

Transport et régionalisme en contexte pré-industriel : le projet du canal de la baie Verte, 1820-1875

Nicolas Landry

Volume 24, Number 1, Autumn 1994

URI: https://id.erudit.org/iderudit/acad24_1for04

[See table of contents](#)

Publisher(s)

The Department of History of the University of New Brunswick

ISSN

0044-5851 (print)

1712-7432 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this document

Landry, N. (1994). Transport et régionalisme en contexte pré-industriel :: le projet du canal de la baie Verte, 1820-1875. *Acadiensis*, 24(1), 59–87.

Transport et régionalisme en contexte pré-industriel : le projet du canal de la baie Verte, 1820-1875.

L'HISTORIOGRAPHIE DES PROVINCES Maritimes a depuis longtemps fait une place enviable à l'étude des deux grands modes de transport du 19^e siècle, soit la navigation à voile et le chemin de fer. Jusqu'à récemment, l'interprétation historique des causes du déclin économique des Maritimes avait associé étroitement ces deux modes de transport. En effet, selon l'historiographie traditionnelle, la mise en place du chemin de fer avait amené le déclin irréversible de la navigation à voile. Ce changement de cap économique, caractérisé par la transition du commerce international au commerce continental, aurait accompagné la décision de la région de se joindre à la nouvelle Confédération canadienne.² Les résultats du projet du *Maritime History Group* sont toutefois venus forcer la révision de cette interprétation. Ils démontrent en effet que les activités de navigation à voile furent profitables jusqu'au début du 20^e siècle.³ Contrairement à la navigation en haute mer, les domaines de la navigation côtière, fluviale et par canaux aux Maritimes sont moins connus. Ce constat est peu surprenant, étant donné le faible degré d'activité à ce niveau, du moins comparativement au Canada central.⁴ Par contre, bien que la navigation par canaux ait une histoire plus modeste aux Maritimes, il n'en demeure pas moins que de grandes énergies y furent investies. Deux projets se concrétisèrent, soit le canal de Shubenacadie en Nouvelle-Écosse, et celui de Saint-Peter au Cap-Breton. Deux autres eurent moins de chance, soit ceux de la baie Verte et de Yarmouth.

- 1 J'aimerais remercier Jean-Roch Cyr pour ses suggestions quant au contenu de cet article et Danielle Picard pour son assistance technique fort appréciée. Une première version de cette recherche a fait l'objet d'une communication au congrès 1993 de l'Association des études canadiennes à Ottawa.
- 2 Bien qu'il existe une abondante littérature sur la question, on peut se référer à deux études récentes soit celle de Phillip A. Buckner, "The 1860s: An End and a Beginning", in Phillip A. Buckner et John G. Reid, eds., *The Atlantic Region to Confederation: A History* (Toronto et Fredericton, 1994), pp. 360-86; et D.A. Muise, "The 1860s: Forging the Bonds of Union", in E.R. Forbes et D.A. Muise, eds., *The Atlantic Provinces in Confederation* (Toronto et Fredericton, 1993), pp. 13-47.
- 3 Les principales thèses émanant de ce projet se retrouvent dans Eric W. Sager et Lewis R. Fisher, *Transports maritimes et construction navale dans les provinces atlantiques, 1820-1914* (Ottawa, 1986). Pour une analyse plus poussée de la question, voir Eric W. Sager et Gerald E. Panting, eds., *Maritime Capital: The Shipping Industry in Atlantic Canada, 1820-1914* (Montréal & Kingston, 1990), et Eric W. Sager, *Seafaring Labour: The Merchant Marine of Atlantic Canada, 1820-1914* (Montréal & Kingston, 1989).
- 4 Pour une synthèse sur la question, voir G.P. de T. Glazebrook, *A History of Transportation in Canada, vol. I: Continental Strategy to 1867* (Toronto, 1964).

Nicolas Landry, "Transport et régionalisme en contexte pré-industriel : le projet du canal de la baie Verte, 1820-1875", *Acadiensis*, XXIV, 1 (Autumn 1994), pp. 59-87.

Le peu d'intérêt pour l'histoire de la navigation par canaux n'est peut-être pas surprenant puisque pendant longtemps, les historiens ont préféré immortaliser les réussites par conviction que la société y puiserait l'inspiration nécessaire pour poursuivre son développement. Heureusement, l'historiographie a quelque peu changé de cap et s'intéresse davantage aux projets ayant eu moins de chance. Le présent article relate l'histoire d'une grande idée qui n'eut guère de succès, soit le projet du canal de la baie Verte. Il s'agit d'utiliser le cas du projet Baie Verte pour faire ressortir certaines caractéristiques du contexte économique et régional des Maritimes de l'ère pré-industrielle. Nous verrons comment germait l'idée d'un canal coupant l'isthme de Chignectou, pour éliminer le détour par l'est de la Nouvelle-Écosse, afin d'accélérer le transport et augmenter le commerce avec le Canada central. Ce projet favorisant nettement Saint John et la région Fundy causera une vive inquiétude chez les promoteurs du port d'Halifax. Il en résultera un manque d'unanimité régionale et de capitaux qui ne se résorbera pas avec l'entrée dans la Confédération. Qui plus est, l'affiliation politique fédérale rendait impensable une coalition chez les élus des Maritimes. Les divisions partisans feront le jeu des libéraux de Mackenzie qui, par l'entremise d'une commission royale d'enquête, écarteront "démocratiquement" tout espoir de réussite du projet Baie Verte. Dès lors, il devenait évident que tout investissement de capitaux dans des travaux publics aux Maritimes nécessiterait une justification démesurée en comparaison du processus imposé au Canada central. Simple réalité politique dira-t-on, mais qui n'en signifiait pas moins l'amorce du processus de marginalisation des Maritimes. Pourtant, la documentation étudiée témoigne d'une volonté évidente d'intégration du projet Baie Verte dans le grand réseau de communication maritime canadien. Les canaux, comme les chemins de fer, ne représentaient-ils pas un instrument stratégique d'union nationale?

Pour mieux comprendre le contexte économique qui favorisera l'amorce du projet Baie Verte, il est essentiel d'examiner brièvement les efforts déployés par le Canada central durant les années 1820. C'est alors que le Canada établit certaines structures visant à coordonner la bonne marche des grands travaux publics. Parmi les principaux types de projets entrepris, retenons surtout les édifices gouvernementaux, les quais, les routes, les chemins de fer et bien sûr, les canaux. Ce n'est toutefois qu'en 1840 que l'on crée un véritable ministère des Travaux publics. Il faut attendre jusqu'en 1855 pour qu'un ministère similaire ne soit mis sur pied au Nouveau-Brunswick. Au Canada central, il est permis de penser que le premier pas important vers l'expansion du réseau de canaux réside dans la décision de l'Assemblée législative du Bas-Canada en 1815 de commander l'arpentage des rapides de Lachine près de Montréal, avec l'intention bien arrêtée d'y construire un canal. Une compagnie destinée à construire le canal Lachine est formée en 1819.⁵ Dans le contexte économique de l'époque, les canaux sont devenus nécessaires, comme le signale Donald Creighton dans son célèbre *Empire of the St. Lawrence*. La glorieuse époque du commerce des fourrures est terminée et l'on doit se tourner

5 Douglas Owram, *Building for Canadians: A History of the Department of Public Works, 1840-1960*, (Ottawa, 1979), p. 5.

vers d'autres denrées telles le bois, le blé et la potasse. Pour assurer le développement de cette nouvelle économie, on a besoin de banques, de routes et de canaux.⁶

C'est là que débute une histoire parsemée de difficultés autant techniques que financières, mais qui n'empêcheront pas la poursuite au Canada central des projets de canalisation du 19^e siècle. Ainsi, le canal Érié suivra, puis le Rideau (1832), le Welland (1824) et le Beauharnois (1846). Dans les années 1840, la grande partie des dettes du Canada sont ainsi redevables aux projets de canaux. Par exemple, dans son rapport de 1846, le ministère des Travaux publics révèle que le canal Welland a coûté 50 000 livres sterling de plus que prévu et que le canal Beauharnois déclare un déficit de 10 000 livres sterling.⁷ Pour justifier ces déficits, les promoteurs des canaux proposent l'explication suivante:

the essence of canal construction in the 1840's had been to provide a cheap, efficient transportation system through Canadian waters, and it was necessary to preserve its effective operation in the face of any rival system. For all the talk of natural trade routes and providencial designs, it is noteworthy that the commercial empire rested on the belief that British protection would ensure the best and most profitable use of a large number of expensively constructed canals. A great deal of faith was put in the efficiency of the system as it would stand when completed.⁸

On se doit d'être convaincu des bénéfices de la canalisation car entre 1846 et 1848, les revenus du canal Welland chutent de 60 pour cent alors que ceux des canaux du Saint-Laurent baissent de 40 pour cent.⁹ Malgré ces résultats peu reluisants, le grand militant du parti réformiste et futur premier ministre, Alexander Mackenzie, voit les canaux comme l'outil de transport permettant d'exploiter les ressources de l'arrière-pays canadien à la veille de la Confédération.¹⁰

L'objectif de cette recherche n'étant pas de faire l'histoire économique des canaux canadiens, nous ne pousserons pas davantage notre présentation. Précisons seulement qu'il existe une vaste littérature sur le sujet. Cette entrée en matière sert avant tout de toile de fond pour comprendre l'intérêt pour les projets de canaux aux Maritimes à la même époque. Mais l'étude historique de ces projets doit se faire en tenant compte de la pensée marchande, des rivalités marchandes régionales et de l'évolution de l'économie, de la phase commerciale vers la phase industrielle. Pour comprendre la dynamique commerciale de la période coloniale, il faut connaître les approches historiographiques. L.R. MacDonald divise les recherches sur ce thème en deux grandes catégories. D'une part, il y a les partisans de la théorie du retard, selon laquelle les marchands coloniaux sont protégés par un système basé sur l'exportation de matériaux bruts et semi-finis et sur l'importation de produits

6 Donald Creighton, *The Empire of the Saint-Lawrence*, (Toronto, 1956), p. 89.

7 Owram, *Building for Canadians*, p. 3.

8 *Ibid.*, p. 40.

9 Province of Canada, *Annual Report*, Department of Public Works, 1847.

10 Canada, *Parliamentary Debates on the Subject of the Confederation of the British North American Provinces*, *Confederation Debates*, (Québec, 1865), p. 5.

manufacturés. Ces marchands dominent les ports et le système de transport nord-américain, deviennent les principaux défenseurs du statu quo économique, et voient tout réarrangement des relations économiques comme une menace à leur univers. Par le fait même, ils demeurent fortement en faveur du maintien d'une économie coloniale au détriment d'économies nationales plus avancées, particulièrement celles du Royaume-Uni et des États-Unis. D'autre part, il y a ceux qui acceptent l'importance des marchands mais qui pensent qu'ils ne sont pas totalement séparés des éléments plus dynamiques de la communauté des affaires. Ceux-ci maintiennent que les changements de cap de la deuxième moitié du 19^e siècle, le passage de l'économie commerciale à l'économie industrielle, et la réorientation des activités commerciales des marchés extérieurs vers ceux de l'intérieur, se produisent avec l'accord et la participation des marchands de la classe commerciale dominante.¹¹

Dans le cadre de cette étude, il est utile de souligner que la période 1851-1871 s'avère extrêmement importante pour les colonies du Canada atlantique. L'élimination des barrières tarifaires protégeant les exportations vers l'Angleterre, l'implantation de la réciprocité avec les États-Unis et l'avènement de la Confédération ont contribué à changer l'orientation de l'économie régionale. Le Nouveau-Brunswick a été particulièrement affecté.¹² À compter de 1850 environ, l'économie de la colonie entre dans une phase de transition, passant du commerce atlantique au commerce continental. Ce nouvel environnement commercial, qui s'installe durant les années 1870-1880, provoque à long terme la désintégration du commerce maritime du Nouveau-Brunswick.¹³ Prenons le cas de Saint John qui, en 1840, représente le troisième plus important centre urbain en Amérique du Nord britannique. De par sa population et les marchés qu'elle dessert, la ville de Saint John se compare avantageusement avec les grands centres urbains canadiens de l'époque. Durant la période coloniale, près de 800 individus y sont identifiés comme marchands.¹⁴ Ils sont actifs dans l'importation et la vente en gros de produits, l'exportation de poisson et de bois, le transport de denrées et de biens, la collecte de produits uniques de base, la construction navale, la vente de produits, les activités bancaires et finalement, les assurances de tout genre. Ils assurent notamment la liaison entre les ports de Saint John et de Liverpool. Les marchands de Saint John obtiennent le monopole du commerce dans la vallée de la rivière Saint-Jean et de ses tributaires, un marché d'environ 100 000 personnes. Leur hégémonie s'étend même à la vie commerciale des deux côtés de la baie de Fundy,

11 L.R. MacDonald, "Merchants against Industry: An Idea and its Origins", *Canadian Historical Review*, LVI (1975), pp. 263-81.

12 P.D. McClelland, "The New Brunswick Economy in the 19th Century", thèse de doctorat, Harvard University, 1966.

13 François Rioux, "Shédiac, Nouveau-Brunswick: analyse socio-économique (1851-1871)", thèse de maîtrise, Université de Moncton, 1979, p. 12.

14 T.W. Acheson, "The Great Merchant and Economic Development in Saint John, 1820-1850", in P.A. Buckner et David Frank, eds., *Atlantic Canada Before Confederation. The Acadiensis Reader, Volume One*, (Fredericton, 1985), pp. 168-9.

qui compte une population de 90 000 habitants.¹⁵ Les questions de transport les préoccupent d'ailleurs au plus haut point, surtout dans le but d'atteindre les ressources naturelles de l'arrière-pays néo-brunswickois et du nord de la province. Après 1835, ils projettent un système combiné de transport par voie d'eau et par chemin de fer en passant par Grand Lake, Richibouctou, Shédiac et Moncton. Pour atteindre Grand Lake, ils proposent la construction de canaux couvrant les 60 milles séparant cet endroit de Saint John. Ces démarches trouvent appui auprès de la Chambre de commerce qu'ils ont contribué à créer avant 1840. Celle-ci leur sert d'outil pour acheminer leurs pétitions aux instances municipales, provinciales et impériales.¹⁶

L'importance et le rôle des marchands de l'ère coloniale est sensiblement le même à Halifax, grande cité rivale de la côte atlantique. Les deux villes deviennent "ports libres" en 1818; Halifax organise sa propre chambre de commerce en 1822 et ce, aux mêmes fins que Saint John. Contrairement à celui de Saint John, le port d'Halifax a plus difficilement accès aux ressources de son arrière-pays et se sent coincé sur la côte atlantique. Les marchands ambitieux de la ville voient Halifax comme une seconde Nouvelle-Angleterre et un lieu d'approvisionnement privilégié; le port-dépôt par excellence aux Maritimes.¹⁷ Ces grands rêves sont, tout comme à Saint John, grandement dépendants d'une amélioration des moyens de transport. Avant les grands projets de chemins de fer des années 1840, on songe là aussi à rejoindre la baie de Fundy grâce à un canal. Les marchands d'Halifax s'adressent eux-aussi aux gouvernements coloniaux et impérial pour qu'ils appuient la construction du canal de Shubenacadie, destiné à relier Halifax à la baie de Fundy. Ce chantier est le plus important projet de travaux publics entrepris en Nouvelle-Écosse avant la venue des chemins de fer. Il consiste à relier la baie de Cobequid (donnant sur celle de Fundy) au port d'Halifax. L'Assemblée législative néo-écossaise s'intéresse au projet à compter de 1797 mais le premier arpentage n'a lieu qu'en 1824, sous les auspices de Francis Hall, flanqué de Thomas Telford de Londres. Tout comme au Canada, on forme une compagnie, la *Shubenacadie Canal Company*, dotée d'un capital de départ de 60 000 livres sterling. À la suite des intempéries hivernales, le projet a déjà absorbé 87 830 livres sterling en date de 1835. Après un effondrement financier passager, une nouvelle compagnie, la *Inland Navigation Co.*, est formée en 1853. Le canal est finalement opérationnel en 1861, en pleine fièvre des chemins de fer. C'était trop peu trop tard.¹⁸ Les marchands d'Halifax ne sont pas les seuls à envisager la construction d'un canal. Ils sont imités par ceux de Yarmouth, au sud-ouest de la province, qui forment une communauté marchande non moins dynamique. Bénéficiant de riches bancs de poisson, de la proximité de Saint John et de liens familiaux en Nouvelle-

15 New Brunswick, *Journal of the House of Assembly*, pp. xvii-xxx; Canada, *Census of 1871*, IV, (Fredericton, 1871), p. 125.

16 *Ibid*, p. 173.

17 David Sutherland, "Halifax Merchants and the Pursuit of Development, 1783-1850", *Canadian Historical Review*, LIX, 1 (1978), pp. 1-2.

18 Barbara Grantmyre, "The Canal that bisected Nova Scotia: Opened in 1861, closed for a century, will it ever be re-opened?", *Canadian Geographical Journal*, LXXXVIII, 1 (1974), pp. 20-7.

Angleterre, cette petite ville connaît une grande croissance entre 1825 et 1850. Dès 1811, les marchands de la ville forment une compagnie pour obtenir un canal allant du port vers Lake George.¹⁹

C'est donc dans un contexte économique compétitif, marqué par la rivalité entre Saint John et Halifax, que le gouvernement du Nouveau-Brunswick entreprend dans les années 1820 ses premières démarches en vue de l'obtention d'un canal interprovincial coupant l'isthme de Chignectou. L'initiative de ce projet revient d'abord à des notables de Saint John tels que Ward Chipman, Hugh Johnson, Thomas Millidge, Thomas Heaviside, Charles Simonds et Laughlan Donaldson.²⁰ Entre 1825 et 1828, suite à l'initiative de Sir Howard Douglas, certains lieutenants-gouverneurs du Canada central et des Maritimes échangent de la correspondance quant à l'utilité et à la faisabilité du projet. Certaines données sont déjà disponibles. Dans un premier temps, un premier tracé, s'étendant de Dorchester Island dans la baie de Fundy à la baie de Shédiac, a été exploré en 1823 par Robert E. Minette. Par la suite, ce trajet est arpenté et commenté par Francis Hall, l'ingénieur civil britannique, en 1825. Selon le Gouverneur général du Nouveau-Brunswick, Sir Howard Douglas, le canal servirait principalement pour le transport de produits agricoles du Canada vers le Nouveau-Brunswick. En retour, le Nouveau-Brunswick acheminerait d'autres types de produits ou de denrées vers le Canada.²¹ L'ingénieur Hall estime qu'un canal d'une profondeur de 4,5 pieds coûterait 45 000 livres sterling et nécessiterait trois ans de travaux. Hall insiste pour dire qu'il suffit de jeter un coup d'oeil sur une carte pour se rendre compte des nombreux avantages d'un tel projet.²² Beaucoup furent convaincus car dès l'année suivante, la Chambre de commerce de Saint John s'implique dans une démarche pour sensibiliser les autorités britanniques afin d'obtenir des fonds.

Sans aucun doute, Saint John est la ville portuaire pouvant bénéficier le plus du canal. Principal centre de commerce et de distribution de la baie de Fundy, ses marchands veulent étendre leur influence à la région du Golfe Saint-Laurent. À l'époque, les pêcheries du sud de la province ne sont pas encore aussi diversifiées qu'elles le seront après la Confédération. Plusieurs communautés de la région Fundy dépendent encore grandement de la pêche à la morue. Or, depuis l'effondrement des prix découlant de la guerre de 1812-14, les pêcheurs de morue de Fundy connaissent de grandes difficultés. De plus, pour bénéficier des riches pêcheries de morue du Golfe, du Labrador et de la baie des Chaleurs, les pêcheurs doivent mettre presque sept semaines de navigation par année. Le canal permettrait aux goélettes de pêche de se rendre dans ces zones en moins de trois jours et donnerait lieu à une "...complete renovation of the extensive trade of New

19 David Alexander et Gerry Panting, "The Merchant Fleet and its Owners: Yarmouth, Nova Scotia, 1840-1889", in P.A. Buckner et David Frank, eds., *Atlantic Canada Before Confederation*, (Fredericton, 1985), p. 310.

20 Archives du ministère des Transports, RG 12, vol. 3634, dossier 4284-6, partie 3, Archives nationales du Canada, [ANC].

21 Howard Douglas à Francis Hall, le 4 juillet 1825, RG 12, vol. 3633, dossier 4284-6, ANC.

22 Francis Hall, "Report relative to a Canal intended to connect the water of the Gulf of Saint-Lawrence with the Bay of Fundy", (Queenston, 1825), RG 12, vol. 3633, dossier 4284-6, ANC.

Brunswick formerly so happily connected with valuable fisheries, as well as give rise to new branches of commerce by means of an abundant supply of this important commodity in trade"²³ Le port de Saint John devait trouver un moyen de compétitionner avec celui d'Halifax à ce niveau. Il n'était pas normal que la plus grande partie du poisson se retrouvant au port de Saint John vienne de la Nouvelle-Écosse. Le canal permettrait donc aux pêcheurs du sud du Nouveau-Brunswick d'arriver tôt le printemps dans les zones de pêche et de choisir des emplacements convenables. Autre avantage, les vaisseaux de pêche pourraient débarquer leur poisson sur la côte sud de la baie des Chaleurs, où la température est plus favorable au séchage de la morue que dans la région de Fundy. D'autres navires s'occuperaient d'amener le poisson à Saint John. On perdrait ainsi moins de temps à voyager.²⁴

Le projet sourit aussi au colonel John Ready, lieutenant-gouverneur de l'Île-du-Prince-Édouard, de même qu'à son homologue du Canada, Lord Dalhousie. Après tout, la conjoncture politique internationale est alors favorable au projet puisque, suite à une décision du gouvernement impérial, les Américains sont maintenant exclus des marchés des Indes occidentales, ce qui permet aux marchands des colonies britanniques d'y écouler des denrées agricoles et du poisson. Les débouchés sur les marchés régionaux de Terre-Neuve, d'Halifax ou encore de la Miramichi sont instables et les prix fluctuent grandement. Les fermiers de l'Île-du-Prince-Édouard, entre autres, ont besoin de plus de stabilité. S'il n'est pas possible d'évaluer les frais de transport reliés au déplacement des cargaisons agricoles de l'Île-du-Prince-Édouard vers le port de Saint John, il vaut quand même la peine d'étudier le projet.²⁵ Ce n'est cependant pas l'avis d'un autre marchand insulaire, William Johnston, qui doute que Saint John puisse devenir un entrepôt pour les produits de l'Île-du-Prince-Édouard dans son commerce avec les Indes occidentales. Ainsi, la navigation sur le Golfe en partance des ports de l'est (l'Île-du-Prince-Édouard) sera toujours ouverte pendant au moins deux mois de plus que le canal. De plus, il estime que l'avantage de bénéficier d'activités de navigation jusqu'à la mi-janvier permettra à l'Île-du-Prince-Édouard de devenir un entrepôt pour le Canada. Il pense plutôt que le canal pourrait bénéficier aux pêcheries du Golfe, les rapprochant des marchés de Saint John et possiblement de l'est américain. Cette précieuse ressource économique régionale est alors largement exploitée par les Américains qui, même en effectuant le long voyage en partance de la Nouvelle-Angleterre, réalisent d'importants profits. La population de l'Île-du-Prince-Édouard n'est toutefois pas encore suffisante pour fournir une flotte de pêche. On a encore trop besoin de bras pour compléter le développement agricole de la province insulaire.²⁶

Si le projet du lieutenant-gouverneur Howard Douglas semble se limiter au Canada, au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard, William Johnston

23 William Black à Charles Simonds, le 14 janvier 1826, RG 12, vol. 3633, dossier 4284-6, ANC.

24 James Robertson à Howard Douglas, le 20 octobre 1827, *Ibid.*

25 J.H. Haviland à John Ready, le 9 juin 1827, *Ibid.*

26 William Johnston à John Ready, le 7 juin 1827, *Ibid.*

estime que l'on doit aussi approcher la législature néo-écossaise puisque toute la côte ouest, en partant d'Antigonish jusqu'à la baie Verte, peut en profiter. En fait, cette province compte déjà beaucoup plus de ports et de bateaux que le Nouveau-Brunswick. C'est cependant pour le commerce maritime du Canada que Johnston voit le plus d'avantages. Cette province pourrait durant la saison de navigation du canal remplir de produits agricoles les entrepôts de Saint John, puis les réexpédier vers les marchés extérieurs à partir de celui-ci le reste de l'année. En fait, des calculs contemporains laissent entendre que les colonies nord-américaines et les Indes occidentales pourraient absorber toute la production de pain que le Canada peut exporter. Au printemps, les articles, épices et autres denrées des Indes occidentales pourraient être transférés de Saint John à Québec par le canal. En plus de favoriser une diminution de la durée et du coût des trajets, le taux des primes d'assurance pourrait être réduit jusqu'à 12,5 pour cent en temps de guerre. James Robertson insiste lui-aussi sur toute l'activité économique pouvant découler du canal, surtout lorsqu'il sera relié au réseau de canaux du Canada. Ce dernier serait composé des canaux Welland et Rideau, qui assureraient le transport entre le Saint-Laurent et les lacs Ontario et Érié.²⁷ Bref, un réseau permettant d'augmenter substantiellement les exportations de produits agricoles, entre autres, vers les marchés des Indes occidentales. Il manque cependant certaines données essentielles. Quelle est la consommation annuelle des Indes occidentales et jusqu'à quel point ces besoins sont-ils comblés par les États-Unis ou d'autres pays? Quel est le total des exportations annuelles de blé et de farine du Bas et du Haut-Canada?

Du point de vue militaire, la guerre de 1812-14 avec les États-Unis a clairement démontré les avantages et l'économie d'argent pouvant découler de la présence d'un canal en mesure d'accommoder de petits navires de troupe et de transport. À titre d'exemple, des troupes et des munitions débarquées à Halifax et destinées à la défense du Nouveau-Brunswick et des Canadas, pourraient être transférées dans des navires plus petits et acheminées par le canal de Shubenacadie. De là, elles passeraient à la baie de Fundy et au Golfe Saint-Laurent par le canal de la baie Verte. Tous les risques potentiels d'un long voyage de Halifax jusqu'au Cap Tourmentin sont ainsi évités.²⁸

Sur le plan du financement, comme c'est souvent l'usage à l'époque pour les projets de canaux, les promoteurs envisagent l'obtention de fonds du secteur privé britannique et la formation d'une compagnie privée, ou l'obtention de fonds publics à l'échelle nationale. Cependant, la supervision des travaux serait assumée par le Nouveau-Brunswick. Certains préfèrent ne pas recourir aux fonds privés. Dans le cas du Haut-Canada, John Macaulay, de Kingston, pense que cette région ne serait pas particulièrement influencée par le canal mais que ses concitoyens consentiraient à contribuer financièrement au projet, en tant que symbole de solidarité provinciale.²⁹ Il faut aussi éviter l'imposition d'une taxe de transport, mais se contenter d'imposer des frais d'utilisation minimums pour couvrir les coûts

27 James Robertson à Howard Douglas, le 20 octobre 1827, *Ibid.*

28 *Ibid.*

29 John Macaulay à Howard Douglas, le 7 juillet 1827, RG 12, vol. 3633, dossier 4284-6, ANC.

d'exploitation du canal. Entre autres alternatives, Sir Howard Douglas tente d'établir les prix d'exportation des produits acheminés par le canal à partir du Haut-Canada et ce, afin d'avoir une meilleure idée des tarifs de passage à appliquer et des profits potentiels. Également, aspect important s'il en est un, les salaires élevés octroyés au Nouveau-Brunswick peuvent nécessiter l'embauche de travailleurs étrangers pour la construction. Quant à la route à suivre, on opte pour la partie étroite de l'isthme de Chignectou, entre Memramcook et Shédiac.³⁰

C'est donc suite à ces échanges de correspondance avec le Canada central et l'Île-du-Prince-Édouard que le lieutenant-gouverneur Douglas est en mesure de rédiger un document résumant les opinions exprimées par les autres provinces à l'égard de son projet. Ce texte est acheminé aux autorités britanniques en février 1828.³¹ En fait, l'exposé de Douglas gravite autour de quatre critères essentiels favorisant le projet du canal de la baie Verte : i) compétitionner efficacement avec les États-Unis sur les marchés des Indes occidentales, ii) faire de Saint John un entrepôt et un port de mer ouvert à longueur d'année afin de desservir les provinces désirant amplifier leurs échanges commerciaux sur les marchés extérieurs, iii) faciliter le commerce interprovincial et finalement, iv) faciliter les mouvements de troupes et l'approvisionnement en cas de guerre avec le voisin du sud. Douglas estime qu'avec le temps, le canal entraînera la diminution des prix des denrées expédiées sur les marchés extérieurs et éliminera progressivement la compétition américaine, au moins sur les marchés des Indes occidentales. De plus, le canal permettra au Nouveau-Brunswick d'importer davantage de produits des autres provinces et de diminuer sa dépendance envers les États-Unis. En 1826 seulement, la province a importé 120 000 livres de farine des États-Unis. Douglas examine également les effets du projet sur le port d'Halifax, une question qui fera surface à chaque fois que le projet réapparaîtra sur la scène des relations fédérales-provinciales :

In the benefits of this canal, Halifax would have her full share. To open communication between that port and the head of the Bay of Fundy a canal has already been commenced. There is nothing in this measure to circumscribe or interfere with the natural advantages which Halifax possesses to constitute her an entrepôt of Canada by sea navigation.³²

Malgré l'enthousiasme déployé par Douglas, le gouvernement britannique n'accepte pas le projet et les provinces ne parviennent pas à un accord quant à sa mise sur pied. Douglas ne se compte pas pour battu et insiste pour consulter d'autres experts. C'est ainsi qu'il fait parvenir les documents de Hall au célèbre Thomas Telford. Ce dernier ne voit aucun obstacle particulier à la réalisation du projet mais son calcul des coûts de construction dépasse de beaucoup ceux de Hall puisqu'ils se situent à 156 000 livres sterling.³³ Si peu de démarches concrètes

30 William Johnston à John Ready, le 7 juin 1827, *Ibid.*

31 Howard Douglas au Foreign Office de Londres, le 1 février 1827, *Ibid.*

32 *Ibid.*

33 RG 12, vol. 3633, dossier 4284-6, document 5081, ANC.

semblent prendre forme durant les années 1830, il n'en demeure pas moins que les législatures du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse manifesteront un certain intérêt envers le projet. Le 16 mars 1836, la législature du Nouveau-Brunswick vote un projet d'incorporation de la *Bay of Verte Canal* avec un capital de 90 000 livres sterling. Deux ans plus tard, en 1838, la législature néo-écossaise donne son accord de principe à tout projet permettant de joindre la baie Verte au bassin de Cumberland.³⁴

En plus de susciter un certain intérêt chez les autorités gouvernementales, la question est également débattue par le biais d'une pétition de la Chambre de commerce de Saint John en 1838. Les représentants de cette ville estiment que l'information disponible n'était pas suffisante pour prendre une décision convenable. Si cette ville n'a pas de préférence particulière quant à l'emplacement du canal, les pétitionnaires avouent cependant qu'il existe des divergences d'opinion à ce niveau. Alors que certains préfèrent le trajet "Shediac Harbour-Bend of the Petitcodiac River", d'autres se rangent derrière le tronçon "Shediac and the Memramcook River" ou la route "Bay of Verte to Cumberland Basin". Afin d'en arriver à un consensus, on demande l'envoi d'un expert britannique neutre qui pourrait établir le meilleur tronçon possible.³⁵ Le gouvernement britannique arrête son choix sur H.O. Crawley, qui se rend dans le comté de Westmorland en juillet 1842 et en revient avec un rapport peu encourageant : "...I consider from what I have observed upon the examination of the several routes, that the deficiency of head water renders the construction of a canal of the ordinary description impracticable".³⁶ De plus, Crawley craint que le canal ne compromette le flot naturel des marées de la baie de Fundy. En résumé, le projet est si complexe qu'il est pratiquement inutile de poursuivre les travaux d'inspection.³⁷

Effectivement, les travaux n'avancèrent plus suite au rapport de Crawley et il faut attendre les négociations entourant la Confédération pour que l'idée refasse surface. Pour mieux comprendre ce peu d'empressement, il est essentiel de se pencher sur la situation du transport aux Maritimes au milieu du dix-neuvième siècle. Il y a maintenant un chemin de fer entre Shédiac et Saint John, de même qu'entre Pictou et Halifax, avec des embranchements vers Windsor et Annapolis. Mais pour un contemporain, il est alors logique d'avoir des infrastructures de transport de marchandises par rail et par canal et ce sur le même territoire, comme au Canada. Cependant, le trafic est déjà beaucoup plus important au Canada central et autour des Grands Lacs qu'aux Maritimes. En adoptant la technologie du chemin de fer, les Maritimes font déjà un choix et ce, au détriment du transport par bateau. Ceci laisse présager un virage important vers le commerce continental, donc un plus grand recours au transport de surface, accessible toute l'année.

34 New Brunswick, "The Petition of Chamber of Commerce of Saint-John to His Excellency Major General Sir John Harvey, Lieutenant Governor of New Brunswick", RG 12, vol. 3633, dossier 4284-6, ANC.

35 RG 12, vol. 3633 dossier 4284-6, ANC.

36 H.O. Crawley, "Report to the House of Assembly of New Brunswick", le 15 mars 1843, RG 12, vol. 3633 dossier 4284-6, ANC.

37 *Ibid.*

Deux historiens des Maritimes pensent aussi que la rivalité Halifax - Saint John explique le blocage des projets de canaux émanant de cette dernière ville. Selon David Sutherland, après les guerres napoléoniennes, Saint John devient une importante rivale commerciale de la capitale néo-écossaise. Il pense que dans l'esprit des marchands d'Halifax, le projet de canal de la baie Verte représente une grande menace à l'emprise de la ville sur son propre arrière-pays.³⁸ Quant à W.S. MacNutt, il donne crédit aux marchands de Saint John pour leurs efforts de coopération intercoloniale afin d'obtenir la construction du canal. Il attribue l'échec de cette démarche à trois facteurs : "...by the practical calculations of military engineers as well as by the jealousies of Halifax", de même que par "...the refusal of the Nova Scotia government to co-operate in a new survey".³⁹ Si les historiens ont donc décelé assez rapidement le peu d'enthousiasme de la capitale néo-écossaise envers le projet Baie Verte, celui-ci ne semble pas susciter de vives réactions durant les années 1850 et c'est seulement durant la période post-confédérative que l'on ressuscitera le projet et qu'apparaîtront à nouveau des divergences politiques et régionales.

On sait déjà que la période entourant la Confédération canadienne est peut-être l'une des plus étudiée par l'historiographie canadienne. Une chose est sûre, l'obtention d'un chemin de fer intercolonial représente alors une condition *sine qua non* au succès de l'union. Lord Durham l'avait dit et les Maritimes ont insisté pour l'obtenir. En Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick, l'Intercolonial représente un thème central dans le grand ensemble des travaux publics et un élément essentiel de la Confédération. Au Canada, à cause des gros investissements dans l'expansion de la navigation sur le Saint-Laurent et de l'accès d'un port ouvert à longueur d'année (Portland, Maine), l'enthousiasme pour le projet de chemin de fer intercolonial est beaucoup plus réservé. Plusieurs pensent que la stratégie de développement du Canada passe par l'expansion des canaux ou par l'acquisition du Nord-Ouest. Cependant, l'Intercolonial est reconnu comme faisant partie du marché confédératif, mais parfois avec passablement d'arrogance, comme le démontre George Brown : "...the Intercolonial has not, I apprehend, any considerable merit as a commercial enterprise; as a work of defence it has, however, many advocates".⁴⁰ Cette opinion est partagée par Walter Stanley, qui est convaincu qu'il est impossible de persuader des capitalistes européens d'investir dans ce projet.⁴¹ Les prédictions de Stanley s'avèrent correctes, car aucune compagnie privée ne se montre intéressée à l'entreprise. Par contre, les promoteurs gouvernementaux sont convaincus qu'Halifax et Saint John peuvent devenir "...the Atlantic Seaport of half a continent" et que l'économie de communautés longeant cette voie ferrée en serait transformée.⁴²

38 Sutherland, "Halifax Merchants", p. 14.

39 W.S. MacNutt, *New Brunswick: A History, 1784-1867* (Toronto, 1963), pp. 278, 304.

40 Canada, *Parliamentary Debates on the Subject of the Confederation of the British North American Provinces...*, le 18 février 1865, p. 107.

41 *Ibid.*, le 10 mars 1867, p. 901.

42 Ken Cruikshank, "The People's Railway: The Intercolonial Railway and the Canadian Public Enterprise Experience", *Acadiensis*, XVI, 1 (Autumn 1986), p. 79.

L'Intercolonial ne représente cependant pas l'unique attente des Maritimes en terme d'infrastructure de transport à l'époque de la Confédération. À la législature du Nouveau-Brunswick, on reçoit trois pétitions d'habitants du comté de Westmorland en faveur d'un projet de canalisation de l'isthme de Chignectou au printemps 1867. Des magistrats, des marchands et de simples citoyens, au total 334 personnes, demandent que "an Act may pass for the construction of a canal to connect the waters of the Bay of Fundy with the Gulf of Saint Lawrence".⁴³ Ils demandent même l'incorporation d'une compagnie spécifique à cet effet, soit la *Saint Lawrence and Bay of Fundy Canal Company*. Ces pétitions sont probablement le résultat d'un certain leadership de gens d'affaires du milieu tels Alexander Munro, John Carey, Rufus Chappell, William Duncan et John Chapman. On comprend mieux les démarches de ces gens d'affaires lorsqu'elles sont placées dans le contexte économique contemporain. Même si l'année 1866 fut raisonnablement bonne pour l'agriculture et l'industrie du bois, l'Assemblée législative de la province souhaitait que "the depression which unfortunately at present exists in the business of shipbuilding may soon cease".⁴⁴ C'est dans cet esprit qu'on avait commandé une étude sur les possibilités d'ouverture, pour les marchands locaux, de nouveaux débouchés commerciaux aux Antilles et en Amérique du Sud. Il faut toutefois préciser que certaines communautés de Fundy telles Amherst, Sackville, Shédiac et Moncton, commencent à se tourner progressivement vers la nouvelle économie, fortement imprégnée par les chemins de fer. En ce qui a trait aux démarches à suivre pour promouvoir la cause du canal, le gouvernement du Nouveau-Brunswick devait obligatoirement soumettre la question au Fédéral puisqu'en vertu de l'article 28 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, Ottawa recevait la juridiction sur les canaux "connecting any two or more of the Provinces together, or extending beyond the limits of any Province".⁴⁵

Durant les années suivant l'union fédérale, le Sénat et la Chambre des communes sont la scène de nombreuses déclarations en relation avec le projet de la baie Verte. On pense que ce projet représente même une promesse faite aux Maritimes pour obtenir leur entrée dans la Confédération. Par exemple, le sénateur Robert B. Dickey, de Nouvelle-Écosse, relate certains faits remontant à la Conférence de Québec en 1864 : "...it was then distinctly agreed and understood that this Baie Verte Canal should be constructed by the Dominion".⁴⁶ Le sénateur Amos E. Botsford (N.-B.) est du même avis et voit ce projet comme l'un des principaux arguments qui convainquirent le Nouveau-Brunswick d'adhérer à l'union canadienne. Le député de Sunbury (N.-B.) John Burpee est catégorique en disant que sans la garantie de la construction du canal, la province serait demeurée à l'écart de la Confédération. Le projet aurait même été discuté et approuvé à la Conférence de Londres de 1866 et, selon le sénateur R.D. Wilmont du Nouveau-Brunswick, on se serait entendu pour que ce soit l'un des premiers projets de

43 New Brunswick, *Journals of the House of Assembly* (Fredericton, 1867), pp. 54, 115, 144.

44 *Ibid.*, p. 13.

45 *Ibid.*, p. 64.

46 *Saint John Telegraph* (Saint John), le 14 juin 1950.

travaux publics entrepris par le nouveau gouvernement fédéral.⁴⁷

Ces discussions semblent avoir porté fruit puisqu'en 1868 le Sénat propose que le projet Baie Verte soit présenté au Gouverneur général et à la Chambre des communes. Le dossier devra être accompagné d'une copie de chaque document, plan et relevé topographique préparé par le Nouveau-Brunswick depuis les années 1820.⁴⁸ Dès le printemps suivant, la province du Nouveau-Brunswick et la ville de Saint John exigent la construction immédiate du canal. C'est un projet d'envergure interprovinciale voire internationale et d'une importance vitale pour les habitants de l'est de l'Amérique du Nord. On n'a qu'à penser à l'expansion récente du commerce entre le Canada central et les Maritimes, ce qui justifie encore plus le besoin d'un canal qui, assurément, accélérerait le transport des marchandises sur l'axe baie de Fundy-Golfe Saint-Laurent.⁴⁹

Les documents recueillis sont remis à John Page, l'ingénieur en chef au ministère des Travaux publics à Ottawa. Après un bref résumé des recherches de Hall, Minette et Crawley, Page expose ce qu'il estime être les faiblesses techniques ignorées par ces ingénieurs. En premier lieu, les types de canaux proposés par Hall et Crawley sont de dimensions trop modestes et ne permettent pas à deux navires de se rencontrer. En deuxième lieu, le chemin de fer intercolonial va bientôt atteindre la région de Chignecto et un canal doit nécessairement offrir des capacités de transport plus avantageuses que le train. En troisième lieu, un tel canal doit être suffisamment profond pour ne pas être dépendant des caprices des marées du bassin de Cumberland. C'est un fait bien connu que les marées hautes y sont incertaines et somme toute périodiques. Un canal peu profond ne serait opérationnel que durant quelques heures à la fois et à intervalles espacés.⁵⁰ Du même coup, Page écarte les rapports précédents et suggère un nouvel examen de la région de l'isthme de Chignecto, de ses havres et de ses cours d'eau. La proposition de Page est fortement appuyée par des sénateurs des Maritimes et par les gouvernements de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. En plus d'un nouvel arpentage, on demande que le rapport embrasse d'autres questions telles que la faisabilité du projet, son coût, son tracé et son potentiel d'utilisation. Parmi les grands promoteurs du projet, on retrouve l'honorable R.B. Dickey, ministre des Travaux publics de la Nouvelle-Écosse. À l'automne, celui-ci s'inquiète de la lenteur du fédéral à débiter les travaux.⁵¹ Il en profite pour recommander la candidature du général H. Henshaw, qui a fait ses preuves sur d'imposants projets comme le canal Lachine, le canal James River en Virginie et la cale sèche de Brooklyn (NY). Un autre ingénieur intéressé, du nom de Henderson, est déjà à l'emploi de l'Intercolonial à Amherst mais il assure que des tâches supplémentaires ne l'incommodent guère et qu'il ne demande aucun salaire, si ce n'est que l'on assume ses dépenses. Il connaît des personnes hautement qualifiées telle J. McAlpine, un expert des systèmes

47 Editor's Note, *Saint John Telegraph*, le 14 juin 1950.

48 Le 28 octobre 1868, RG 12, vol. 3633 dossier 4284-6 partie 1, document 5080, ANC.

49 *Ibid.*, le 29 avril 1869, document 6510, et le 7 mai 1869, document 6605.

50 *Ibid.*, le 8 mai 1869, document 6607.

51 *Ibid.*, le 16 juin 1869, document 7032, et le 1 octobre 1869, document 8170.

hydrauliques aux États-Unis.⁵² Le gouvernement du Nouveau-Brunswick protestera lui-aussi contre les délais du Fédéral en 1869 et pense que “a public work of such vast inter-colonial and inter-national utility and commercial value, should be undertaken and completed without delay by the General Government”.⁵³

Les travaux d'arpentage débutent finalement en août 1870 et à la fin de l'année, l'ingénieur G.F. Baillargé fait part des nombreuses difficultés rencontrées, qui sont de taille :

The obstacles of every kind owing to wind, tides and current were so great, on many occasions, that I doubted whether the sounding could be successfully accomplished this year. As the various lines of soundings had to be established by means of instruments placed along the margins of the Bay, and as the high water drove us away from our stations for several hours at each tide. On the 25 of October, the Dykes were partly submerged and destroyed, and the marshes were inundated for several miles up to, and beyond the Intercolonial Railway; the marshes remained covered with water inside the Dykes and on the main road for more than a week, rendering all access to the work impracticable. On one occasion, during low water, last month (November), whilst returning from the work in our sounding boats towards 5 p.m. we grounded on the quick sands at the mouth of Laplanche with one boat, and on those of Menudie flats near the Missiguash with the other boat. This may be of some use in enabling you to judge why the survey has cost more time and money than was at first expected, and to give you some idea of Cumberland Basin at high and low water.⁵⁴

Malgré les difficultés rencontrées par Baillargé, ses travaux suscitent un vif intérêt chez ceux qui, à coup sûr, y voient enfin un sérieux engagement du Fédéral face à la construction du canal. Le *Dominion Board of Trade* de Montréal, la législature du Nouveau-Brunswick et les habitants de Shédiac font tous parvenir des documents réitérant leur appui au projet.⁵⁵ Ces derniers sont plus que de simples témoignages de soutien et insistent pour que le canal emprunte le tracé Shédiac-Shepody.⁵⁶ Cette requête trouve des appuis chez les députés du comté d'Albert, John Lewis, John Wallace, James Ryan et Rufus Palmer, qui pensent que le havre de Shédiac est plus accessible et plus près d'environ 40 milles du Saint-Laurent que n'importe quel autre point d'accès.⁵⁷ Les autres routes à l'étude sont celles de Laplanche, de

52 *Ibid.*, le 22 avril 1870, document 10577.

53 New Brunswick, *Journals of the House of Assembly* (Fredericton, 1869), p. xxvi.

54 Le 28 novembre et le 19 décembre 1870, RG 12, vol.3633, dossier 4284-6, partie 1, (documents non numérotés), ANC.

55 *Ibid.*, le 10 février 1871, document 14514, le 27 mai 1871, document 16287 et le 31 mai 1871, document 16370.

56 *Ibid.*, le 4 juillet 1871, document 16927.5.

57 *Ibid.*, le 16 juin 1871, document 16646. Pour un aperçu de la situation économique de Shédiac durant le dernier tiers du 19^e siècle, voir Rioux, “Shédiac”.

Missiguash et de Aulac. Des interventions de même type proviendront des deux côtés de l'isthme de Chignecto et donneront lieu à des débats teintés de partisanerie et régionalisme. Bref, rien pour donner une image de solidarité et d'unanimité aux revendications entourant l'obtention d'un projet devant pourtant bénéficier à l'ensemble des Maritimes.

S'il serait superflu d'analyser les particularités locales de toutes les régions de Fundy touchées par le projet, la situation de Shédiac mérite une attention particulière. La période de 1851 à 1871 sort de l'ordinaire puisqu'on y remarque une augmentation certaine des activités économiques, démographiques et sociales. Une ligne de chemin de fer, le *European and North American Railway*, est inaugurée en 1857; de même, un nouveau quai est aménagé et les exportations de bois sont à la hausse. De 1851 à 1871, la population passe de 2 895 à 5 756 personnes. Mais les choses se gâtent à compter de 1870 puisque Shédiac connaît un ralentissement économique et démographique. Les ateliers du chemin de fer sont transférés à Moncton en 1872 et les exportations de bois chutent rapidement. À compter de 1876, l'Intercolonial profite grandement à Moncton, mais place Shédiac en marge du trafic ferroviaire régional.⁵⁸ C'est peut-être ce qui explique la présence à une réunion publique tenue à la salle Smith de Shédiac le 17 avril 1871 des "principaux citoyens (de la ville), et d'un grand nombre d'étrangers venus de Moncton et d'ailleurs".⁵⁹ Le "haut" commerce, l'industrie, les manufactures, la navigation, l'agriculture, tout comme les professions libérales, étaient "dignement" représentés. Les participants s'entendent pour dire que la route de Shédiac à Memramcook ou Moncton est infiniment supérieure à celle de la baie Verte. Les arguments présentés sont nombreux : meilleur havre, présence régulière de navires imposants, facilité d'accès, bon refuge par mauvais temps, entrepôt du commerce interprovincial, etc. Les "connaisseurs" présents à la réunion démolissent les conclusions du rapport Crawley (1843), voulant que le creusage d'un canal à cet endroit était impossible. Selon le *Moniteur acadien*, les divers orateurs ont formellement répudié l'idée qu'ils désiraient influencer le gouvernement dans une affaire d'une si grande importance et repoussent tout "esprit de localité". Ils pensent cependant que l'adoption de la route de Shédiac, de préférence à celle de la baie Verte, permettrait d'épargner au moins un million et demi de dollars.⁶⁰ Doit-on conclure que les partisans de l'axe Moncton-Shédiac représentent un bloc opposé à celui de Sackville-Amherst, animé toutefois par une plus grande solidarité que ce dernier?

Entre temps, le Fédéral met sur pied une commission royale d'enquête composée d'hommes d'affaires et d'ingénieurs de différentes provinces. Elle est présidée par Hugh Allan; Samuel Keefer en est le secrétaire. Sa mission : étudier le système de canaux canadiens. Cette démarche est devenue nécessaire en raison de deux grands problèmes. Premièrement, les canaux existants sont désuets et incapables d'accommoder les navires maintenant en circulation sur les lacs du Canada central. En deuxième lieu, même si le système de canaux du Saint-Laurent n'a jamais

58 Rioux, "Shédiac", pp. 3-4.

59 *Moniteur acadien* (Shédiac), 6 mai et 2 juin 1871.

60 *Ibid.*

connu les succès escomptés, il est suffisamment important de le préserver en tant qu'outil vital au développement économique du Canada central! La Commission ne doit donc pas tellement se pencher sur la pertinence des canaux mais plutôt sur les dépenses à encourir pour les préserver et les rentabiliser. Même si John A. Macdonald insiste pour dire que le développement des moyens de transport du Saint-Laurent représente un projet d'envergure nationale, certains députés des Maritimes promouvoient leurs propres priorités régionales. Ils voient mal comment les canaux du Québec et de l'Ontario peuvent bénéficier aux Maritimes. C'est ainsi que le député de Sunbury John Burpee déclare que l'Intercolonial n'est pas l'unique attente des Maritimes en fait de travaux publics et, du même souffle, demande la construction du canal de la baie Verte.⁶¹ Il reçoit d'ailleurs l'appui de l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick qui, par le biais d'une lettre au Gouverneur général Lisgar, exige le début des travaux.⁶²

À la suite des travaux de la commission, le projet de la baie Verte est reconnu comme projet prioritaire et inscrit sur une liste de travaux de canalisation à réaliser. Le gouvernement Macdonald emboîte le pas et consacre 1 000 000 \$ pour entamer la construction.⁶³ Disons tout de suite que tous les canaux inscrits sur la liste de la commission furent construits, sauf celui de la baie Verte.⁶⁴ Depuis 1870, Baillargé en est toujours à préparer ses recommandations sur les particularités du projet Baie Verte. C'est à ce moment-là que Samuel Keefer produit un rapport *ad hoc* qui influence grandement la Commission Allan dans sa décision de recommander la construction.⁶⁵ Il y a donc deux rapports distincts et il revient à John Page de trancher la question. Ce dernier est débordé et estime qu'il lui faut examiner l'ensemble des documents produits afin d'éviter des conclusions trop hâtives.⁶⁶ Ce débat dure bien jusqu'en 1875 et met aux prises les ingénieurs Baillargé et Keefer. Cette rivalité interne n'est pas nouvelle au ministère des Travaux publics. Nombreuses sont les situations où ces professionnels étalent leurs divergences d'opinion sur la place publique.⁶⁷

Keefer trouve un allié en la personne de son confrère C.S. Gzowski et ensemble, ils soumettent un mémoire soulignant les "faiblesses" du projet Baillargé. Les éléments essentiels du rapport de ce dernier se résument à ceci: "The extent of land that would probably be required for the Canal and outside drainage is about 500 feet in width, for a distance of 18.84 miles, equal say to 1146 acres. One permanent bridge of probably 700 feet in length will be required across the river AuLac for the Intercolonial railway and post road and 9 swing bridges across the

61 Canada, *Debates*, 1st Parliament, 3rd session, March 23, 1870, p. 681.

62 New Brunswick, *Journals of the House of Assembly* (Fredericton, 1871), pp. 211-12.

63 Joseph P. Neal, "The Story of the Chignecto Ship Railway", *The Atlantic Advocate* (February, 1979), p. 79.

64 Editor's Note, *Saint John Telegraph*, le 13 mars 1945.

65 Owrap, *Building for Canadians*, p. 116.

66 Le 30 avril 1872, RG 12, vol. 3633, dossier 4284-6, partie 2, document 22527, ANC.

67 Pour un aperçu des nombreuses rivalités entre ingénieurs et architectes du ministère des Travaux publics fédéral, le lecteur aura avantage à se référer à Owrap, *Building for Canadians*.

other roads traversed by the Canal”.⁶⁸ Keefer et Gzowski retiennent deux données importantes des conclusions de Baillargé: elles soutiennent leur conviction quant à la faisabilité technique du projet et démontrent que la commission Allan en a sous-estimé les coûts. Ils déplorent cependant l’absence d’information quant à l’évaluation des coûts de construction et à la disponibilité des matériaux nécessaires.⁶⁹ En somme, le rapport ne satisfait pas les exigences reliées au processus décisionnel et Keefer va plus loin dans sa réflexion :

We are clearly of [the] opinion that there are important defects in the general design, more especially in the arrangement of the location of the locks, which tend materially to enhance the cost of the Canal. It is only from a personal examination of the ground, along with the survey and report of your Engineer, that we should feel ourselves warranted in expressing a definite opinion as to the location, plan of construction and cost of the work....but before approving of any plan, or naming any sum, the ground should first be gone over to satisfy us that the best line had been selected.⁷⁰

Keefer et Gzowski pensent qu’un arpentage supplémentaire peut être effectué en l’espace de trois mois. Ils semblent toutefois convaincus que le canal est faisable et à un coût variant entre cinq et six millions de dollars. Comme on peut s’en douter, Baillargé va réagir assez vivement à ce coup de force de ses collègues. Dans un long plaidoyer, il rappelle que, lorsqu’il se vît confier la tâche d’examiner l’isthme de Chignecto, il fut entendu que son rapport serait remis directement à John Page qui lui, en ferait part au gouvernement. Pour des raisons inconnues, ledit rapport se retrouva plutôt entre les mains de Keefer et Gzowski qui eux, ignoraient tout des circonstances dans lesquelles il fut préparé. Keefer condamne la route Missiguash-Aulac et recommande celle de Laplanche-Tidnish. Selon Baillargé, la première est accessible à n’importe quel niveau de marée alors que la deuxième l’est seulement à mi-marée (*half-tide*). Finalement, Keefer omet un élément essentiel: “...the canal cannot be made accessible at low water, in the Bay of Fundy”.⁷¹ L’intervention de Baillargé n’a pas l’effet escompté et, en février 1873, l’équipe Keefer-Gzowski présente un rapport fort détaillé recommandant la ligne Laplanche-Tidnish. C’est selon eux la route la plus courte entre la baie Verte et le bassin de Cumberland, celle qui demande le moins d’excavation et le moins d’écluses. Ils repoussent ainsi les deux autres tracés préalablement étudiés, soit ceux de Memramcook et de Petitcodiac-Shédiac. Finalement Keefer et Gzowski soulignent fortement les grandes difficultés associées à l’entreprise et les particularités des marées qui “are such as the history of Engineering furnishes no example”.⁷²

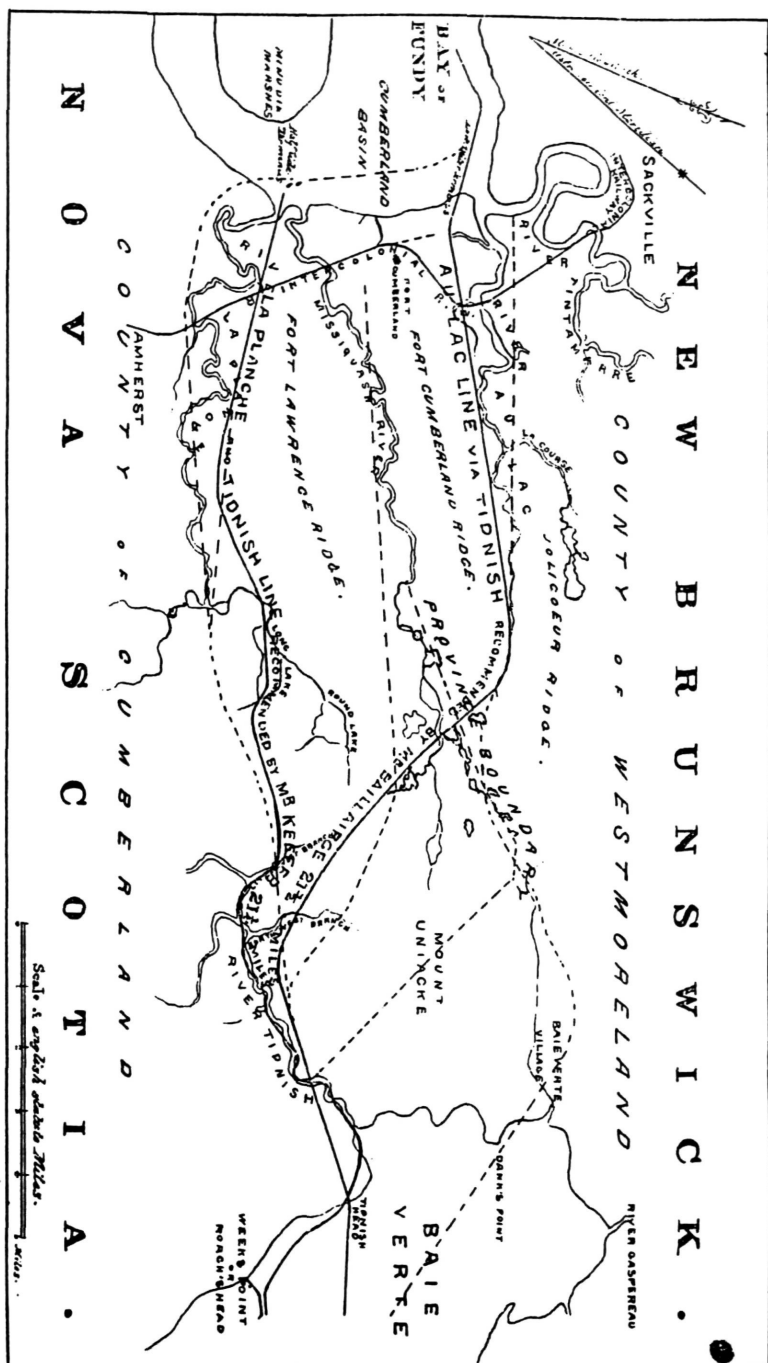
68 Le 6 mai 1872, RG 12, vol.3633, dossier 4284-6, partie 2, document 22692, ANC.

69 *Ibid.*, le 3 mai 1872, document 22573.

70 *Ibid.*, le 27 mai 1872, document 23167.

71 *Ibid.*, le 23 décembre 1872, document 27431.

72 *Ibid.*, le 21 février 1873, document 28653.



Carte 1 - Carte illustrant les deux options de tracés pour le canal de la Baie Verte, selon Baillargé et Keefler, circa 1872.
Source: RG 12, vol. 3633, dossier 4284-6, partie 2, ANC.

La rivalité Keefer-Baillargé trouve écho aux Maritimes, où elle réveille certaines rivalités inter-régionales. Le rapport Baillargé suggère une route en territoire néo-brunswickois tandis que le tracé retenu par Keefer traverse la Nouvelle-Écosse. C'est par l'entremise du *Chignecto Post* (Sackville) et du *Amherst Gazette* (Amherst) que de multiples intervenants défendent ou condamnent les rapports Baillargé et Keefer.⁷³ Pour sa part, le *Saint John Telegraph*, quoique moins actif dans le débat, comprend mal l'option Keefer (Laplanche-Tidnish). Cette route ne rend le canal accessible qu'à demi-marée; elle est "...unserviceable consequently for one half of the time each day, during the season of navigation, and not susceptible of being rendered available hereafter at the time of low water".⁷⁴ Il ne s'agit donc pas du grand débat continuuel entre Saint John et Halifax quant à la pertinence du canal, mais simplement de la question de son emplacement. Quoiqu'il ne faille pas exagérer l'importance d'en arriver à un consensus local, il est permis de penser que ce climat de discorde nuisait à la reconnaissance du projet à l'échelon national. On connaît déjà la rivalité qui a opposé Sackville et Amherst à la fin des années 1870 pour l'obtention du terminal du chemin de fer *New Brunswick and Prince Edward Railway*.⁷⁵ Durant les années 1870, Sackville sera très active comme port de la baie de Fundy. Vingt-six vaisseaux y seront construits; ses installations portuaires serviront à l'exportation d'une foule de produits agricoles et forestiers en Angleterre, aux Indes occidentales et aux États-Unis. Qui plus est, la ville est un point d'arrêt sur l'Intercolonial. La défaite libérale de 1878 et la nomination de Charles Tupper à titre de ministre des Travaux publics est toutefois une mauvaise nouvelle pour les hommes d'affaires de Sackville, qui doivent par la suite batailler ferme pour ne pas se faire ravir leur projet par Amherst. Centre industriel et commercial en pleine croissance, Amherst compte en 1878 un secteur manufacturier diversifié.

Malgré cette controverse, le processus gouvernemental de réalisation du projet va de l'avant. En mars 1873, le ministère des Travaux publics sollicite des soumissions pour la construction du canal.⁷⁶ Un *Ordre en Conseil* est émis pour autoriser la construction. Les députés néo-brunswickois forcent cependant le ministère à remettre les documents de Keefer à Baillargé pour que celui-ci les examine.⁷⁷ On étend ensuite la requête pour que le tout soit soumis à John Page, qui doit arrêter un choix définitif sur la route à suivre. Il ne s'agit plus d'une cause régionale unanime et le tout dégénère en un autre affrontement entre deux provinces maritimes. Le Gouverneur général est saisi de l'affaire le mois suivant et le *Chignecto Post* craint que l'histoire ne nuise grandement à la région. Les communautés rivales de l'isthme de Chignecto doivent faire preuve de plus de coopération: "The importance of local interests may at times exceed general interests, and thus influence works undertaken by the public". Le tout prend la

73 *Amherst Gazette* (Amherst), le 25 octobre, les 1er, 8 et 15 novembre 1872. *Chignecto Post* (Sackville), le 31 octobre 1872.

74 *Saint John Telegraph*, le 13 janvier 1873.

75 Dean Jobb, "The Politics of the New Brunswick and Prince Edward Railway, 1872-1886", *Acadiensis*, XIII, 2 (Spring 1984), pp. 69-90.

76 RG 12, vol. 3633 dossier 4284-6, partie 2, document 29008, ANC.

77 *Ibid.*, le 21 mars 1873, document 29281.

forme d'une compétition entre deux professionnels, Keefer et Baillargé.⁷⁸

Après s'être penché sur les documents de Keefer, Baillargé exprime à son tour de grandes réserves. Dans un premier temps, Baillargé se penche sur la question des coûts. Keefer évalue à 5 650 000 \$ le coût d'un canal (à mi-marée) de Aulac à Tidnish, comparé à 8 217 849 \$ pour son propre projet. Baillargé pense que le coût d'une structure à accès à pleine marée se chiffre à 8 592 849 \$. Dans un deuxième temps, il fait certaines remarques sur les plans, qu'il juge imprécis. Bien qu'ils soient tracés selon la même échelle, les deux plans contiennent des disparités évidentes. Par exemple, la rivière Laplanche est selon lui de 3 000 à 5 000 pieds hors de sa position réelle, le lac Laplanche est placé au nord plutôt qu'au sud de cette rivière et la rivière Tidnish et ses tributaires sont incorrectement indiqués.⁷⁹ En conclusion, Baillargé se dit convaincu que la construction d'un canal à demi-marée sur la ligne Laplanche-Long Lake est impraticable en raison d'un problème d'approvisionnement en eau. Comme il se doit dans le contexte régionaliste cité plus haut, Keefer reçoit l'appui de citoyens néo-écossais et il communique au ministère la correspondance de neuf d'entre eux, impliqués dans la navigation sur la baie de Fundy.⁸⁰

En mai 1873, la situation est jugée trop tendue et John Page doit trancher la question quant à la meilleure route à suivre. Dans un long rapport publié l'année suivante, Page se range clairement du côté de Baillargé et du tracé Aulac-Tidnish via la vallée de la Missiguash. Le terminus ouest est bien mieux pourvu en réserve d'eau. Bref, Page est d'avis que le rapport recommandé par Keefer-Gzowski "...being liable to so many positive objections, that could in no perceptible way be neutralized by any future practical advantage". Les coûts seraient probablement d'au moins 15 pour cent (7 100 000 \$) plus élevés que prévu et il doute que la structure proposée puisse bénéficier à la navigation. Il termine toutefois en précisant que quelque soit la route choisie, ce projet revêt des difficultés exceptionnelles.⁸¹ Keefer réplique en invoquant sa longue expérience au ministère des Travaux publics. Il assure qu'il s'est acquitté de sa tâche en toute bonne foi et pour servir son pays.⁸² Page pense qu'un canal accessible à tout niveau de marée peut être construit pour 8,5 millions \$. Il exprime aussi des réserves sur la pertinence commerciale du projet, en raison du peu d'information disponible.⁸³ Le président de la *Dominion Board of Trade* donne pourtant une bonne indication de l'importance du projet et ne s'attarde pas aux arguments de rentabilité et de développement commercial, conditions utilisées par le Fédéral pour refuser régulièrement le projet. Le président s'exprime en ces termes : "If we could pass up our Canals, vessels

78 *Chignecto Post*, le 29 mars 1873.

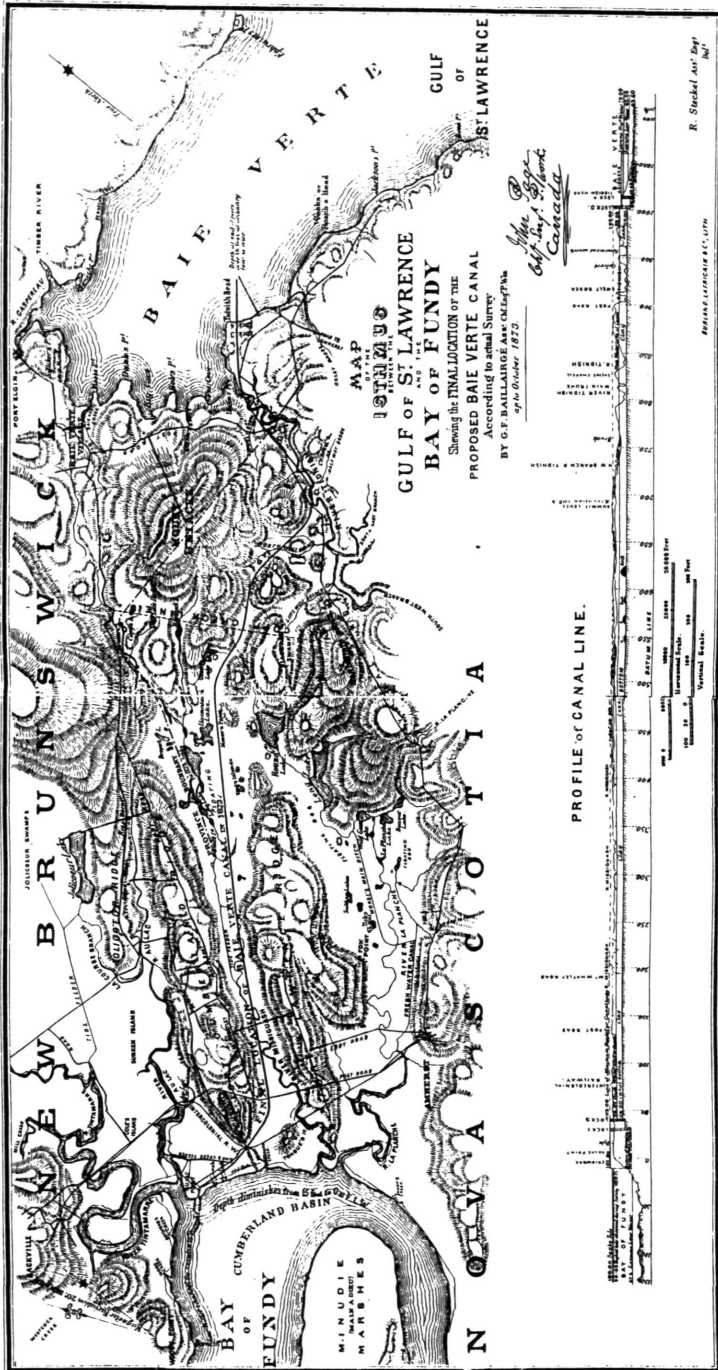
79 Le 12 avril 1873, RG 12 vol. 3634, dossier 4284-6 partie 2, document 29889, ANC.

80 *Ibid.*, le 17 avril 1873, partie 3, document 29980.

81 John Page, "Baie Verte Canal: Report to the Chief engineer of Public Works on the Construction of a Canal between the Gulf of St-Lawrence and the Bay of Fundy" (Ottawa, 1874), RG 12, vol. 3634 dossier 4284-6, ANC.

82 Le 27 mai 1873, RG 12, vol. 3634, dossier 4284-6, partie 3, document 31109, ANC.

83 C.R. McKay, "Investors, Government and the CMTR: A Study of Entrepreneurial Failure", *Acadiensis*, IX, 1 (Autumn 1979), p. 72.



Carte 2 - Carte illustrant le tracé final du canal de la Baie Verte, tel que proposé par G.F. Baillargé, octobre 1873.
Source: RG 12, vol. 3634, dossier 4284-6, 1873, ANC.

large enough to bring coal and iron and other products from the Maritime Provinces, which they would give in exchange for our products, instead of sending up money for all their purchases we would do more to make them all thoroughly Canadian and united with us, than could be done in any other way".⁸⁴ Il faut préciser que dès les élections de 1872, il existe un mécontentement évident chez les députés des Maritimes face à la grande préoccupation du Fédéral pour le développement de l'Ouest. On se disait que les énormes dépenses consenties pour des travaux publics comme le *Canadian Pacific Railway* ne devaient pas se faire au détriment de l'Est. Joseph Howe, par exemple, ne demeura en politique qu'à la condition que l'on investisse davantage dans des projets comme le canal de la baie Verte et l'extension du système de chemins de fer de la Nouvelle-Écosse.⁸⁵

La publication du rapport Page ne résulte pas pour autant en une implication définitive du gouvernement Macdonald. Ce dernier est d'ailleurs battu par les libéraux d'Alexander Mackenzie en 1875. Même si Charles Tupper, alors dans l'opposition et ardent défenseur du canal, presse les libéraux d'agir, le député libéral d'Inverness (N.-É.) Samuel Macdonell, témoigne du peu de conviction à l'égard du projet chez plusieurs politiciens de la Nouvelle-Écosse : "In the face of such confusion, was it not the duty of the House to pause before spending money on a canal where there would seem to be no certainty as to either its cost or its utility as a trade route"?⁸⁶ Macdonell n'est qu'un des 18 députés néo-écossais qui, en avril de l'année précédente, se sont prononcés contre le projet. Selon eux, celui-ci doit être classé au bas d'une longue liste d'autres travaux publics plus pressants à examiner.⁸⁷ Leur vœu est exaucé puisque le 25 mai 1875, le ministre des Travaux publics recommande l'établissement d'une commission royale d'enquête afin de connaître "...the commercial advantages to be derived from the construction of the Bay Verte Canal".⁸⁸ Celle-ci doit examiner six grands points : i) comparer les distances parcourues en partance du Saint-Laurent vers l'Amérique du Sud et les États-Unis en empruntant le trajet de Canso et celui du canal projeté; ii) établir l'état et les perspectives de commerce avec ces ports de l'Amérique du Sud et des États-Unis; iii) mesurer l'impact du canal sur les activités commerciales du nord de la Nouvelle-Écosse, du Cap-Breton et du sud de Terre-Neuve; iv) évaluer la taille des vaisseaux pouvant utiliser le canal; v) préciser la nature du commerce local pouvant bénéficier du canal dans la région de Fundy, dans le nord du Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard; vi) et finalement, estimer les difficultés que peuvent rencontrer les navires lorsque confrontés aux fortes marées de la baie de Fundy. Le ministre suggère que la commission soit présidée par John Young de Montréal, assisté de W.P. Howland de Toronto et de Joseph W. Lawrence de Saint John. Les commissaires doivent visiter Halifax, Saint John, Charlottetown, Montréal, entre autres, afin de recueillir des opinions quant au potentiel commercial

84 RG 12, vol. 3634, dossier 4284-6, partie 3, ANC.

85 Philip Buckner, "The 1870s: Political Integration", in Forbes et Muise, eds., *The Atlantic Provinces in Confederation*, p. 50.

86 Canada, *Debates*, 3rd Parliament, 2nd session, March 2nd, 1875, p. 436.

87 Le 4 avril 1874, RG 12, vol. 3634, dossier 4284-6, partie 3, document 40145, ANC.

88 *Ibid.*, le 23 juin 1875, document 51302, ANC.

du canal.⁸⁹ Éventuellement, Peter Jack de Halifax se joindra au groupe.

Sans vouloir accorder trop d'importance à la personnalité des commissaires, l'étude de leur origine et de leurs intérêts respectifs peut faire mieux comprendre les conclusions de la commission. Ainsi, après un court passage au Parlement fédéral (1872-73), John Young dut accepter plusieurs petits postes de faveur du gouvernement libéral d'Alexander Mackenzie. Dès 1873, il éprouve de graves difficultés financières à la suite d'investissements dans le télégraphe transatlantique et dans la propriété foncière. C'est après avoir été inspecteur des farines pour le port de Montréal qu'il est nommé président de la commission du canal. Il y avait belle lurette qu'il s'était fait promoteur des canaux et chemins de fer, mais pas n'importe lesquels. Il partageait les prétentions des autres marchands de Montréal sur les possibilités du Saint-Laurent, qu'il considérait comme le meilleur débouché commercial de l'Ouest. Il défendra surtout le projet du canal de Caughnawaga.⁹⁰ Quant à Joseph Wilson Lawrence, il est entré en politique provinciale néo-brunswickoise en 1854 et s'est opposé au projet de Confédération en 1864. Il a détenu pour un bref moment le poste de commissaire des chemins de fer dans le gouvernement d'Albert James Smith. Destitué par le parti de Tilley en 1866, c'est à la demande des libéraux fédéraux d'Alexander Mackenzie qu'il accepte de se joindre à Young à titre de commissaire.⁹¹

La Commission tient des audiences à partir du 1er juillet 1875, d'abord à Montréal, puis à Charlottetown, Summerside, Alberton, Dalhousie, Bathurst, Newcastle, Chatham, Sackville, Saint John, Pictou, Amherst, Baie Verte, Halifax, Montréal (à nouveau), Québec, Gloucester et à Cape Ann aux États-Unis. En plus d'entendre les intervenants intéressés, les Commissaires se rendent à l'isthme de Chignecto pour examiner les terminus proposés. Le rapport de la commission Young est remis au gouvernement fédéral le 2 décembre 1875. Une grande conclusion en ressort : le canal n'est pas vraiment attrayant pour le commerce outre-mer mais peut grandement accentuer les échanges interprovinciaux de l'est canadien. En Nouvelle-Écosse, la grande majorité des échanges s'effectue avec la Grande-Bretagne, les États-Unis et les Antilles. Or ces destinations ne requièrent pas l'usage du canal. Ce dernier peut possiblement encourager le transport de charbon en partance de Pictou vers les États-Unis. Spécifions cependant qu'un canal de 15 pieds de profondeur ne peut pas accommoder les nouveaux navires à vapeur qui supplantent progressivement les voiliers. Les mêmes remarques s'appliquent aux neuf principaux ports du sud du Nouveau-Brunswick qui, avec d'autres petits ports du versant néo-brunswickois de Fundy, comptent pour 84 pour cent du commerce que la province entretient avec les États-Unis et l'étranger. Encore là, le canal n'est guère essentiel. Comme l'indique le tableau un, les ports de la côte nord de la province eux, font surtout du commerce avec la Grande-Bretagne et les marchandises sont transportées par des vaisseaux trop gros pour le canal qui, de

89 *Ibid.*

90 G. Tulchinsky et Brian J. Young, "John Young", *Dictionnaire biographique du Canada*, X (1871-1880), pp. 790-8.

91 D.G. Bell, "Lawrence, Joseph Wilson", *Dictionnaire biographique du Canada*, XII (1891-1900), pp. 582-4.

toute façon, n'est pas sur leur route. Le même scénario s'applique à l'Île-du-Prince-Édouard, dont le commerce avec l'étranger n'a guère besoin du canal.

Tableau Un⁹²
Vaisseaux en partance des ports du nord et de l'est du Nouveau-Brunswick
à destination de la Grande-Bretagne, du 30 juin 1873 au 30 juin 1874.

Ports	Vaisseaux	Vers Grande-Bretagne
Chatham	148	139
Dalhousie	22	22
Bathurst	31	13
Baie Verte	4	4
Newcastle	56	52
Richiboucto	85	81
Shédiac	29	29

Par contre, les échanges entre les États-Unis et le port de Saint John seraient avantagés par un éventuel canal, car celui-ci réduirait considérablement les distances à parcourir. Cette constatation est encore plus évidente si jamais le Canada renouvelle le traité de Réciprocité avec son voisin du sud. Il existe déjà un service de navires à vapeur assurant la liaison entre l'Île-du-Prince-Édouard et Boston, avec escale à Halifax. Ces navires transportent des marchandises et des passagers de Boston vers Halifax et Charlottetown, et ramènent des cargaisons d'articles à bas tarifs tel le maquereau. Une bonne partie de ce maquereau provient d'ailleurs des goélettes américaines pêchant dans le Golfe et déchargeant leur cargaison à Charlottetown. Quant à la côte sud de Terre-Neuve, son commerce étranger n'est pas influencé par le canal puisque les deux routes les plus courtes pour elle demeurent Canso et le Cap North.

Les perspectives sont toutefois plus encourageantes pour le commerce interprovincial, pour lequel il n'existe malheureusement pas de statistiques. Les commissaires sont cependant unanimes à penser que ce type de commerce serait grandement stimulé par le canal. Ainsi, les vaisseaux des Grands Lacs descendraient le Saint-Laurent et utiliseraient le canal pour atteindre Saint John et les États-Unis sans aucun transbordement. La distance serait substantiellement réduite et les cargaisons de farine et autres produits se détailleraient donc à meilleur prix. Ce discours positif occupe une place limitée dans le rapport et cède la place au scepticisme lorsque les commissaires traitent du système de ports d'accueil aux Maritimes et de la présence croissante du chemin de fer. Dans un premier temps, la plupart des cargaisons de farine en provenance des États-Unis sont débarquées à

92 John Young, "Report of the Baie Verte Canal Commission", Montréal, 2nd December 1875. RG 12, vol. 3634, dossier 4284-6, partie 3, ANC.

Halifax et à Saint John; elles ne sont donc aucunement influencées par le canal. Des 400 000 barils de farine venant de l'Ontario et du Québec, 250 000 sont expédiés sur la ligne du Grand Tronc vers Portland, où ils sont transbordés sur des vapeurs qui les distribuent en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. Mais de 40 pour cent à 50 pour cent de ces cargaisons sont expédiées par rail durant l'hiver, quand le canal serait fermé. Environ 150 000 barils de farine descendent le Saint-Laurent vers Shédiac, d'autres ports de la côte nord et Pictou durant la saison de navigation. De Shédiac, des chargements sont acheminés par rail vers Saint John et d'autres ports de Fundy; de Pictou, ils sont plutôt envoyés par train sur Halifax ou d'autres endroits en Nouvelle-Écosse. Sur tous ces trajets, les tarifs sont très modestes. Les exportations par vapeur de charbon de Pictou vers Montréal et Québec font que des cargaisons de retour deviennent une nécessité. Des marchandises sont ramenées dans ces vaisseaux à des coûts presque équivalents à ceux découlant d'un retour à vide, soit 15 sous par baril vers Shédiac et Pictou.

L'opinion exprimée par les clients potentiels du canal est que cette entreprise ne peut pas faire compétition convenablement aux autres routes établies. Sans élaborer sur la méthode de calcul utilisée, les commissaires estiment qu'une cargaison voyageant par train de Shédiac à Saint John nécessite 12 heures, contre 25 heures par le canal. On sait qu'il n'y a aucun chemin de fer lorsque le projet est mentionné pour la première fois, en 1822. Depuis, quel progrès! Le Grand Tronc entre Montréal et Portland débute en 1853, le chemin de fer de Saint John à Shédiac en 1861 et celui de Pictou à Halifax entre en service en 1870. Ce sera bientôt le tour de l'Intercolonial qui desservira une nouvelle ligne Montréal - Québec - Halifax - Saint John, incluant des arrêts dans plusieurs ports de la côte nord du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. Une autre ligne est déjà en construction reliant Saint John à Québec et Montréal, ce qui a pour effet de diminuer considérablement (140 milles) la distance entre ces deux villes et les ports de Saint John, Saint Stephen et Saint Andrews. Finalement, un autre tronçon est en construction pour desservir Fredericton - Rivière-du-Loup, avec un embranchement à la ligne Saint John - Fredericton. À n'en pas douter, ces chemins de fer s'accaparent d'une grande partie du trafic entre le Canada central et les Maritimes, un trafic qui, autrement, aurait pu revenir au canal. Certains chiffres viennent corroborer les dires des commissaires tel que l'indique le tableau suivant :

Tableau Deux⁹³
Valeur des biens importés à Saint John par le Grand Tronc,
en provenance du Canada central, 1865-74.

1865 -	247 374 \$	1872 -	2 374 393 \$
1866 -	301 556 \$	1873 -	2 544 600 \$
1871 -	1 898 223 \$	1874 -	3 241 795 \$

Finalement, les témoignages recueillis chez les compagnies de pêche de l'est des États-Unis ne favorisent guère le canal. En effet, lors de leurs voyages de pêche vers le détroit de Northumberland et le nord de l'Île-du-Prince-Édouard, les Américains s'arrêtent toujours à Canso pour embaucher des pêcheurs, acheter de la bouette et du sel. Également, lorsqu'ils reviennent des Îles-de-la-Madeleine, le passage de Canso est plus direct.

Le rapport est donc majoritaire et concluant : le canal ne stimule pas suffisamment le commerce international canadien, étant donné qu'il ne diminue pas assez les distances vers la Grande-Bretagne, l'Amérique du Sud et les Antilles.⁹⁴ Cependant, même si l'on reconnaît l'importance du canal pour le commerce local, le sujet est bâclé assez rapidement par la commission, ce qui pousse J.W. Lawrence à présenter un rapport minoritaire en juin 1875. Ce dernier pense que l'orientation même de l'enquête est biaisée. Pourquoi demander si le canal peut être rentable et couvrir ses frais? A-t-on déjà vu des projets de travaux publics devenir rentables? Au niveau technique, la machinerie maintenant disponible peut effectuer le travail pour moins de 5 000 000 \$. Il serait toujours possible de l'élargir, comme on le fait pour les canaux du Canada central. Justement, si l'on pense que le canal de la baie Verte n'est pas en mesure de faire compétition avec les chemins de fer et canaux existants, pourquoi élargir les canaux du Saint-Laurent et le canal Welland, des structures situées à côté de chemins de fer ouverts à longueur d'année? N'est-ce pas John Page lui-même qui a déclaré que "...these canals (Central Canada) have never done anything like the extent of business they might have been reasonably expected to do from their situation, connection and capacity".⁹⁵ Et Lawrence de renchérir que "...yet today their enlargement is going on at the expense of the country".⁹⁶ Avant de conclure "It is not the existing trade between the Bay of Fundy and the Gulf of St-Lawrence that should determine the question, as to whether the Canal should be built, it is the trade the Canal will create and develop".⁹⁷ D'ailleurs, aussi tard qu'en 1885, Lawrence jugera que la Confédération est une faillite et une erreur. Est-ce que l'abandon du projet Baie Verte n'aurait pas que confirmé son interprétation?

Pour appuyer ses dires, Lawrence a aussi recours à différents témoignages dont ceux de l'ingénieur Reuben Lunt et du célèbre historien Thomas Chandler Haliburton. Sur le plan technique, Lunt pense qu'un vapeur peut effectuer 35 voyages en sept mois via le canal contre seulement 26 en utilisant le passage de Canso. De plus, le canal permet d'économiser 140 heures de navigation ("*steaming*"). Sur les plans politique et économique, Haliburton y voit le stimuli nécessaire à l'établissement de grands axes permettant l'union économique des Maritimes et comme une puissante influence "...in cementing their union, by creating a reciprocal dependence upon each other, by facilitating the means of friendly intercourse and increasing their commercial relations".⁹⁸ Mais rien n'y fait

94 *Ibid.*

95 J.W. Lawrence, "A Minority Report on the proposed Baie Verte Canal to the Honourable Richard W. Scott", Ottawa, 28 June 1875. RG 12, vol. 3634, dossier 4284-6, partie 3, ANC.

96 *Ibid.*

97 *Ibid.*

98 *Ibid.*

et, en 1876, Albert Smith est le politicien qui a la pénible besogne d'annoncer que le projet de la baie Verte est abandonné par Ottawa.⁹⁹ Cette mission a probablement été difficile à accepter pour cet ancien opposant au projet confédératif. Il avait lui-même été fort exaspéré par le retard dans la construction de l'Intercolonial et l'écrasante prédominance des représentants du Canada central à la Chambre des communes qui, selon lui, accentuèrent le sentiment d'aliénation des députés des Maritimes. C'est possiblement l'achèvement de l'Intercolonial en 1876 qui rendra Smith plus conciliant envers la décision fédérale d'abandonner le projet de la baie Verte.¹⁰⁰

Les résultats de cette recherche nous ramènent au coeur du débat qui se ranime à chaque fois que l'on étudie le potentiel du canal. Ses promoteurs insistent toujours sur le fait que le potentiel ou la rentabilité de tels projets n'a jamais empêché les gouvernements d'effectuer de grands travaux publics au Canada central. Pourquoi cette attitude de deux poids, deux mesures quand vient le tour des Maritimes? C'est un peu ce qu'exprime le docteur W.C. Milner, grand promoteur du canal et membre de la commission Young, dans une lettre à Sir Albert Smith, alors ministre fédéral des Pêches. Milner se dit convaincu que le premier ministre Mackenzie avait certainement chargé Young de faire tout en son pouvoir pour que la Commission condamne le projet.¹⁰¹

L'étude du projet Baie Verte comporte donc certaines composantes à retenir. Dans un premier temps, il est évident que l'avenir du projet était lié aux disparités politiques existant déjà entre le Canada central et les Maritimes. Or, ces disparités favorisent la première région. Si des politiciens comme George Brown et Walter Stanley voyaient l'Intercolonial comme une concession nécessaire à l'union, il est peu probable qu'ils appuyaient une deuxième infrastructure de transport aux Maritimes. Dans un deuxième temps, il aurait été surprenant que l'ensemble des politiciens des Maritimes fassent front commun autour d'un projet régional, aussi louable soit-il. On était encore loin du *Maritime Rights Movement*. Ce constat est tout aussi applicable aux rivalités inter-régionales du temps, dans la région Fundy par exemple. Le premier point chaud se situe dans la région Sackville - Amherst, tandis que le deuxième a une portée beaucoup plus grande puisqu'il englobe la rivalité portuaire Saint John - Halifax. Conclusion : le projet de la baie Verte ne bénéficiait pas d'un appui unanime au sein de la région et ne l'aura jamais complètement, à cause de la résistance historique d'Halifax à voir son trafic portuaire menacé par un tel canal. Finalement, il est également intéressant de comparer nos conclusions à celles de C.R. McKay dans son étude sur le *Chignecto Marine Railway*, pour qui l'interprétation romantique de ce projet est l'héritage de l'époque du *Maritime Rights Movement*. Selon lui, au début du 20^e siècle, plusieurs politiciens vieillissants prétendirent que le Fédéral avait fait du projet Baie Verte une promesse visant à attirer les Maritimes dans la Confédération. Il déplore que

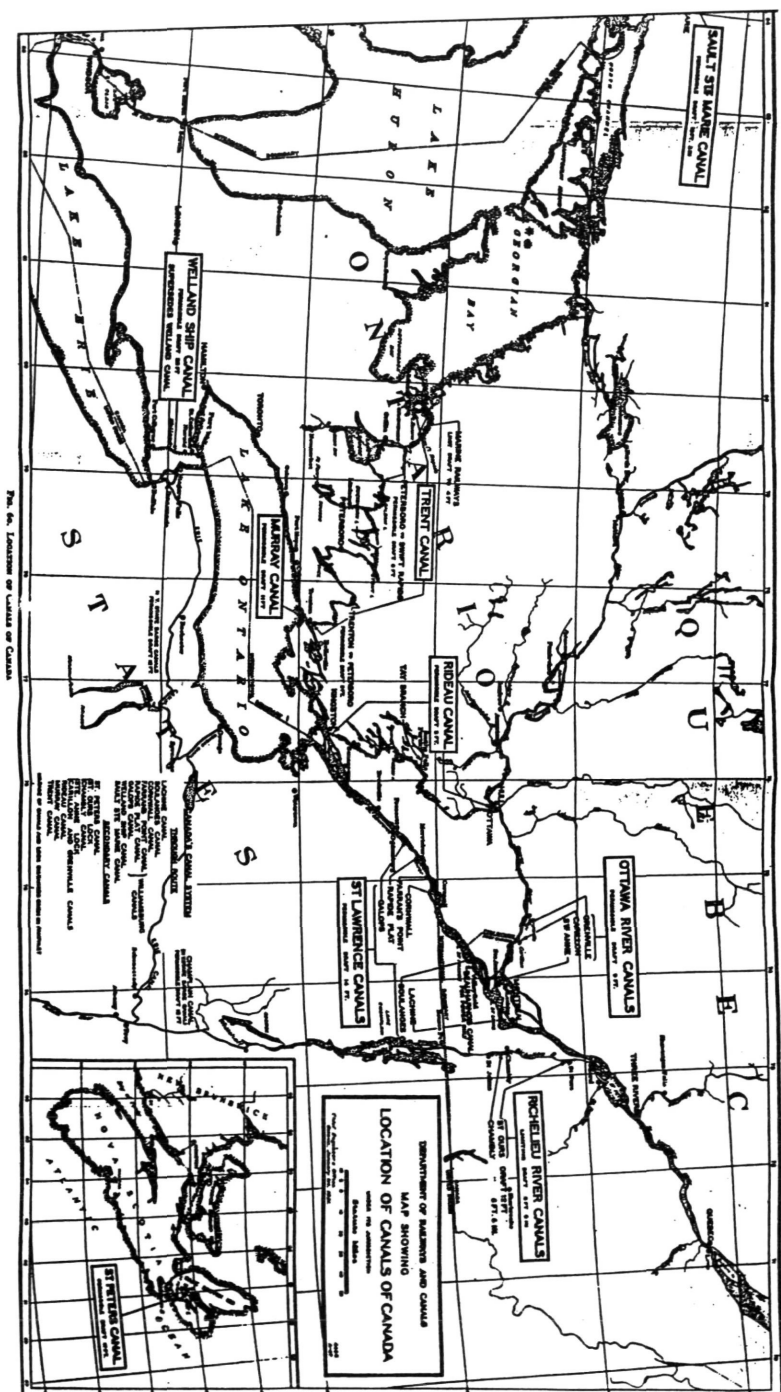
99 Carl Wallace, "Albert Smith, Confederation, and Reaction in New Brunswick: 1852-1882", *Canadian Historical Review*, XLIV, 4 (1963), p. 306.

100 C.M. Wallace, "Smith, Sir Albert James", *Dictionnaire biographique du Canada*, XI, pp. 916-23.

101 *Saint John Telegraph*, le 13 mars 1945.

Carte 3 - Carte illustrant l'emplacement des canaux canadiens en 1934.

Source: Canada, *Chemins de fer et canaux*, Rapport annuel, Ottawa, 1935, p. 199.



l'on ait développé la notion voulant que le Canada central devait cet investissement aux Maritimes, peu importe sa rationalité économique. Il en arrive à la conclusion que l'on doit même envisager l'hypothèse que le projet CMTR ait détourné des ressources de projets plus utiles, contribuant ainsi au déclin de l'économie de la région.¹⁰²

Si l'on doit effectivement concevoir que le projet Ketchum échoua et engloutit d'importants capitaux, il faut déplorer que McKay ait négligé d'adopter une approche plus globale. Il évacue ainsi complètement le contexte et l'esprit entourant le processus d'approbation des grands projets de canaux du Canada central qui, à la fin du 19^e siècle, atteignent déjà la douzaine et dont la plupart sont en difficulté financière. La décision d'investir des fonds publics et privés dans ce genre de projet reposait simplement sur la conviction politique et régionale qu'il n'y avait pas de prix pour assurer le développement économique de la grande région du Saint-Laurent et l'ouverture de voies maritimes vers l'ouest. Bref, on était convaincu que l'avenir était là, ce qui n'était pas le cas pour les Maritimes. Le fait de ne pas construire le canal fut probablement déterminant dans l'orientation économique régionale.

102 McKay, "Investors, Government and the CMTR.", p. 93.