

NOTE DE RECHERCHE

Le réseau postal et son rôle dans l'articulation du système urbain au Nouveau-Brunswick entre 1870 et 1909

PENDANT BIEN LONGTEMPS, les études urbaines ont eu tendance à porter sur des communautés spécifiques, sans que celles-ci soient replacées dans leur contexte environnant. Cette vision de l'histoire urbaine, que l'on peut qualifier de "locale", a été profondément renouvelée au tournant des années 1970, avec l'arrivée de la "*new urban history*". Animé par les travaux d'historiens tels S. Thernstrom aux États-Unis et M. Katz au Canada, ce courant a surtout concentré ses efforts sur l'étude de la mobilité sociale à l'intérieur des villes, fournissant ainsi plusieurs indications sur l'évolution des classes sociales et de la famille dans les centres urbains étudiés. Par contre, il n'a pas réussi à se placer dans un contexte plus large qui puisse lui permettre de transcender l'expérience d'une communauté en particulier, pour dégager un portrait plus général de la mobilité sociale en milieu urbain.¹ Parallèlement aux travaux de Thernstrom et des autres, une autre approche de l'histoire urbaine prenait forme. Celle-ci a placé le phénomène d'industrialisation au coeur même de l'histoire urbaine. Cette conception de l'histoire urbaine a été appliquée par plusieurs historiens-géographes, surtout aux États-Unis, en particulier par A.R. Pred et B. Berry. Ses tenants voient le phénomène d'industrialisation comme opérant sur les plans démographique et structurel. L'urbanisation démographique est envisagée comme étant le résultat d'une redistribution de la population dans certains centres. Or, ce facteur de redistribution favorise toutefois certaines villes plutôt que d'autres et, plus souvent qu'à leur tour, les grandes villes. C'est que le processus d'urbanisation ne revêt pas seulement une dimension démographique, il a aussi une dimension structurelle. Celle-ci prend la forme d'une mise en place de fonctions sociales, politiques et économiques qui demandent une certaine organisation de l'espace. L'urbanisation structurelle nécessite donc, afin d'être opérationnelle, une certaine concentration de population (une ville), mais aussi la présence de moyens de transmission, de contrôle et de pouvoir, qui se traduisent souvent par la mise en place de réseaux de communication.² Pour reprendre la

1 Pour une critique de ce type d'étude en histoire urbaine, voir G.A. Stelter, "A Regional Framework for Urban History", *Revue d'histoire urbaine / Urban History Review*, 13, 3 (1985), p. 194 et J. de Vries, "Studying Cities in their Context", *Revue d'histoire urbaine / Urban History Review*, 18, 3 (1990), pp. 2-8.

2 Pour des renseignements sur le rôle des communications dans la sphère de l'urbanisation, voir A.R. Pred, *Urban Growth and the Circulation of Information: the United States System of Cities, 1790-1840* (Cambridge, Mass., 1973), ainsi que J.R. Beniger, *The Control Revolution : Technological and Economic Origins of the Information Society* (Cambridge, Mass., 1986), pp. 31-44 et C.

Philippe Garvie, "Le réseau postal et son rôle dans l'articulation du système urbain au Nouveau-Brunswick entre 1870 et 1909", *Acadiensis*, XXIV, 2 (Spring 1995), pp. 98-113.

définition formulée par C. Tilly en 1964, l'urbanisation apparaît donc comme un phénomène qui prend forme en conjonction avec la mise en place d'activités sociales et économiques à grande échelle.³

Une des hypothèses qui ressort du rapport entre l'évolution structurelle, reflétée par la mise en place de réseaux de communication, et l'évolution démographique, est que si le système urbain n'est que faiblement perturbé sur le plan structurel, la composante démographique ne devrait pas beaucoup changer. Ceci veut donc dire en termes concrets que la hiérarchie urbaine ne devrait être que légèrement modifiée. Par contre, si les structures ont tendance à beaucoup changer sous l'influence d'acteurs sociaux (sur le plan du contrôle, de façon générale représentée par des changements dans les infrastructures de communication), on verra que la hiérarchie urbaine s'en ressent et qu'il peut alors y avoir des changements majeurs sur le plan des dynamiques interurbaines. 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. Grâce à l'analyse des réseaux de communication, nous pouvons dans une certaine mesure replacer les acteurs sociaux dans leur environnement urbain respectif et situer cet environnement à l'intérieur d'un plus grand système de société, d'économie ou même de gouvernement.

Cette approche systémique des études urbaines, en particulier sa composante structurelle, n'a toutefois pas encore été exploitée dans l'historiographie des Maritimes. En effet, peu de recherches sur les villes de la région ont porté sur l'articulation du système urbain régional, même si cette question est fondamentale pour mieux comprendre le développement de chacune des villes. Pendant les deux dernières décennies, les études sur les villes des Maritimes se sont surtout appuyées sur une littérature mettant à profit une approche "locale" de l'histoire urbaine. Ainsi, dans son article intitulé "The National Policy and the Industrialization of the Maritimes, 1880-1910", T.W. Acheson fait de la problématique urbaine un élément déterminant de l'histoire des Maritimes, en laissant entrevoir que l'absence de métropole économique régionale suffisamment forte pour rivaliser avec les centres de Montréal et de Toronto a été l'une des raisons des difficultés du développement régional.⁴ Cet article a pavé la voie à une série de travaux sur le développement urbain des Maritimes, notamment ceux de L.D. McCann. Celui-ci situe le problème du développement des villes de la région dans le contexte de la création d'un système urbain national et de la mise en place d'un nouveau rapport de force entre le centre et la périphérie. Dans ses travaux, McCann examine notamment comment les compagnies des grands centres urbains du Canada central ont réussi à imposer une certaine hégémonie sur la gestion des capitaux industriels de la région. Il vient ainsi appuyer la thèse d'Acheson en démontrant que les

Raffestin, *Pour une géographie du pouvoir* (Paris, 1980), pp. 33-43.

3 Voir C. Tilly cité dans de Vries, "Studying Cities", p. 4.

4 Voir T.W. Acheson, "The National Policy and the Industrialization of the Maritimes, 1880-1910", *Acadiensis*, 1, 2 (printemps 1972), pp. 3-28.

métropoles ont bel et bien réussi à contrôler les intérêts financiers des Maritimes.⁵

Ce cadre d'analyse, si intéressant soit-il, ne permet toutefois pas de rendre compte de l'évolution interne du système urbain régional. En particulier, il n'offre pas d'explication pourquoi la ville de Saint-Jean, qui est pourtant la ville dominante au Nouveau-Brunswick et même dans les Provinces maritimes, n'a pas réussi à se faire une place de choix dans l'économie de la région. Saint-Jean n'a pas été en mesure de contrôler sa périphérie immédiate, son *hinterland*, pour ensuite passer à une phase d'expansion et s'imposer à l'échelle régionale, ce qui lui aurait permis d'entrer en compétition directe avec les villes du Canada central. Un tel cadre d'analyse laisse également de côté la question des relations interurbaines au sein du système urbain régional, ne permettant pas de voir comment s'établissent les rapports de force et les lignes dynamiques entre les villes de la région.

La présente note de recherche propose de mettre à profit une autre approche — d'inspiration systémique — pour rendre compte d'un problème ancien, celui de la structure urbaine du Nouveau-Brunswick, particulièrement de la place occupée par la ville de Saint-Jean au sein de celle-ci. Elle s'appuie sur une conception de l'histoire urbaine basée davantage sur l'exploration des relations interurbaines que sur celle des dynamiques propres à une ville en particulier. Elle met à profit un corpus documentaire souvent méconnu et peu utilisé par l'historien : les documents sur la mise en place du réseau postal, en particulier les cartes du service postal canadien. Ces documents nous permettent de voir comment un élément structurant l'espace comme le réseau postal peut nous aider à comprendre le phénomène de la redistribution de la population au Nouveau-Brunswick.

L'impact du réseau postal sur le développement du système urbain de la province peut être dégagé au moyen d'une analyse des routes postales. Pour ce faire, nous ferons principalement appel à une source, la carte géographique des routes postales. Cette source sera analysée selon une méthodologie à trois volets, à la fois distincts et cumulatifs : observation d'ensemble de la carte, lecture détaillée de son contenu documentaire par rapport aux postes, et application d'un modèle d'analyse, la théorie des graphes, qui permet de réduire les éléments d'un réseau à quelques indicateurs, afin de décrire l'importance de l'interconnectivité pour chacune des localités et ainsi évaluer la nature systémique du réseau postal. Cette analyse porte sur deux moments précis, les années 1870 et 1909, et s'appuie sur un échantillon de villes et de villages existant en 1986.⁶

5 Voir les articles suivants de L.D. McCann : en collaboration avec P.J. Smith, "Canada Becomes Urban: Cities and Urbanization in Historical Perspective", dans T. Bunting et P. Filion (sous la direction de), *Canadian Cities in Transition* (Toronto, 1991); "Metropolitanism and Branch Businesses in the Maritimes, 1881-1931", *Acadiensis*, XIII, 1 (automne 1983), pp. 112-25; "Metropolitan Dominance in the Emerging Canadian Urban System, 1881-1931", communication présentée à la Canadian Urban Studies Conference, Winnipeg, 1985.

6 Le premier échantillon comprend les 32 cités et villes du Nouveau-Brunswick en 1986, et le deuxième englobe les 114 communautés qui constituent les cités, villes et villages de la province pour la même année (qui était la dernière année de recensement disponible lors du démarrage du présent projet). Le deuxième groupe de villes comprend aussi les localités du premier groupe et est utilisé lors de l'analyse plus générale des cartes des routes postales. Nous avons toutefois rencontré un problème lié au changement de nom des bureaux de poste à l'intérieur de la période étudiée et de

Toute carte géographique est établie dans un but précis. Les cartes postales n'échappent pas à la règle. Une analyse de leur contenu dévoile les raisons les plus évidentes qui ont présidé à leur élaboration.⁷ Si l'on examine, par exemple, la carte de J.A. Mahood and Co. intitulée *Mail Route Map of the Province of New Brunswick, Dominion of Canada*,⁸ parue en 1870, le message semble être assez clair, en raison de sa nature surtout thématique. En plus des limites de paroisses, des limites de comtés et des lignes ferroviaires, la carte présente une série d'indications sur l'activité postale. Elle montre notamment qu'il existe deux types de bureaux de poste, soit les *way offices* et les *post offices*. À en juger par leur répartition à l'intérieur de la carte et par la grosseur des caractères qui les identifient dans la légende, les premiers, les *post offices* sont en fait des bureaux principaux, tandis que les seconds, les *way offices*, ne sont que des bureaux subalternes. La carte donne aussi des indications sur les routes postales et, chose particulièrement intéressante, sur 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 clair que ce qui intéresse le cartographe et les responsables des postes au Canada, c'est de pouvoir localiser les différents types de bureaux à travers la province et de montrer comment la circulation est répartie dans le réseau de communication. Le titre de la carte est donc très révélateur de son contenu.

La carte de 1909 réalisée par L.A. Maingy et intitulée *Postal Map of New Brunswick, Canada*,⁹ renvoie une autre image des intérêts des administrateurs du réseau postal. Tout comme dans la carte de 1870, elle présente toujours les limites de paroisses ou de townships, et les limites de comtés, mais les frontières provinciales et internationales sont désormais définies d'une façon qui leur est propre. La carte contient aussi un nouvel élément : la localisation des stations de télégraphie à travers la province. Mais l'élément le plus important relevant du réseau postal dans la carte de 1909 est le fait que l'organisation des succursales postales n'est plus la même que dans celle de 1870. Ainsi, les *way offices* ont disparu, et les *post offices* sont dorénavant représentés par le plus petit symbole. De même, la carte montre d'autres types de succursales, des bureaux de mandat-poste (*money order offices*) et des banques d'épargne (*savings banks*). C'est d'ailleurs ce dernier type de succursale qui se voit octroyer le symbole le plus visible de la carte.

la non-concordance avec les noms actuels. La compilation des informations sur la toponymie des lieux et les noms de bureaux de poste fut établie à l'aide des ouvrages d'A. Rayburn, *Geographical Names of New Brunswick* (Ottawa, 1975) et G.E. MacManus, *Post Offices of New Brunswick 1783-1930* (Toronto, 1984).

- 7 Sur les intentions du cartographe, voir J.B. Harley, "The Evaluation of Early Maps: Toward a Methodology", *Imago Mundi*, 22 (1968), pp. 68-9. Pour une discussion de l'importance de l'observation d'ensemble, voir C. Boudreau, "Comment analyser et commenter la carte ancienne", dans J. Létourneau (sous la direction de), *Le coffre à outil du chercheur débutant : guide d'initiation au travail intellectuel* (Toronto, 1989), p. 108. Pour un ouvrage général sur les cartes anciennes et l'analyse de ce genre de document, voir C. Boudreau, *La cartographie au Québec, 1760-1840* (Québec, 1994).
- 8 James A. Mahood and Co., *Mail Route of the Province of New Brunswick, Dominion of Canada*, 1870, 4 cartes, Collection nationale des cartes et plans, NMC 0018012, Archives Nationales du Canada [ANC].
- 9 Maingy A. Le Feuvre, *Postal Map of the Province of New Brunswick, Canada*, janvier 1909, 6 cartes, Collection nationale des cartes et plans, NMC 001815, ANC.

En ce qui concerne les routes postales, ce n'est plus la circulation qui préoccupe le cartographe, mais plutôt la distance entre les relais. Ceci indique un changement d'orientation dans l'utilité que pouvait avoir la carte à l'époque. Certes, le cartographe et les responsables des postes avaient encore pour objectif de représenter l'ensemble des bureaux de poste sur le territoire. Cependant, la carte pouvait aussi servir d'instrument pour prévoir les coûts de fonctionnement, le concept de distance étant de plus en plus important compte tenu de l'expansion rapide du réseau. Dans cette optique, les informations concernant la distance sont peut-être d'un ordre plus pratique que l'information sur l'intensité de la circulation, qui est de nature plus thématique.

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, qui est un des principaux acteurs dans le domaine des postes, elle permet de suivre l'évolution des politiques gouvernementales en ce domaine. Après avoir été sous le contrôle de l'administration britannique pendant près d'un siècle, le système postal tombe sous la juridiction provinciale en 1851. Dès ce moment, selon B. Osborne et R. Pike, les bureaux de poste auront de plus en plus tendance à suivre le développement de nouveaux établissements dans les régions à la frontière de l'écoumène humain.¹⁰ Le passage du réseau postal sous la responsabilité du gouvernement fédéral en 1867-1868 change peu de choses à l'objectif des autorités en matière postale, soit d'étendre le réseau à l'ensemble des nouvelles communautés rurales et d'améliorer les services postaux dans les milieux urbains déjà desservis par un bureau de poste.¹¹ Pour le Nouveau-Brunswick, les données des cartes du réseau postal montrent que cette affirmation est tout à fait fondée (voir le tableau I).

Les données de ce tableau illustrent l'évolution du réseau postal dans les 114 communautés actuelles de la province. Les mentions de "cités", "villes" et "villages" s'appliquent à la reconnaissance légale accordée à chacune des localités en 1986. Au départ, en 1870, 64 pour cent des localités de notre échantillon sont desservies par un bureau de poste. Ce chiffre passe à près de 96 pour cent en 1909, ce qui indique que le réseau postal tentait d'être présent dans toutes les communautés. Toutes les cités sont desservies en 1870 et en 1909. Quant aux villes, elles l'étaient à 81 pour cent en 1870 et à 96 pour cent en 1909, ce qui démontre que l'expansion des services postaux était bien engagée dès 1870, et qu'elle est presque complétée en 1909. Pour ce qui est des villages du Nouveau-Brunswick, 56 pour cent d'entre eux possédaient un bureau de poste en 1870 ; près d'une quarantaine d'années plus tard, 95 pour cent en ont un. On peut donc dire que, dans un premier temps, la stratégie du gouvernement était de rejoindre l'ensemble des communautés par le biais du système postal. Par ailleurs, l'argument voulant que l'on ait tenté d'améliorer les services dans les milieux

10 Voir B.S. Osborne and R. Pike, "Lowering the Walls of Oblivion: The Revolution in Postal Communications in Central Canada, 1851-1911", dans D.H. Akenson (sous la direction de), *Canadian Papers in Rural History*, 4 (Gananoque, Ont., 1984), p. 202.

11 *Ibid.*, pp. 203-204.

Tableau I
Répartition des types de bureaux de poste en 1870 et 1909
dans les catégories de localités actuelles au Nouveau-Brunswick¹²

	1870 N (%)	1909 N (%)
Cités (N=6)		
Savings Banks	0 (0,0)	2 (33,3)
Money Order Offices	0 (0,0)	4 (66,7)
Post Offices	5 (83,3)	0 (0,0)
Way Offices	1 (16,7)	0 (0,0)
Total	6 (100)	6 (100)
Villes (N=26)		
Savings Banks	0 (0,0)	8 (32,0)
Money Order Offices	0 (0,0)	11 (44,0)
Post Offices	15 (71,4)	6 (24,0)
Way Offices	6 (28,6)	0 (0,0)
Total	21 (80,8)	25 (96,2)
Villages (N=82)		
Savings Banks	0 (0,0)	3 (3,9)
Money Order Offices	0 (0,0)	24 (30,8)
Post Offices	13 (28,2)	51 (65,4)
Way Offices	33 (71,7)	0 (0,0)
Total	46 (56,1)	78 (95,1)

urbains semble également fondé, comme le démontre le tableau I. En effet, 83 pour cent des cités possédaient un bureau de poste en 1870, contre seulement 71 pour cent des villes. Celles-ci sont toutefois avantagées face aux villages, qui comptent plus de *way offices* que de *post offices* en 1870. En 1909, les services ont été améliorés dans les cités, qui disposent toutes de *savings banks* ou de *money order offices*. En revanche, on voit que les villages sont surtout dotés de bureaux de poste ruraux (65 pour cent) ou de bureaux de mandat poste (30 pour cent).

Cette analyse du contenu documentaire des cartes du réseau postal met en relief deux éléments. Premièrement, elle montre que les arguments proposés par Osborne et Pike à l'effet que les services se soient améliorés dans les milieux urbains et que l'on ait tenté d'étendre au maximum la portée du réseau postal entre 1851 et 1914 sont valables pour le Nouveau-Brunswick. Deuxièmement, la méthodologie utilisée met aussi au jour un autre phénomène, soit que les régions urbaines actuelles semblent avoir été avantagées dès la mise en place d'un réseau de communication.

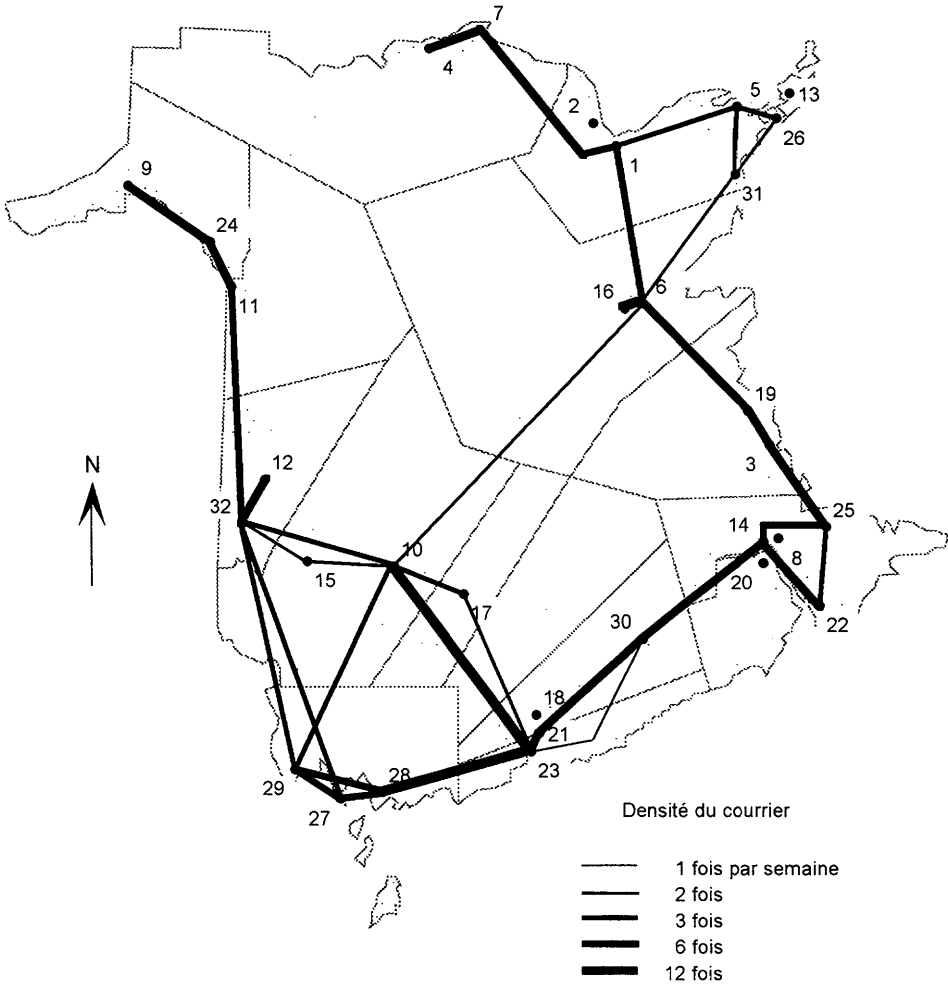
¹² Données compilées par l'auteur à partir des indications sur les différents types de bureaux de poste retrouvés sur les cartes de Mahood (1870) et de Le Feuvre (1909).

Ceci semble indiquer que les cités et les villes d'aujourd'hui ont bel et bien bénéficié d'un certain avantage initial en ce qui concerne l'implantation d'un réseau de communication comme celui des postes. Le mode de transfert d'information semble donc avoir été un outil de développement important à l'époque des débuts de l'articulation d'un système urbain dans la province. Celui-ci aurait grandement contribué à jeter les bases d'une configuration des relations interurbaines encore largement présente aujourd'hui.

Un autre phénomène fut toutefois aussi important dans l'établissement du service des postes au cours de la période examinée : l'amélioration des moyens de transport, qui rendra le système postal plus rapide et plus compétitif. Comment peut-on connaître et mesurer la rapidité de circulation du courrier dans le réseau postal? Des données sur le mouvement du courrier sont disponibles dans la carte de 1870, mais elles doivent être complétées par des renseignements provenant des *Documents de la session*. La carte de 1909 étant muette au sujet de la circulation du courrier, le chercheur doit se tourner vers les *Documents de la session* et un autre type de document, les *Distribution Lists*, qui fournissent un horaire de toutes les activités des routes postales, telles que les heures d'arrivée et de départ, en plus de la fréquence des trajets sur les tronçons. Les deux derniers documents seront fort utiles, surtout en 1909, alors que le système postal dépend de plus en plus du réseau ferroviaire pour la livraison du courrier.

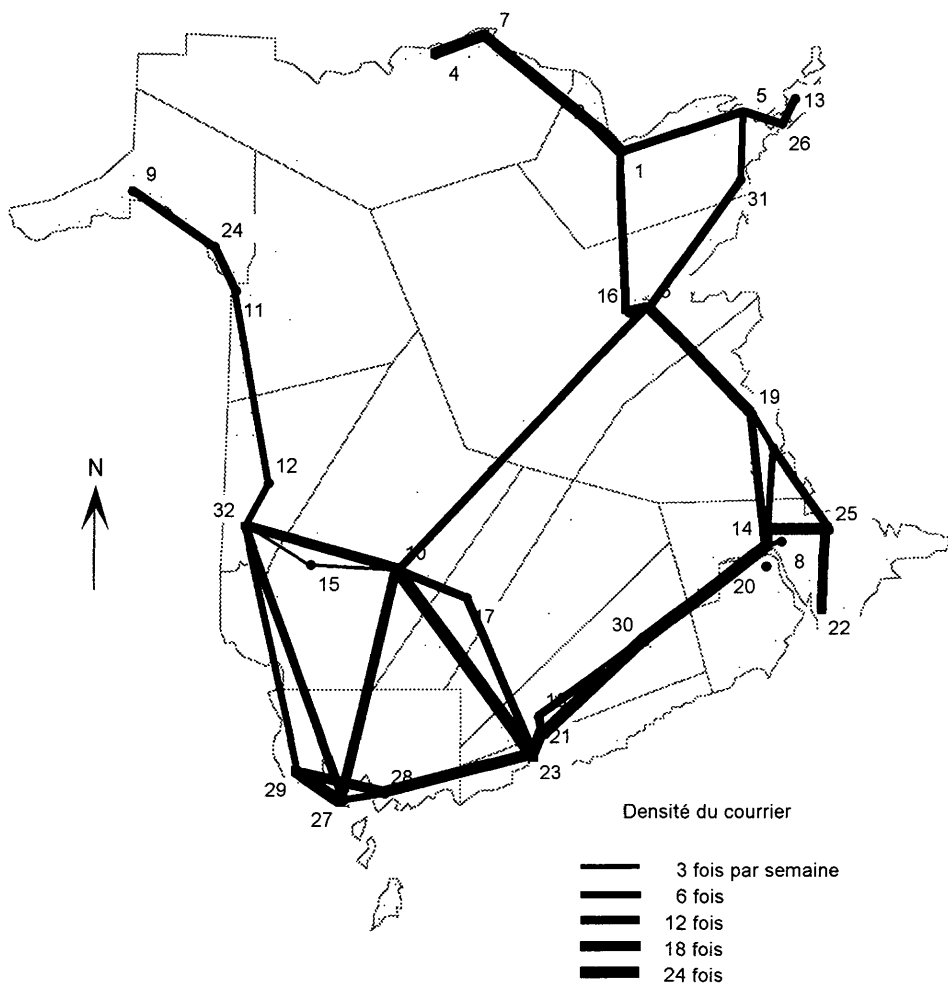
La configuration d'ensemble du réseau postal néo-brunswickois en 1870 prend la forme d'un demi-cercle, ayant pour extrémités les localités de Campbellton et d'Edmundston, faisant le tour de la province et convergeant vers Saint-Jean, au sud (voir la figure 1). Les principaux tronçons ont une orientation nord-sud et sont rejoints au sud par une ligne est-ouest. La seule section du réseau démontrant une certaine complexité est celle du sud, qui possède un plus grand nombre de routes et qui s'appuie sur un réseau ferroviaire en développement. Un examen attentif des données sur la circulation présentées dans la figure 1 révèle l'existence de routes où le courrier passe plus rapidement qu'ailleurs dans la province. Il est donc possible de distinguer un réseau rapide et un réseau lent de transport du courrier. Par exemple, en 1870, il existe un réseau rapide entre Saint-Jean, la métropole provinciale, et Fredericton, la capitale. Les deux villes sont reliées 12 fois par semaine. Un deuxième tronçon rapide s'étend à partir de Saint-Jean vers le comté de Charlotte et 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. Le trajet allant de Campbellton à Shédiac en passant par Dalhousie, Bathurst, Chatham, Richibouctou et Bouctouche est parcouru quotidiennement, à l'exception du dimanche. Il en va de même de la route d'Edmundston à Woodstock, en passant par Saint-Léonard, Grand-Sault et Hartland ou du tronçon Shédiac-Saint-Jean, qui passe par Moncton, Sussex et Rothesay. En revanche, le nord-est de la province semble moins bien desservi par le réseau postal. On y relève la présence de réseaux de faible intensité, alors que le courrier est distribué en moyenne deux à trois fois par semaine. Le tronçon entre Chatham et Fredericton est également desservi seulement deux fois par semaine. Ailleurs dans la province, les localités d'Oromocto et de Nackawick sont reliées par des routes à circulation lente. Quant aux localités de Woodstock, St. Stephen et St. Andrews, avantagées par la

Figure 1 - Carte du réseau postal en 1870 d'après les centres urbains actuels de la province du Nouveau-Brunswick*



* 1-Bathurst; 2-Beresford; 3-Bouctouche; 4-Campbellton; 5-Caraquet; 6-Chatham; 7-Dalhousie; 8-Dieppe; 9-Edmundston; 10-Fredericton; 11-Grand Sault; 12-Hartland; 13-Lamèque; 14-Moncton; 15-Nackawick; 16-Newcastle; 17-Oromocto; 18-Quispamsis; 19-Richibouctou; 20-Riverview; 21-Rothesay; 22-Sackville; 23-Saint John; 24-Saint-Léonard; 25-Shédiac; 26-Shippagan; 27-St. Andrews; 28-St. George; 29-St. Stephen; 30-Sussex; 31-Tracadie; 32-Woodstock.

Figure 2 - Carte du réseau postal en 1909 d'après les centres urbains actuels de la province du Nouveau-Brunswick



présence d'un lien ferroviaire, elles sont desservies par Fredericton trois fois par semaine.

Dans l'ensemble, la carte de 1909 (voir la figure 2) renvoie la même image du réseau postal provincial, les routes reliant chacune des communautés étant pour la plupart inchangées par rapport à 1870, à l'exception de celles du sud-est de la province. Cette région forme maintenant un ensemble plus complexe, une sorte de sous-réseau, disposé en étoile autour de la ville de Moncton. Le sud-ouest de la province possède toujours un plus grand nombre de routes que les autres régions. Le tronçon principal, jouissant d'une fréquence moyenne de 18 trajets par semaine (soit trois par jour), va de la frontière de la Nouvelle-Écosse à Saint-Jean, en passant par Sackville, Shédiac, Moncton, Sussex et Rothesay. Il se divise en deux à Saint-Jean, rejoignant d'une part Fredericton (en direction des États-Unis), et d'autre part les villes de St. George, St. Andrews et St. Stephen (pour aboutir, là aussi, aux États-Unis).

La carte du réseau postal en 1909 permet aussi d'observer les changements entraînés par l'arrivée du chemin de fer Intercolonial. 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 ou en provenance de Québec emprunte donc désormais au rythme de 12 fois par semaine le tronçon traversant Campbellton, Dalhousie, Beresford, Bathurst, Newcastle, Chatham, Richibouctou, Moncton et Sackville, desservant du même coup ces localités. De plus, le tronçon entre Woodstock et Fredericton, ainsi que celui entre St. Andrews et Fredericton, jouissent maintenant d'une fréquence de service nettement meilleure, atteignant là aussi 12 fois la semaine. Ce changement s'explique par le fait que ces deux tronçons font désormais partie des routes partant de Saint-Jean en direction des États-Unis.¹³ Quant aux communautés du nord-est de la province, elles sont toujours desservies par une section du réseau à circulation peu intense. En effet, le courrier n'est livré que six fois par semaine à Caraquet, Shippagan, Lamèque et Tracadie. Il en va de même des liaisons Chatham-Fredericton et Edmundston-Fredericton, cette dernière desservant par chemin de fer les localités de Saint-Léonard, Grand-Sault, Hartland et Woodstock.

En somme, des changements importants en ce qui concerne la fréquence de livraison du courrier entre les différentes communautés de la province sont survenus entre 1870 et 1909. Ces changements sont en bonne partie liés au développement du chemin de fer, qui permet de livrer plus fréquemment et plus rapidement le courrier dans plusieurs parties du territoire provincial.¹⁴ Il reste cependant à voir si l'évolution de la configuration et du fonctionnement du réseau postal a une

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

14 Nous ne traitons pas vraiment dans ce travail des technologies de transport du courrier. Pour plus de détails sur la livraison du courrier par train et les autres activités reliées au service postal ferroviaire, voir le chapitre 2 de l'ouvrage de S.M. O'Reilly, *À fond de train: le service postal ferroviaire au Canada* (Hull, 1991).

influence sur le réseau urbain du Nouveau-Brunswick.¹⁵ En d'autres termes, retrouve-t-on des villes dominant le système urbain sur les plans du poids et de la croissance démographique qui semblent également être avantagées du point de vue de leur position dans le réseau postal de la province? Si l'on reprend les modèles de l'avantage initial et de la croissance cumulative tels qu'exposés par A.R. Pred, la ville de Saint-Jean devrait à cet égard posséder l'indice de centralité le plus élevé dans le réseau postal du Nouveau-Brunswick, car elle est le plus grand centre urbain de la région. Saint-Jean devrait donc être au coeur même des réseaux de communication, permettant ainsi à ses entrepreneurs ou à d'autres acteurs sociaux ayant besoin d'informations de prendre avantage de cette centralité et de l'utiliser pour contrôler les activités économiques et sociales de la région périphérique. Le modèle cumulatif de Pred suggère également que le fait qu'une ville soit dans une position stratégique dans les réseaux de communication engendre un processus d'entraînement qui veut que cette même localité connaisse une forte croissance démographique, une concentration accrue d'entrepreneurs, une demande pour une plus forte intégration dans les réseaux d'échanges, et un contrôle plus grand sur les régions environnantes. Pour Pred, une position avantageuse dans les réseaux de communication favorise la croissance urbaine. Selon son modèle, les grandes villes possèdent donc de meilleures possibilités de croissance comparativement aux petites villes. Ce fort potentiel de croissance devrait permettre aux grandes villes de conserver leur rang dans la hiérarchie urbaine, leur donnant du même coup la possibilité de maintenir une position avantageuse dans les réseaux de communication.¹⁶

Il reste à examiner comment les villes se situent dans le réseau postal du Nouveau-Brunswick, ce qui peut être dégagé au moyen de la construction d'indices de centralité. Selon la théorie des graphes, on peut déterminer quels sont les lieux de transfert importants à l'intérieur d'un réseau — par exemple, les lieux par lesquels le courrier transite le plus fréquemment avant d'être redistribué ailleurs dans le réseau postal. Ces villes disposent de grandes possibilités de communication vers les autres centres du réseau, donnant ainsi certains avantages à leurs acteurs locaux dans le jeu de la distribution et du contrôle de l'information. La théorie des graphes, comme l'indique A. Kaufmann, est un concept mathématique du domaine de la théorie des ensembles qui étudie les relations entre les éléments d'un groupe. Tout système de communication est donc un graphe et peut être représenté en construisant une matrice des interactions entre les éléments

15 Pour un excellent exemple d'un travail qui tente d'établir la relation entre les réseaux de communication et la mise en place d'un système urbain, voir U. Cloher, "Integration and Communications Technology in an Emerging Urban System", *Economic Geography*, 54, 1 (1978), pp. 2-16.

16 Voir A.R. Pred, *The Spatial Dynamics of Urban Industrial Growth: 1800-1914* (Cambridge, Mass., 1966), pp. 15, 46-81; au sujet de ce modèle cumulatif, voir D.R. Meyer, "A Dynamic Model of the Integration of Frontier Places into the United States System of Cities", *Economic Geography*, 56 (1980), pp. 121-32.

du système.¹⁷ De par sa nature, le réseau de transport dans lequel l'information postale circule permet de faire ressortir les frictions liées au territoire et aux distances, formant les bases d'un réseau géographique que l'on peut étudier grâce à la théorie des graphes.¹⁸ Certains auteurs, Leawitt par exemple, se sont intéressés à la description des graphes et ont créé un indice de centralité. On obtient un tel indice en faisant la somme X_T des éléments du tableau des distances et en divisant ce résultat par la somme des distances X_i pour chacun des sommets pris individuellement. Dans la matrice que nous avons construite, les distances sont en fait relatives à la circulation; ce sont des distances relatives à l'espace-temps.¹⁹ 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, qui a servi à bâtir, grâce à un traitement informatique, la seconde matrice, portant sur les distances minimales entre les localités. L'indice de centralité est calculé à partir de cette seconde matrice.

En 1870, la ville qui détient l'indice de centralité le plus élevé n'est pas Saint-Jean, mais plutôt Sussex, à quelques 50 kilomètres au nord-est de la métropole provinciale. Sussex jouit d'un indice de 38,3; elle est suivie par la localité de Rothesay, située à quelques kilomètres seulement de Saint-Jean, avec un indice de 38,0, et par la ville de Moncton, qui dispose d'un indice de 37,9. Quant à la ville de Saint-Jean, qui aurait dû se retrouver au premier rang selon la théorie de l'avantage initial de Pred, elle occupe la quatrième place, en raison d'un indice de centralité de 37,8. La ville de Shédiac est classée cinquième, grâce à un indice de 37,1. Ces cinq communautés ont des indices de centralité oscillant entre 37,1 et 38,3; l'écart est donc très faible entre les localités à la tête du réseau postal du Nouveau-Brunswick. Ces localités sont aussi celles où la circulation postale est la

17 La théorie des graphes fut exposée pour la première fois en 1736, quand 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, voir N.L. Biggs, E.K. Lloyd et R.J. Wilson, *Graph Theory 1736-1936* (Oxford, 1977). On trouvera une bonne introduction à la théorie dans Raffestin, *Pour une géographie* et M. Chesnais, *Le renouveau du chemin de fer* (Paris, 1979), pp. 186-95. Pour des informations plus récentes sur cette méthodologie et sur les diverses applications de ce type d'analyse, voir l'article de J. Hunt, "Networks: Underground Maps, Decisions and Aerodynamics", dans C. Bondi (sous la direction de), *New Applications of Mathematics* (New York, 1991), pp. 99-124, plus particulièrement pp. 99-103. Voir également R. Mucchielli, *Communication et réseaux de communications: connaissance du problème* (Paris, 1971), pp. 53-70. Pour une définition de la théorie des graphes, voir A. Kaufmann, *Des points et des flèches: la théorie des graphes* (Paris, 1968), pp. 1-5.

18 Chesnais, *Le renouveau*, p. 187.

19 Dans le domaine de la théorie des graphes, on s'intéresse aux questions de route optimale et de distance minimale depuis seulement quarante ans. De nombreuses recherches ont été faites sur le sujet au cours des années soixante et soixante-dix. Pour un excellent exposé des différentes méthodes d'analyse, voir A. Kaufmann, *Introduction à la combinatoire en vue des applications* (Paris, 1968), pp. 344-68. Pour un traité des différents algorithmes pouvant aider à résoudre un tel problème, voir le chapitre 3, "Shortest Path Problems", du livre de W.L. Price, *Graphs and Networks: An Introduction* (London, 1971), pp. 48-61.

plus dense dans la province en 1870, ce qui n'est pas surprenant, car elles sont toutes situées sur le tronçon entre Shédiac et Saint-Jean, le plus actif de la province à cette époque.

Notre analyse prend aussi en considération les routes les plus intenses en faisant le calcul de la matrice des distances minimales.²⁰ En regardant ces résultats, on voit que ce n'est pas Saint-Jean qui est le point central de la circulation postale au Nouveau-Brunswick en 1870, mais plutôt l'ensemble de la route entre cette ville et Shédiac. Il est toutefois important de noter que la ville de Moncton possède déjà en 1870 un indice de centralité plus élevé que Saint-Jean à l'intérieur du réseau postal. La distance géographique est très certainement la cause première de ce phénomène, Moncton étant mieux placée que Saint-Jean pour entretenir des relations nord-sud tout en maintenant ses liens est-ouest. En 1909, 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 45,6. Les localités de Sussex et de Rothesay suivent, avec des indices respectifs de 45,3 et de 44,6. Quant à la ville de Saint-Jean, qui aurait dû être en tête du peloton, sa population étant toujours la plus importante de la province, elle se retrouve en quatrième position, en raison d'un indice de 44,4. La localité de Quispamsis termine la liste des cinq premières positions en 1909 avec un indice de 43,6. Il faut noter que la localité de Shédiac vient en sixième position, en dépit du fait qu'elle est située tout près de Moncton, ce qui montre qu'elle perd petit à petit de son importance au sein de ce réseau de communication.

Les lieux centraux, tels que dégagés par la géométrie de la théorie des graphes, semblent donc révéler 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 profondément. 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 faciliter.²¹ De ce point de vue, il est important de souligner que Moncton est désormais la localité ayant l'indice de centralité le plus élevé sur le plan de la circulation à l'intérieur du réseau postal au Nouveau-Brunswick. En effet, c'est Moncton plutôt que Saint-Jean qui semble être le lieu privilégié d'échange d'information à l'intérieur de la province. Ceci s'explique particulièrement par l'impact du chemin de fer sur la ville. Dès 1875, grâce à la

20 La route entre 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 dans les calculs de l'ordinateur, le courrier était souvent redirigé plus au sud vers la route entre Shédiac et Saint-Jean, une situation que nous croyons tout à fait plausible et transposable à une certaine réalité du réseau postal de l'époque. Les flux sur la route entre Chatham et Fredericton étaient probablement négligeables vers 1870, ne justifiant pas une fréquence de transport plus élevée.

21 Voir Raffestin, *Pour une géographie*, pp. 168-80.

construction de l'Intercolonial, Moncton devient la plaque tournante du réseau ferroviaire de la province, et même des Maritimes. Au même moment, la vocation ferroviaire de la ville est renforcée par l'établissement du centre de réparation de locomotives de l'Intercolonial. Ceci a notamment pour effet d'amener le système postal à délaisser la route du nord-ouest de la province, qui passait par Edmundston, en faveur du tronçon ferroviaire Halifax-Québec. En 1909, Moncton est stratégiquement située entre les deux tronçons les plus importants de la province, soit les lignes Halifax-Saint-Jean et Campbellton-Halifax. Ces développements auront un impact majeur sur la localité, qui profitera d'une croissance démographique considérable au cours de la période étudiée (voir le tableau II).²² L'arrivée du magasin Eaton vers 1908 et la mise en place de son nouveau service de commande et de livraison de marchandises par courrier (connu sous le nom de vente par catalogue) montre à quel point Moncton jouait un rôle clé 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-Jean n'occupe pas la place privilégiée que les théories de l'avantage initial et de la croissance cumulative lui aurait accordée. On voit plutôt que cette ville, qui est pourtant la métropole provinciale, ne joue pas vraiment un rôle de premier plan dans le réseau postal tout au long de la période étudiée. Sa population ne croît pas non plus, et c'est la combinaison de ces deux phénomènes qui nous porte à croire que Saint-Jean 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.²³

Le système urbain du Nouveau-Brunswick n'entre donc pas dans le cadre théorique du modèle d'A.R. Pred qui veut que ce soit les villes en tête de la hiérarchie urbaine (formant le cœur du système urbain) qui possèdent une inertie de croissance démographique. Cette croissance serait le résultat de certains avantages sur le plan structurel qui, pour leur part, seraient la conséquence du poids démographique de ces villes dans le passé. Ceci devrait donc permettre aux villes les plus importantes de toujours se développer à un rythme plus rapide que les autres villes de la périphérie. La croissance urbaine de la province ressemble donc plus au modèle développé par D.R. Meyer, selon 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 ainsi de monter dans la hiérarchie urbaine et même de rivaliser avec les villes les plus importantes (dans notre cas, Saint-Jean). Dans une telle perspective, les réseaux de communication et de

22 Voir le livre de D. Hickey (sous la direction de), *Moncton, 1871-1929 : changements socio-économiques dans une ville ferroviaire* (Moncton, 1991); sur la venue du magasin Eaton à Moncton, voir L.A. Machum, *A History of Moncton, Town and City 1855-1965* (Moncton, 1965), pp. 207-81.

23 Au sujet de l'intégration de Saint-Jean au réseau de transport, voir E. McGahan, *The Port of Saint John, 1867-1927: A Study in the Process of Integration* (Saint-Jean, 1982).

Tableau II
Croissance de la population dans les localités du
Nouveau-Brunswick entre 1871 et 1911²⁴

Lieux	1871	1911	Diff (%)
Moncton	1300	11345	772
Campbellton	600	3817	536
Sussex	400	1906	377
Edmundston	400	1821	355
Quispamsis	25	110	340
Rothesay	150	520	247
Shédiac	500	1442	188
Dalhousie	600	1650	175
Shippagan	500	1200	140
Boucrouche	500	1000	100
Newcastle	1500	2945	96
Grand-Sault	700	1280	83
Hartland	400	700	75
Woodstock	2282	3856	69
Caraquet	1500	2500	67
St. George	600	988	65
Bathurst	600	960	60
Lamèque	250	400	60
Tracadie	1200	1900	58
Chatham	3000	4666	56
Sackville	1500	2039	36
Fredericton	6006	7208	20
Saint-Léonard	300	350	17
Richibouctou	800	871	9
Saint-Jean	41325	42511	3
St. Stephen	3000	2836	-5
Oromocto	400	300	-25
Nackawick	150	100	-33
St. Andrews	1800	987	-45
Beresford	*	1400	*
Dieppe	*	*	*
Riverview	*	*	*

24 Les données en caractère gras proviennent du recensement; les données en caractère normal sont tirées de diverses sources et constituent donc des estimations; les données en italique sont considérées comme étant non-fiables. Pour plus de détails sur ces chiffres et sur la méthodologie utilisée pour établir le profil démographique des localités de la province, voir P. Garvie, "Le système postal et son rôle dans l'articulation du système urbain au Nouveau-Brunswick entre 1870 et 1910", thèse de maîtrise (histoire), Université d'Ottawa, 1993.

l'information, en conjonction avec le développement des transports, semblent donc jouer un rôle clé dans l'explication de la croissance différentielle des villes du Nouveau-Brunswick. Il serait néanmoins présomptueux de croire que les indices présentés ici peuvent tout expliquer quant à la nature des relations à l'intérieur d'un réseau urbain. Ils ne peuvent que servir d'indicateurs pour explorer la nature du réseau et donner quelques pistes intéressantes pour comprendre 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.

En conclusion, il faut indiquer que le cas du Nouveau-Brunswick est particulier, au sens où la ville métropolitaine ne connaît pas de croissance démographique à l'époque étudiée, au moment même où la croissance des autres villes de la province et de l'Occident en général est significative. Or ce qui est très intéressant, c'est que des éléments de l'intégration structurelle des lieux semblent démontrer que les communications ont contribué dans une certaine mesure à la création d'un essor démographique ailleurs que dans la métropole. En effet, Saint-Jean n'est pas non plus la ville centrale dans le système postal selon notre analyse topologique du réseau entre 1870 et 1909. Il semble plutôt que ce soit l'ensemble de la route Saint-Jean-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 examinée. C'est donc cette ville, et non pas Saint-Jean, qui semble être le lieu privilégié d'échange d'information à l'intérieur de la province vers 1909.

Sur le plan théorique, la situation que nous avons étudiée suggère que ce n'est pas parce qu'une ville est importante ou la plus peuplée dans une région donnée qu'elle sera automatiquement fortement intégrée aux réseaux de communication régionaux. Le résultat de notre analyse empirique indique que les agents structurants comme les réseaux de communication ont un rôle beaucoup plus subtil, permettant aux villes qui s'intègrent rapidement et fortement dans un réseau de connaître une croissance démographique accrue, et du même coup, de changer de façon substantielle les dynamiques du système urbain. Ceci rejoint essentiellement le propos de D.R. Meyer sur l'importance des réseaux de communication et de transport pour le développement des villes périphériques. Il faut toutefois rappeler que les quelques résultats obtenus grâce à la méthode des graphes ne donnent que des indications sur la position relative des villes à l'intérieur du réseau. D'autres études devraient être mises en chantier afin de fournir des explications supplémentaires en ce qui concerne l'importance de l'information pour un nombre d'acteurs sociaux à l'intérieur de certaines localités. Par exemple, voit-on à Chatham et à Newcastle un effort concerté de la part des intervenants pour établir des bases d'interaction avec le reste de la province ou est-ce simplement le résultat de certaines politiques gouvernementales? Comment peut-on expliquer le fait que Saint-Jean ne possède pas d'infrastructure de communication reflétant son poids démographique ou du moins son importance à l'intérieur de la province? La porte est donc grande ouverte à une série d'interrogations auxquelles des études sur les réseaux de communication et sur les intervenants du domaine peuvent offrir des éléments de réponse.

PHILIPPE GARVIE