- Hickey, D. "Statistiques sur les faillites canadiennes au 19ième siècle". *Revue de l'Université de Moncton*; 1986; vol. 19, nos. 2-3: pp. 117-137.
- Hooson, D.J.M. "The Distribution of Population as the Essential Geographical Expression". *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien*; 1960; vol. 4: pp. 10-21.
- Hunt, J. "Networks: Underground Maps, Decisions and Aerodynamics." C. Bondi (ed.). *New Applications of Mathematics*. New York: Penguin Books; 1991: pp. 99-124.
- Iggers, G.G. "The Idea of Progress: A Critical Reassessment". *American Historical Review*; 1965; vol. 71, no. 1: pp. 1-17.

- Innis, H.A. "The Bias of Communication". *The Canadian Journal of Economics and Political Science*; 1949; vol. 15, no. 4: pp. 457-477.
- Johnson, C.A. "The Search for Industry in Newcastle, New Brunswick, 1899 -1914". *Acadiensis*; 1983; vol. 13, no.1: pp. 93-111.
- Katz, M. "Occupational Classification in History". *Journal of Interdisciplinary History*; 1972; vol. 3: pp. 63-88.
- Keoman, C. "Levels of Historical Evidence in Early Map (with examples)". *Imago Mundi*; 1968; vol. 22: pp. 75-80.
- Knight, D.B. "'Boosterism' and Locational Analysis; or One Man's Swan is Another Man's Goose". *Urban History Review*; 1973; vol. 3: pp. 10-16.
- Knights, P. "A Method for Estimating Census Under-Enumeration". *Historical Methods Newsletter*; 1969; vol. 3, no. 1: pp. 5-8.
- Lampard, E.E. "The Evolving System of Cities in the United States". in H.S. Perloff and L. Wingo (eds.). *Issues in Urban Economics*. Baltimore: John Hopkins Press; 1968: pp. 81-140.
- Locksley, G. "Information Technology and Capitalist Development". *Capital and Class*; 1986; vol. 27: pp. 81-105.
- Lukermann, F. "Emperical Expressions of Nodality and Hierarchy in Circulation Manifold". *East Lakes Geographer*; 1966; vol. 2: pp. 17-44.
- Macdonald, L.R. "Merchants against Industry: An Idea and its Origins". *Canadian Historical Review*; 1975; vol. 56, no. 3: pp. 263-281.
- Mackenzie, K.S. "Canadian Postal History Sources". *Archivaria*; Winter 1979-1980; vol. 9: pp. 151-177.
- Madison, J.H. "The Evolution of Commercial Credit Reporting Agencies in Nineteenth Century America". *Business History Review*; 1974; XLVIII, no. 2: pp. 166-176.
- Mandelbaum, S.J. "Thinking about Cities as Systems: Reflection on the History of an Idea". *Journal of Urban History*; 1985; vol. 11, no. 2: pp. 139-150.
- Martell, J.S. "Intercolonial Communications, 1840-1867". in G.A. Rawlyk (ed.). *Historical Essays on the Atlantic Provinces*. Toronto: McClelland and Stewart; 1967: pp. 179-206.
- McCann, L.D. "Metropolitanism and Branch Buisnesses in the Maritimes, 1881-1931". *Acadiensis*; 1983; vol. 13, no. 1: pp. 112-125.
- McCann, L.D. "The Myth of the Metropolis: The Role of the City in Canadian Regionalism". *Urban History Review*; 1981; vol. 9: pp. 52-58.

McCann, L.D. "Staples and the New Industrialism in the Growth of Post Confederation Halifax". *Acadiensis*; 1979; vol. 8, no. 2: pp. 47-79.

McGahan, E. "The Port of Saint John, New Brunswick, 1867-1911". *Urban History Review*; 1976; vol. 3: pp. 3-13.

Meyer, D.R. "A Dynamic Model of the Intergration of Frontier Places into the United States System of Cities". *Economic Geography*; 1980; vol. 56: pp. 120-140.

Muller, E.K. "Regional Urbanization and the Selective Growth of Towns in North America Regions". *Journal of Historical Geography*; 1977; vol. 3, no. 1: pp. 21-40.

Olsen, M. "Theory and Application of Inexact pattern Matching: A Discussion of the PF474 StringCo-Processor". *Computer and the Humanities*; 1988; vol. 22: pp. 203-215.

Osborne, B.S. "The Canadian National Postal System, 1852-1914: An Examination of a Regional Communication System". in R. Berry and J. Acheson (eds.). *Regionalism and National Identity*. Christchurch, New Zealand: ACSANZ; 1985: pp. 227-240.

Osborne, B.S. and R. Pike. "From 'A Cornerstone of Canada's Social Structure' to 'Financial Self-Sufficiency' The Transformation of the Canadian Postal Service 1852-1987". *Canadian Journal of Communications*; 1987; vol. 13, no. 1: pp. 1-26.

Osborne, B.S. and R. Pike. "Lowering the Walls of Oblivion: The Revolution in Postal Communications in Central Canada, 1851-1911". in D.H. Akenson (ed.). *Canadian Papers in Rural History*. Gananoque, Ont.: Lagdale Press; 1984; vol. 4: pp. 200-225.

Osborne, B.S. and R. Pike. "The Postal Revolution in Central Canada, 1851-1911". in L. Tepperman and J. Curtis (eds.). *Readings in Sociology: An Introduction*. Toronto: McGraw-Hill Ryerson; 1988: pp. 232-244.

Osborne, B.S. and R. Pike. "The Postal Service and Canadian Postal History part 1: Petitions, Inspector's Reports and the Postal Archives". *Postal Historical Society of Canada Journal*; 1984; no. 35: pp. 37-42.

Osborne, B.S. and R. Pike. "The Postal Service and Canadian Postal History part 2: The Locational Decision". *Postal Historical Society of Canada Journal*; 1985; no. 41: pp. 11-14.

Osborne, B.S. and R. Pike. "The Postal Service and Canadian Postal History part 3: Un encouragement aux habitudes d'économie". *Postal Historical Society of Canada Journal*; 1985; no. 42: pp. 21-27.

Osborne, B.S. and R. Pike. "The Postal Service and Canadian Postal History part 4: The Human Element". *Postal Historical Society of Canada Journal*; 1985; no. 44: pp. 13-18.

- Palmer, C. "Entrepreneurial Behaviour and the Development of Atlantic Canada: Some Comments from a Different Perspective". in L.R. Fisher and E. Sager (eds.). *The Enterprising Canadians: Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820-1914*. St. John's: Memorial University; 1978: pp. 279-310.
- Papageorgiou, Y.Y. "Some Thoughts about Theory in the Social Sciences". *Geographical Analysis*; 1982; vol. 14, no. 4: pp. 340-346.
- Phipps, M. "Un mauvais adversaire pour un bon combat: un commentaire sur 'L'analyse des systèmes en géographies'". *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien*; 1987; vol. 31, no. 1: pp. 47-49.
- Pred, A.R. "Industrialization, Initial Advantage and American Metropolitan Growth". *Geographical Review*; 1965; vol. 55: pp. 165-180.
- Pred, A.R. "Power, Everyday Practice and the Discipline of Human Geography". in A.R. Pred (ed.). *Space and Time in Geography: Essays Dedicated to Torsten Hägerstrand*. Lund: CWK Gleerup; 1981: pp. 30-55. (Lund Studies in Geography, no. 48).
- Richards, W.D. and R.E. Rice. "The NEGOPY Network Analysis Program". *Social Networks*; 1981; vol. 3, no. 3: pp. 215-223.
- Simmons, J.W. "The Evolution of the Canadian Urban System". in A. Artibise and G.A. Stelter (eds.). *The Usable Past: Planning and Politics in the Modern Canadian City*. Toronto: Macmillan; 1979: pp. 9-33.
- Sirois, G. "90 ans d'histoire postale à Edmundston: 1837-1927". *Revue de la Société historique du Madawaska*; janvier-mars 1985; vol. 13, no. 1: pp. 2-31.
- Stelter, G.A. "Power and Place in Urban History". in G.A. Stelter and A. Artibise (eds.). *Power and Place: Canadian Urban Developments in the North American Context*. Vancouver: University of British Columbia Press; 1986: pp. 1-15.
- Stelter, G.A. "A Regional Framework for Urban History". *Revue d'histoire urbaine / Urban History Review*; 1985; vol. 13, no. 3: pp. 193-204.
- Stourdzé, Y. "Espace, circulation, pouvoir". *L'Homme et la société*; vol. 29/30, no. 7: pp. 97-105.
- Sutherland, D.A. "The Personnel and Policies of the Halifax Board of Trade, 1890-1914". in L.R. Fisher and E.W. Sager. *The Enterprising Canadians: Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820-1914*. St. John's: Memorial University Press; 1979.
- Thornton, P.A. "The Problem of Out-Migration from Atlantic Canada, 1871-1921: A New Look". *Acadiensis*; 1985; vol. 15, no. 1: pp. 3-34.

- Vincent, P.A. "Le graphe et ses applications". *Revue de l'Université de Moncton*; 1979; vol. 10, no. 3: pp. 37-64.
- Wallace, C.M. "Saint John Boosters and Railroads in Mid-Nineteenth Century". *Acadiensis*; 1976; vol. 6, no.1: pp. 71-91.
- Warner, S.B. and S. Fleisch. "The Past of Today's Present: A Social History of America Metropolises 1960-1860". *Journal of Urban History*; 1976; vol. 3, no. 1: pp. 3-91.
- Watkins, M.H. "A Staple Theory of Economic Growth". *The Canadian Journal of Economics and Political Science*; 1963; vol. 24, no. 2: pp. 141-158.
- Weitman, S., Shapiro, G. and J. Markoff. "Statistical Recycling of Documentary Information: Estimating Regional Variations in a Pre-Censal Population". *Social Forces*; 1976; vol. 55, no. 2: pp. 333-366.
- Wilson, A. "Maritime Business History: A Reconnaissance of Records, Sources, and Prospects". *Business History Review*; 1973; vol. 47, no. 2: pp. 260-276.
- Winchester, I. "Priorities for Record Linkage: A Theoretical and Practical Checklist". in J.M. Clubb and E.K. Scheuch (eds.). *Historical Social Research: The Use of Historical and Process-Produced Data*. Stuttgart: Klett-Cotta; 1980: pp. 414-430.
- Wright, J.K. "Map Makers are Human: Comments on the Subjective in Maps". *Cartographica*; 1977; vol. 19: pp. 8-25.
- Wyatt-Brown, B. "God and Dun & Bradstreet, 1841-1851". *Business History Review*; 1966; vol. 38, no. 4: pp. 432-450.
- Wynn, G. "Essays on European Settlement and North American Development". *Acadiensis*; 1979; vol. 9: pp. 104-113.
- Wynn, G. "Moving Goods and People in Mid-Nineteenth Century New Brunswick". in D.H. Akenson. *Canadian Papers in Rural History*. Gananoque, Ont.: Langdale Press; 1988; vol. 6: pp. 226-239.
- Wynn, G. "New Brunswick Parish Boundaries in the Pre-1861 Census Years". *Acadiensis*; 1977; vol. 6, no. 2: pp. 95-105.
- Wynn, G. "Population Patterns in Pre-Confederation New Brunswick". *Acadiensis*; 1981; vol. 10, no. 2: pp. 124-138.
- Wynn, G. "W.F. Ganong, A.H. Clark and the Historical Geography of Maritime Canada". *Acadiensis*; 1981; vol. 10, no. 2: pp. 5-28.