

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

À LA CROISÉE DES CHEMINS : MISE EN PLACE ET IMPLANTATION DU  
RÉSEAU DE TÉLÉGRAPHE ÉLECTRIQUE CANADIEN, 1846-1867

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ

COMME EXIGENCE PARTIELLE

DE LA MAÎTRISE EN HISTOIRE

PAR

PIERRE DUMAIS-GINGRAS

FÉVRIER 2021

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.10-2015). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

## REMERCIEMENTS

Derrière chaque mémoire de maîtrise se cachent de nombreux efforts provenant de plusieurs personnes. Bien qu'un seul nom soit écrit sur la page couverture, c'est grâce au support qui nous est accordé que nous pouvons réussir cet énorme défi. C'est pour cette raison qu'il est important de mentionner ceux et celles qui nous ont offert leur aide et leurs précieux conseils.

Tout d'abord, je tiens à remercier mon directeur de recherche Dany Fougères pour son assistance tout au long de ce projet. Ce sont vos conseils et votre écoute qui ont permis de m'aiguiller sur la bonne direction. Mais plus que tout, ce sont les encouragements qui m'ont grandement aidé lors des passages difficiles. Merci de m'avoir écouté et merci de m'avoir donné de votre temps.

À ma famille, qui a su me soutenir pendant plusieurs années d'études et qui a toujours offert leur aide lorsque j'en ai eu besoin, les mots me manquent pour décrire la gratitude pour tout le soutien que vous m'avez offert.

Finalement, je désire remercier l'UQAM et son département d'Histoire pour mes années d'études. Merci à mes professeurs, Martin Petitclerc et Stéphane Savard, m'ayant appris l'art de faire une recherche universitaire. Merci également à Micheline Cloutier-Turcotte et Li Lei pour votre aide au niveau administratif. Vous m'avez offert une paix d'esprit sur bien des interrogations qui me troublaient et je souhaite souligner votre aide inestimable dans ce domaine.

## TABLE DES MATIÈRES

|   |     |
|---|-----|
| REMERCIEMENTS .....   | ii  |
| TABLE DES MATIÈRES .....  | iii |
| LISTE DES FIGURES.....  | v   |
| RÉSUMÉ .....  | 6   |
| INTRODUCTION .....  | 7   |
| CHAPITRE I : HISTORIOGRAPHIE, MÉTHODOLOGIE, PROBLÉMATIQUE ..  | 11  |
| 1.1 Bilan Historiographique .....   | 11  |
| 1.1.1 Le potentiel d'un réseau de communication rapide .....  | 14  |
| 1.1.2 Le télégraphe électrique comme technologie .....  | 19  |
| 1.1.3 L'économie politique du télégraphe .....  | 23  |
| 1.1.4 De curiosité à service public .....   | 30  |
| 1.2 Problématique.....  | 36  |
| 1.3 Méthodologie et sources.....  | 38  |
| 1.4 Les premières décennies du télégraphe électrique aux États-Unis et en<br>Grande-Bretagne : synthèse.....      | 41  |
| CHAPITRE II : NAISSANCE ET MISE EN PLACE DES PREMIÈRES<br>COMPAGNIES TÉLÉGRAPHIQUES CANADIENNES (1846-1851) ..... | 49  |
| 2.1 Les débuts du télégraphe électrique sur le territoire canadien .....  | 50  |
| 2.2 Les compagnies télégraphiques du Haut-Canada.....   | 58  |
| 2.3 Les compagnies télégraphiques du Bas-Canada.....  | 65  |
| 2.4 Les premières compagnies des maritimes .....  | 76  |

|  |     |
|--|-----|
| CHAPITRE III : LA CONSOLIDATION DU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE<br>CANADIEN (1852-1867)..... | 94  |
| 3.1 Canada-Uni : Création d'un monopole .....  | 95  |
| 3.2 Les colonies maritimes et les investisseurs américains.....                      | 105 |
| 3.3 Terre-Neuve et le télégraphe transatlantique.....                                | 111 |
| CONCLUSION.....  | 117 |
| BIBLIOGRAPHIE .....  | 123 |

## LISTE DES FIGURES

| Figure  | Page |
|---|------|
| Figure 2.1 : Carte du réseau télégraphique, compagnies dont le siège social est sur le territoire du Haut-Canada (1851) ..... | 59   |
| Figure 2.2 : Carte du réseau télégraphique, compagnies dont le siège social est sur le territoire du Bas-Canada (1851).....   | 67   |
| Figure 2.3 : Carte du réseau télégraphique, compagnies dont le siège social est sur le territoire des Maritimes (1851) .....  | 77   |
| Figure 3.1 : Carte du réseau télégraphique de la <i>Montreal Telegraph Company</i> (1867)                                     | 98   |
| Figure 3.2 : Carte du réseau télégraphique des Maritimes (1867) .....   | 106  |

## RÉSUMÉ

Ce mémoire a comme objectif principal l'étude de l'industrie du télégraphe électrique canadien avant la formation de la Confédération canadienne. Cette évolution se produit lors de deux différentes phases, la première étant l'implantation des compagnies télégraphiques privées entre 1846-1851 et la seconde lorsque le télégraphe devient un véritable réseau de communication entre 1852 et 1867. Cependant, on constate également que le télégraphe électrique canadien est souvent associé avec les réseaux des États-Unis et de la Grande-Bretagne. Étant à la croisée des lignes américaines et britanniques, on lui accorde souvent le rôle de prolongement de ces réseaux. Ce mémoire possède également l'objectif de comparer le cas canadien des cas américains et britanniques, observant les différences et les similitudes que l'on retrouve entre ces différents modèles.

L'étude des actes d'incorporation entre 1846 et 1867 nous permet d'observer l'évolution des régulations mises en place par les différents gouvernements coloniaux de l'Amérique du Nord britannique. Il s'agit d'un développement qui s'effectue de façon parallèle entre les différentes colonies, différenciant leurs approches vis-à-vis la nouvelle technologie révolutionnaire. On assiste donc au développement de deux différents réseaux sur le territoire canadien : le premier est concentré sur le Canada-Uni, dans lequel on y retrouve deux centres télégraphiques importants dans les anciens territoires du Haut et Bas-Canada, et l'autre au sein des colonies des Maritimes, profitant de leur position unique pour devenir le relais d'information entre l'Europe et l'Amérique. L'industrie télégraphique connaît une évolution organique grandement influencée par les investisseurs des différentes compagnies, leur position géographique, ainsi que le potentiel que le télégraphe électrique peut offrir sur ces territoires.

**MOTS CLÉS :** Télégraphe électrique, Réseau de communication, Infrastructures, Services publics, Canada-Uni, Bas-Canada, Haut-Canada, Maritimes.

## INTRODUCTION

Il y a maintenant plus de 175 ans, l'apparition du réseau télégraphique dans l'univers des communications cause une véritable révolution. C'est grâce à cette technologie qu'un premier réseau de communication à grande vitesse apparaît sur une étendue presque mondiale. À l'échelle canadienne, le télégraphe est évidemment reconnu lui aussi comme révolutionnaire lors de son édification. On lui voit rapidement une utilité unificatrice inespérée, tant du point de vue géographique que politique. Avec son déploiement, les ambitions d'un pays qui aspire alors à devenir « *coast to coast* » deviennent réalisables : avec les progrès inestimables du transport physique par trains voilà aussi que le transport immatériel de l'information est à la portée de l'élite économique et politique, et éventuellement à une population plus large. La transmission d'informations codifiées par impulsion électrique, soit avec le code de l'américain Samuel Morse ou celui des Britanniques William Cooke et Charles Wheatstone, supprime la transmission physique d'un message. Possédant une relation symbiotique avec le chemin de fer, le télégraphe électrique se déploie au rythme des lignes ferroviaires. L'élaboration de ce réseau au Canada contribue au développement du pays et à son projet d'unification : ici, on parle d'une invention permettant une communication rapide au sein des colonies de l'Amérique du Nord britannique. Lors de la grande coalition qui conduit au pacte confédératif de 1867, ses promoteurs vantent les mérites de la nouvelle union politique qui facilite, suggèrent-ils, le déploiement des réseaux de chemins de fer et à leur suite, ceux du télégraphe. Mais bien avant la Confédération de 1867, au milieu de la décennie de 1840, des compagnies dédiées à l'exploitation du télégraphe électrique demandent à être reconnue légalement par les parlements coloniaux du Canada-Uni et des Maritimes.

Le sujet à l'étude du présent mémoire de maîtrise est l'instauration des premières compagnies de télégraphe électrique au Canada, à l'époque où celui-ci constitue encore une curiosité technique. Cette période se produit entre 1846 et 1867, soit de l'année de fondation de la première compagnie de télégraphe électrique canadienne et l'année de création du Canada. Heureux synchronisme, c'est à l'époque même où la Confédération canadienne est adoptée que la présence du télégraphe devient « normale », alors que l'on envisage le déploiement d'un réseau télégraphique à l'échelle du pays en formation. En effet, au moment de l'adoption de la Confédération, les possibilités du réseau télégraphique sont reconnues au point où il est perçu, avec le chemin de fer, comme le moyen de communication de la nouvelle fédération canadienne. Au milieu de la décennie de 1860, la technologie du télégraphe passe du statut de curiosité technique à celui de service nécessaire, incontournable, voire d'un service essentiel à l'intérieur du dominion canadien. Possédant un climat particulier ainsi que de grandes distances à parcourir au sein de ce territoire, ce sont de telles réalités environnementales qui encouragent l'établissement du télégraphe électrique ainsi que le désir et la nécessité d'un moyen de transport par la même occasion. Il s'agit ici d'un développement très organique, commençant par la création de lignes locales qui mène à la création d'un réseau à une échelle nationale dans les années qui suivent. La phase précédant la formation de la Confédération canadienne se dévoile donc pour le télégraphe comme une période fondatrice, dans laquelle on observe le cheminement vers la maturation de ce service jusqu'à ce que celui-ci évolue pour devenir un atout et une nécessité pour le gouvernement. Une maturation autant au niveau technique qu'au niveau entrepreneuriale, faite d'incorporations de compagnies, de fusions, d'acquisitions. Aussi, pendant cette première période du télégraphe électrique, les différents gouvernements coloniaux jouent un rôle majeur, car ils encadrent juridiquement les lignes œuvrant sur leur territoire, cela notamment parce qu'on donne aux compagnies le pouvoir d'emprunter les terres publiques et on leur concède des monopoles d'exploitation sur des portions de tracé. À n'en pas douter, dès ses débuts on croit aux

promesses de succès du télégraphe. Cela dit, outre ces considérations communes à tous les régions et pays occidentaux, la gestion de cette nouvelle technologie diffère également selon le milieu, influencé par les besoins et désirs des populations concernées, par les environnements physique, économique, social, politique et légal.

Ce mémoire est divisé en trois chapitres. Le premier présente un bilan historiographique du télégraphe électrique canadien, américain et britannique. On retrouve également dans notre premier chapitre la problématique de ce mémoire ainsi que la méthodologie qui est employée. Enfin, parce que l'expérience du télégraphe canadien en est largement inspirée, nous présentons également une courte synthèse des étapes du développement du télégraphe aux États-Unis et en Grande-Bretagne. Comprendre le développement du télégraphe au sein de ces deux territoires nous offre un repère pour mieux situer le développement du télégraphe canadien, lequel se trouve à la croisée des chemins de ces deux réseaux comme l'indique notre mémoire.

Le second chapitre concerne la mise en place des premières compagnies privées dans les colonies, entre 1846 et 1851. Celui-ci retrace le développement du télégraphe au sein du Canada-Uni, divisé dans le cadre de notre mémoire entre le Haut et Bas-Canada, tel qu'il est désigné avant l'Acte d'union (ceci répondant à la réalité entrepreneuriale et géographique du télégraphe), des colonies maritimes de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. L'étude de l'incorporation des compagnies télégraphiques canadiennes nous permet de comprendre de quelle façon celles-ci sont encadrées lors de l'introduction de cette nouveauté technique. Chacune des colonies de l'Amérique du Nord britannique possède ses propres objectifs concernant la mise en place des lignes de ce futur réseau, ce qui influence la réglementation que chacune d'entre elles adopte. Une mise en place qui, nous le rappelons, est aussi influencée par les différents acteurs de l'époque, la proximité

géographique et physique des États-Unis ainsi que politique et financière de la Grande-Bretagne.

Le troisième chapitre traite de la période entre 1852 et 1867, alors que l'industrie télégraphique se consolide. Ce chapitre retrace en quelque sorte l'histoire de la naissance d'un monopole canadien au Canada-Uni, sous la bannière de la *Montreal Telegraph Company* alors que les colonies des Maritimes semblent plutôt développer leur réseau pour satisfaire les demandes de compagnies américaines, particulièrement celles issues du monde de la presse écrite. Le cas de Terre-Neuve est particulier puisque la colonie devient rapidement le site du déploiement de la future ligne transatlantique, nécessitant une coopération canadienne, américaine et britannique pour financer une telle épopée. Cela dit, partout sur le territoire du futur Canada l'importance des gouvernements coloniaux est notoire. Les gouvernements coloniaux poursuivent leur rôle « d'agent de contrôle » lors de cette période menant à la Confédération canadienne.

## CHAPITRE I HISTORIOGRAPHIE, MÉTHODOLOGIE, PROBLÉMATIQUE

Le sujet du télégraphe électrique canadien est présent au cœur de nombreuses historiographies, telles que celles du télégraphe électrique américain et britannique ou l'historiographie des télécommunications canadiennes, mais sans en être le sujet principal. Par conséquent, on concède au télégraphe électrique sur le territoire du Canada un rôle relativement mineur au sein de ces historiographies. Les grands défis, pour ce mémoire, consistent à déterminer si le télégraphe canadien peut se différencier des modèles américains et britanniques, quelles sont les influences externes qui sont exercées sur le développement sur le sol canadien et comment cette évolution est influencée par les spécificités du territoire qu'il habite. Afin de mieux comprendre le développement qui s'effectue au Canada concernant le télégraphe électrique, il est donc nécessaire de voir les interactions qu'il possède entre les réseaux américain et britannique. En ce qui concerne l'aspect juridique, ce développement se fait de façon remarquablement similaire à celui retrouvé aux États-Unis et en Grande-Bretagne. Cependant, en vue de plusieurs différences clés dans son évolution, le réseau qui s'installe sur le territoire du Canada demeure une entité à part entière qui n'est pas un simple prolongement des lignes américaines ou britanniques.

### 1.1 Bilan Historiographique

L'étude du télégraphe électrique canadien est un sujet que l'on retrouve au sein de nombreux ouvrages à teneur historique, mais il est rarement l'élément central de ces recherches. En d'autres termes, le télégraphe électrique canadien est souvent englobé dans un ensemble plus vaste et devient un simple aspect parmi tant d'autres. Un excellent exemple de cette situation est d'ailleurs l'historiographie concernant l'histoire des télécommunications canadiennes. Le télégraphe électrique demeure l'ancêtre et la fondation sur laquelle s'appuie le réseau de télécommunication qui existe aujourd'hui. Cependant, force est de constater qu'un grand nombre de ces ouvrages ne font que de très peu de mentions à celui-ci, la majorité commençant l'histoire des télécommunications avec l'industrie téléphonique<sup>1</sup>. Le rôle de précurseur du télégraphe électrique est évidemment mentionné, mais davantage pour marquer son historicité dans l'évolution des télécommunications au Canada que pour en faire une analyse fine et détaillée. Le même constat peut être souligné dans l'historiographie du chemin de fer canadien. La relation que possèdent ces deux réseaux, l'un physique et l'autre informationnel, est symbiotique; d'ailleurs physiquement l'un et l'autre suivent les mêmes tracés, cela même lorsque sur certains parcours ce sont les lignes télégraphiques qui sont déployées avant le chemin de fer. Cette situation est observée à plusieurs endroits jusqu'au milieu de la décennie de 1850. Dans l'historiographie du chemin de fer, le télégraphe électrique est souvent présenté comme une partie essentielle au bon fonctionnement du réseau ferroviaire, mais tout en lui étant tout de même subordonné<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Jeff A. Webb, « Technologies of Communication and the Canadian State », *Acadiensis*, Vol. 27, n° 2, 1998, p. 142-150; Dwayne Winseck, « Social History of Canadian Telecommunications », *Canadian Journal of Communication*, Vol. 20, n° 2, 1995, p. 143-166; Kevin Gérard Wilson, *Du monopole à la compétition : la déréglementation des télécommunications au Canada et aux États-Unis*, Sainte-Foy, Télé-université, 1999, 535 p.

<sup>2</sup> Robert Luther Thompson, *Wiring a Continent : The History of the Telegraph Industry in the United States, 1832-1866*, New York, Arno Press, coll.« Technology and society », 1972, p. 204; Alfred D. Chandler, *The Visible Hand : The Managerial Revolution in American Business*, Cambridge, Belknap Press, 1977, p. 95; A. A. den Otter, *The Philosophy of Railways: The Transcontinental Railway Idea in British North America*, Toronto, University of Toronto Press, 1997, p. 37.

Les mentions du télégraphe électrique canadien se poursuivent à l'intérieur des historiographies concernant les cas américains et britanniques. Ces deux historiographies possèdent un corpus très riche et diversifié, apportant de nombreux points de vue concernant la conception, la gestion et l'évolution de ces industries. Les installations américaines sont celles qui sont principalement en contact avec les lignes canadiennes, ce qui permet d'envisager plus facilement la présence d'influences techniques réciproques. Cependant, pour le cas britannique, il s'agit plutôt d'étendre le réseau de l'Empire britannique sur l'ensemble de ses colonies et le savoir-faire britannique est à cet effet importé, tout comme des capitaux pour soutenir le développement des réseaux. Dans certains ouvrages, le réseau canadien est perçu tout simplement comme un prolongement des réseaux télégraphiques américains et britanniques et s'inscrit dans leur propre développement<sup>3</sup>. On souligne également la présence d'investisseurs et de promoteurs tant des États-Unis que de la Grande-Bretagne dans le développement du télégraphe canadien, mais cela avec une intensité variable selon la colonie. L'exemple le plus probant à la fois des influences extérieures et de leur présence en sol canadien est le cas de la ligne transatlantique : cette ligne est une véritable collaboration entre les États-Unis et l'Angleterre, créant une connexion transatlantique à partir de la colonie de Terre-Neuve<sup>4</sup>. Ici, la colonie canadienne a principalement une qualité qui n'est ni technique, ni financière, ni économique : il s'agit de sa localisation géographique.

---

<sup>3</sup> Peter Goheen, « Communications and Urban Systems in Mid-Nineteenth Century Canada », *Urban History Review*, Vol. 14, n° 3, 1986, p. 235-245; M. Kuhn, « Telecommunications in Canada - A century of symbiotic development », *IEEE Communications Magazine*, Vol. 22, n° 5, 1984, p. 104-114; James D. Reid, *The Telegraph in America; Its Founders, Promoters and Noted Men*, New York, Arno Press, 1974, 846 p; Éric Mauras, *Construire un système réglementaire l'État et l'industrie télégraphique au Canada, 1846-1916.*, Thèse de Ph.D (Histoire), Université de Montréal, Canada, 2010, 390 p.

<sup>4</sup> Bill Burns, « History of the Atlantic Cable & Undersea Communications from the first submarine cable of 1850 to the worldwide fiber optic network », 29 mai 2020. <https://atlantic-cable.com/Article/AtlanticCables/index.htm> (20 juin 2020).

Ainsi, les éléments qui constituent l'historiographie du télégraphe électrique canadien se trouvent au sein de différents ouvrages qui traitent de celui-ci sans pour autant en être le principal sujet d'analyse. La présente section est divisée selon quatre thèmes, soit les principales dimensions du télégraphe qui sont abordées dans l'historiographie. Le premier thème majeur dans cette historiographie concerne l'utilisation du télégraphe électrique comme outil de communication, particulièrement au profit du développement du Canada. Ceci inclut les changements apportés dans le monde des échanges. Le second concerne principalement une analyse du télégraphe en tant qu'avancée technologique et sur ses avancements dans le domaine des sciences. Le troisième se concentre plutôt sur l'aspect économique apporté par cette invention, discutant des transformations sur les marchés ainsi que celles sur les relations économiques. Enfin, le dernier grand thème concerne la mise en place du télégraphe en tant que service offert au public.

#### 1.1.1 Le potentiel d'un réseau de communication rapide

Les changements apportés par l'invention du télégraphe électrique sont nombreux et dépassent souvent le simple cadre des télécommunications. Cependant, c'est sous sa forme la plus basique, celle d'un outil de communication, que cette innovation réussit à laisser sa marque sur le monde grâce aux possibilités qu'elle inspire. C'est à travers les lignes de communication que de nombreux contacts s'établissent, que ce soit pour assurer la communication locale ou internationale. C'est également la présence de ces lignes de communication, principalement jumelées avec le chemin de fer, qui permettent l'évolution des échanges culturels, informationnels et économiques des différentes nations selon de nombreux auteurs.

Dans un ouvrage publié en 1951, *The Bias of Communication*, Harold A. Innis suggère que le développement de l'État canadien s'effectue en grande partie grâce à l'évolution des communications. Son analyse suggère aux lecteurs que les changements techniques et les progrès technologiques des moyens de communication permettent l'implantation des chemins de fer, ainsi que du télégraphe, influençant de ce fait le développement de la société canadienne dans tous les domaines<sup>5</sup>. Cependant, son étude se concentre principalement sur les moyens de communication et de transports matériels plutôt que sur les aspects intangibles et immatériels. L'un des ouvrages précédents de l'auteur, *History of the Canadian Pacific Railway*, retrace l'histoire du Canadian Pacific Railway (CPR) tout en incluant quelques mentions sur les avantages apportés par le télégraphe sur le réseau. Il s'agit du même constat que Pierre Berton effectue dans le cadre de son ouvrage, mentionnant simplement que l'intégration du télégraphe est essentielle pour accomplir un tel projet de réseau ferroviaire<sup>6</sup>. L'attention d'Innis est presque entièrement dirigée sur le chemin de fer plutôt que sur le télégraphe électrique. Néanmoins, selon l'auteur dans ces deux ouvrages, ce nouveau mode de communication façonne et laisse son empreinte indélébile dans l'histoire du chemin de fer ainsi que dans le développement de la Confédération canadienne<sup>7</sup>. L'intégration et la présence du télégraphe électrique sont des facteurs essentiels dans le développement du Canada tel que le décrit Innis.

On peut également relever un certain prolongement de la vision d'Innis à travers l'ouvrage de Robert Steven Fortner. Son analyse se porte davantage sur les différents usages des moyens de communication dans le cadre d'une histoire culturelle. Ses conclusions démontrent que les télécommunications deviennent l'un des symboles d'une unité impériale et fondamentale pour la formation d'une identité nationale

---

<sup>5</sup> Harold A. Innis, *The Bias of Communication*, Toronto, University of Toronto Press, 1951, 226 p.

<sup>6</sup> Pierre Berton, *Le grand défi : Le chemin de fer canadien*, Montréal, Éditions du jour, 1975, 220 p.

<sup>7</sup> Harold A. Innis, *A History of the Canadian Pacific Railway*, Toronto, University of Toronto Press, 1971, 365 p.

canadienne. Comme nous l'indique Fortner, en ce qui concerne la réussite pour développer cette vision d'identité nationale : « And much of the Canadians' hope for the achievement of these goals was premised on a faith in technology, specifically communications technology »<sup>8</sup>. Son ouvrage explique également les diverses difficultés rencontrées pour implanter un réseau de communication et de transport à cette époque, cela bien que la foi envers la technologie imprègne cette époque. Daniel J. Robinson indique également que la présence de cette foi, que possède le peuple britannique face à la technologie, provient de la révolution industrielle. Robinson réunit plusieurs articles afin d'établir la présence d'un nationalisme technologique, possédant une origine purement britannique, au Canada lors du 19<sup>e</sup> siècle<sup>9</sup>. Ce même argument est utilisé dans l'article de Francis C. Mather, ce dernier décrivant l'évolution parallèle du télégraphe et du chemin de fer ayant pour résultat une euphorie envers la technologie et des changements que cet essor procure à l'époque<sup>10</sup>.

Cette confiance à l'égard de la technologie influence à la hausse l'ampleur du réseau de télécommunication qui se développe à cette époque. Il existe également un livre de l'auteur A. A. den Otter, *The Philosophy of Railways : The Transcontinental Railway Idea in British North America*, qui offre un point de vue particulièrement intéressant concernant le rôle du chemin de fer et du télégraphe électrique en tant qu'agent de liaison au Canada. Selon lui, l'établissement du réseau ferroviaire est lié à la foi (et l'enthousiasme) que l'on a pour la technologie et représente manifestement le moyen de contrer les influences typiquement américaines et britanniques au profit de la naissance d'une entité canadienne. L'identité nationale et l'intégration des différentes provinces canadiennes s'élaborent avec l'aide de ce moyen de communication, tel que

---

<sup>8</sup> Robert Steven Fortner, *Messiahs and Monopolists. A Cultural History of Canadian Communication System, 1846-1914*, Thèse de Ph.D (communication), Université de l'Illinois, 1978, p 307.

<sup>9</sup> Daniel J. Robinson, *Communication History in Canada*, 2<sup>nd</sup> ed., Ontario, Oxford University Press, 2009, 325 p.

<sup>10</sup> Francis C. Mather, « The Railways, the Electric Telegraph and Public Order During the Chartist Period, 1837-48 », *History*, Vol.38, n° 132, 1953, p. 40-53.

le suggère Innis. Il faut néanmoins prendre en considération que den Otter explique dans son analyse que le chemin de fer et le télégraphe sont intimement liés. L'évolution des deux technologies est indissociable selon lui puisque le télégraphe est au service du chemin de fer<sup>11</sup>. Mais dans ce cas-ci, il ne tient pas compte de la période de mise en place du télégraphe, de sa période de « curiosité technique » dont l'étude peut (et doit) se faire sans égard au chemin de fer, car on ne connaît pas encore le potentiel de ce couple télégraphe/chemin de fer qui se profile plus tard dans les décennies de 1860 et 1870. Bien que son volume ne traite pas spécifiquement du télégraphe, den Otter souligne son importance et les bénéfices mutuels qui résultent de cette collaboration, tel que le partage des coûts d'entretien des lignes télégraphiques et l'obtention de droits de passage sur le long des lignes ferroviaires.

Le développement du chemin de fer et du télégraphe électrique est donc influencé par cette volonté d'innover qui caractérise cette époque, et ce même à l'intérieur d'un territoire encore à développer tel qu'est le Canada, faut-il le rappeler. Selon Iwan Rhys Morus, le télégraphe électrique devient un important symbole dans la société victorienne lors du 19<sup>e</sup> siècle. Dans son article, il démontre que le télégraphe est perçu comme l'incarnation de la victoire de l'homme face au temps et à l'espace. Morus décrit également que la technologie prend une importante place dans l'imaginaire victorien : « Central to the Victorian fascination with this new technology was the way in which it acted to transform their notions of time and space. It was comparatively commonplace to assert that the telegraph had 'annihilated time and space' »<sup>12</sup>. Ce serait donc en partie grâce à l'avènement du télégraphe que la vision du peuple britannique sur le monde évolue. Avec un mode de communication aussi performant, ayant le potentiel de relier la totalité de l'Empire britannique et de transmettre l'envoi de directives rapidement, le monde devient beaucoup moins vaste.

---

<sup>11</sup> den Otter, *op. cit.*, 292 p.

<sup>12</sup> Iwan Rhys Morus, « "The Nervous System of Britain": Space, Time and the Electric Telegraph in the Victorian Age », *The British Journal for the History of Science*, Vol. 33, n° 4, 2000, p. 456.

L'article de Roger Neil Barton s'applique aux événements qui entraînent la formation des monopoles télégraphiques en Grande-Bretagne, mais également sur la façon dont les journaux évoluent avec la présence d'un tel réseau de communication<sup>13</sup>. Dans ces deux recherches, les auteurs justifient la façon dont une simple technologie change le mode de vie de tout un peuple, en influençant grandement leur vision du monde, ainsi que leur désir de promouvoir la création des réseaux télégraphiques.

La formation d'un réseau télégraphique dans les colonies britanniques de l'Amérique du Nord ne s'effectue pas uniquement avec les encouragements de la Grande-Bretagne. L'intérêt de posséder un tel moyen de communication trouve aussi sa source à l'intérieur de demandes canadiennes et américaines. Un article publié en 1984 par M. Kuhn est particulièrement intéressant pour nous qui sommes intéressés à l'époque d'implantation des réseaux puisqu'il s'efforce de repérer la promotion du système télégraphique au Canada. La naissance de grands centres urbains, lors du 19<sup>e</sup> siècle, requiert et justifie la formation d'un réseau de communication à une échelle jamais exploitée auparavant. Selon Kuhn, les origines du premier télégraphe canadien proviendraient d'une entente avec les promoteurs américains qui incitent la construction des lignes de communication entre Hamilton et Toronto en 1846. L'implantation du premier télégraphe permet à sa façon « immatérielle » de vaincre pour la première fois les obstacles géographiques, et ceux liés au climat canadien, qui restreignent le développement du territoire britannique en Amérique du Nord. Toujours selon cet auteur, cette technologie est nécessaire pour la formation du nouveau pays, reliant l'ensemble des futures provinces canadiennes, cela en devenant un outil promotionnel et informationnel indispensable pour la réalisation de ce projet<sup>14</sup>. Peter G. Goheen, ayant une perception similaire à celle de Kuhn, considère que les télécommunications permettent de développer les marchés urbains canadiens.

---

<sup>13</sup> Roger Neil Barton, « NEW MEDIA: The Birth of Telegraphic News in Britain 1847-68 », *Media History*, Vol. 16, n° 4, 2010, p. 379-406.

<sup>14</sup> Kuhn, *op. cit.*, p. 104.

Le télégraphe électrique canadien, lié avec les réseaux américains et britanniques, offre aux compagnies la possibilité d'obtenir des informations sensibles avant leurs concurrents selon Kuhn<sup>15</sup>.

Le rôle du réseau de télécommunication canadien est considéré comme celui d'agent de liaison, aussi bien entre les marchés à l'intérieur du Dominion qu'avec ceux à l'extérieur. Le travail le plus intéressant à ce sujet est celui de John Rowlandson, bien que son étude dépasse le cadre de ce bilan historiographique. L'impact du télégraphe canadien sur le développement du Canada, principalement sur la croissance de l'Ouest canadien, est au cœur de son analyse<sup>16</sup>. D'une façon plus générale, l'importance du réseau télégraphique de l'Ouest canadien et celui du Territoire du Nord-Ouest est déjà le sujet d'articles écrit par David R. Richeson<sup>17</sup>. Bien que cet ouvrage dépasse le cadre de ce mémoire, puisque le développement du réseau décrit par Richeson se produit bien après 1867 comme d'ailleurs certains des ouvrages présentés précédemment, ce dernier demeure intéressant à regarder pour observer la portée du réseau conçu lors de sa période de conception. À la lumière de ce premier champ historiographique, le télégraphe électrique serait donc un outil essentiel dans la formation du Canada.

### 1.1.2 Le télégraphe électrique comme technologie

---

<sup>15</sup> Peter Goheen, *op. cit.*, p. 244.

<sup>16</sup> John Rowlandson, *Experiencing Space : Socio-cultural Case Study of the Canadian Government's Pioneer Telegraph Service in Western Canada, 1870-1904*, Mémoire de M.A (Communications), University of Windsor, Ontario, 1986, 125 p.

<sup>17</sup> David R. Richeson, « The Telegraph and Community Formation in the North-West Territories » dans John E. Foster, dir., *The Developing West: Essays on Canadian History*, Edmonton, University of Alberta Press, 1983, p. 137-153; Richeson, « Canadian Government Involvement in Telegraphic Communication in Western Canada », *Journal of the West*, Vol. 23, n° 4, 1946, p. 187-215.

Une autre manière différente d'aborder l'étude du télégraphe électrique est celle d'analyser son développement en tant que technologie. Ici, nous retrouvons des ouvrages de synthèse traitant de l'évolution du télégraphe sur ses aspects techniques, mais surtout des inventeurs et techniciens ayant un impact sur le développement de cette invention. Il s'agit d'ouvrages très factuels qui offrent une excellente compréhension du sujet, traitant d'aspects techniques qui sont souvent absents ou négligés à l'intérieur d'autres ouvrages. Il faut cependant prendre en considération que ces ouvrages biographiques traitent généralement des personnalités du monde télégraphique britannique et américain, incluant parcimonieusement quelques acteurs de la scène canadienne dans leurs publications.

Parmi les études biographiques, on découvre les livres de John Munro et de John Murray. Dans ces deux ouvrages, on repère l'histoire des réseaux télégraphiques américains et britanniques en observant les individus qui les implantent, inventés et optimisés. Le cas canadien est indirectement inclus à travers l'histoire de certains de ces personnages, tel Cyrus West Field, et l'on obtient son caractère distinctif avec l'apparition des lignes sous-marines transatlantiques<sup>18</sup>. James D. Reid centre son analyse sur le territoire américain et ses protagonistes, tel que Samuel Morse, marquant l'évolution technologique du télégraphe électrique<sup>19</sup>. Sa présence lors de certains événements, et les livres qui en découlent nous offrent une vision tout à fait unique. Les ouvrages de Reid contiennent également plusieurs descriptions très techniques concernant cette technologie. Il est également intéressant de constater que l'une des sections de son livre, *The Telegraph in America ; Its Founders, Promoters and Noted Men*, décrit les liens d'affiliations entre les réseaux canadien et américain, bien que l'ouvrage en question ne se centralise pas uniquement sur ce sujet.

---

<sup>18</sup> John Munro, *Heroes of the Telegraph*, Londres, The Religious tract society, 1891, 312 p; John Murray, *A Story of the Telegraph*, Montréal, John Lovell & Son Ltd., 1905, 270 p.

<sup>19</sup> James D. Reid, *The Telegraph in America; Its Founders, Promoters and Noted Men*, New York, Arno Press, 1974, 846 p; James D. Reid, *The Telegraph in America and the Morse Memorial*, New York, J. Polhemus, 1886, 894 p.

Cependant, l'ouvrage de Robert Collins, *Une voix venue de loin : l'histoire des télécommunications au Canada*<sup>20</sup>, traite exclusivement du cas canadien. Livre très anecdotique avec un style d'écriture près du roman, l'auteur a cependant comme volonté d'exposer les changements révolutionnaires déclenchés par le télégraphe électrique dans le monde des télécommunications de 1846 à 1896. Son ouvrage demeure une synthèse sur les télécommunications, mais le télégraphe y possède une place de choix. Un grand nombre de chapitres de cette publication sont de nature biographique, s'attardant principalement sur les grands personnages laissant leurs marques dans le monde des télécommunications canadiennes.

Les recherches de George Bartlett Prescott offrent cependant un angle bien différent. Dans son ouvrage de synthèse, *History, Theory, and Practice of the Electric Telegraph*, celui-ci retrace l'évolution et certaines théories derrière le fonctionnement des différents types de télégraphes. On peut ainsi considérer le télégraphe comme un produit possédant une évolution progressive. L'auteur inclut également dans son analyse un survol sur l'histoire de ses prédécesseurs tel que le télégraphe optique<sup>21</sup>. L'analyse d'Edward Highton demeure très similaire à celle de Prescott, mais il ajoute deux facteurs importants dans sa recherche. Son ouvrage décrit plus en profondeur certaines difficultés de transmission d'impulsions électriques, problèmes survenus avant l'invention du télégraphe électrique ou ceux connus après l'installation des premiers réseaux, ainsi que des problèmes liés aux brevets entourant cette industrie naissante<sup>22</sup>. On assiste alors à la création de télégraphes électriques aux États-Unis et au Canada, dont les systèmes possèdent des différences techniques qui permettent alors de les différencier de ceux brevetés en Grande-Bretagne. Concernant le réseau

---

<sup>20</sup> Robert Collins, *Une voix venue de loin : l'histoire des télécommunications au Canada*, Toronto, McGraw-Hill Ryerson, 1977, 304 p.

<sup>21</sup> George Bartlett Prescott, *History, Theory, and Practice of the Electric Telegraph*, Boston, Ticknor and Fields, 1860, 468 p.

<sup>22</sup> Edward Highton, *The Electric Telegraph: Its History and Progress*, Londres, John Weale, 1852, 219 p.

de télécommunication canadien, Robert E. Babe considère que le télégraphe électrique est le fondement sur lequel se base le système de télécommunication actuel. Babe tente également de démystifier et d'exposer ce que sont les mythes fondateurs des lignes de télécommunication canadienne<sup>23</sup>. L'émergence du télégraphe électrique coïncide avec l'apparition de nombreuses industries, telles que la presse écrite et les chemins de fer. Il ajoute également : « In combination the emergence and rapid development of the telegraph, daily press and the railroad mirrored and helped propel Canadian industrialisation, beginning about 1851 »<sup>24</sup>.

L'évolution du télégraphe, comme technologie, est également liée aux besoins que lui imposent l'État, les partenaires économiques ainsi que la population au fil du temps. Par exemple, dans l'ouvrage de Jean-Guy Rens, *The Invisible Empire : A History of the Telecommunications Industry in Canada, 1846-1956*, la naissance du télégraphe électrique canadien serait attribuée à des besoins sociaux, économiques et politiques<sup>25</sup>. Il va sans dire que ce développement est grandement influencé par la ferveur portée dans la science qui est commune à cette époque. Les communications avec la Grande-Bretagne et les États-Unis sont impératifs pour le bon développement des colonies britanniques, mais ils ne sont pas les seuls à désirer la formation d'un tel réseau. La naissance du télégraphe électrique crée de nombreux besoins dans le domaine de la presse écrite, nécessitant l'obtention d'informations rapides, et elle est essentielle pour perfectionner le système de coordination des chemins de fer. Bien qu'une petite partie soit consacrée au télégraphe électrique, puisque son analyse se penche sur l'ensemble de l'histoire des télécommunications canadiennes, le télégraphe est perçu comme l'origine du téléphone et de plusieurs autres technologies du domaine de télécommunication qui suivent.

---

<sup>23</sup> Robert E. Babe, *Telecommunications in Canada : Technology, Industry, and Government*, Toronto, University of Toronto Press, 1990, 363 p.

<sup>24</sup> *Ibid.*, p. 40.

<sup>25</sup> Jean-Guy Rens, *The Invisible Empire : A History of the Telecommunications Industry in Canada, 1846-1956*, Montreal, McGill-Queen's University Press, 2001, 320 p.

Robert Luther Thompson constate le même phénomène aux États-Unis. Avec l'absence de fonds budgétaires en provenance du gouvernement, l'évolution du télégraphe se fait pour répondre aux demandes du réseau ferroviaire et pour répondre aux intérêts de la presse<sup>26</sup>. L'édification du réseau télégraphique américain repose en partie sur la confiance, presque aveugle envers la science, que possèdent les promoteurs de cette époque. Thompson a pour but de produire une synthèse du réseau télégraphique américain. Il divise cette évolution en deux segments : une période d'implantation enthousiaste (1847-1852) et une période de consolidation de la position acquise (1853-1866). Deux périodes similaires à celles connues au Canada comme notre étude le démontre. Dans la première période, Thompson indique que l'expansion de cette technologie n'est nullement supervisée et semble se faire très naturellement puisqu'elle apporte un souffle d'innovation. Dans la seconde période, le gouvernement américain encadre le réseau télégraphique afin de le consolider. Ainsi, le gouvernement américain peut s'attaquer à des projets qui dépassent les intérêts des compagnies télégraphiques privées. L'établissement du premier télégraphe transcontinental en 1861 est le meilleur exemple. La relation entre le gouvernement et les compagnies privées évoluent pour finalement encadrer ces dernières, régulant ainsi le développement physique et technologique désiré. Il est intéressant de se demander si un tel phénomène est également présent au Canada, lors de la période à l'étude.

### 1.1.3 L'économie politique du télégraphe

---

<sup>26</sup> Thompson, *op. cit.*, 544 p.

Le télégraphe électrique se développe donc à l'intérieur des différentes compagnies qui, par désir d'accroître le nombre d'utilisateurs de leur réseau, cherchent à étendre leur réseau. Cependant, le coût permettant de créer un réseau étendu est très onéreux et nécessite la présence d'importants investisseurs qui, faut-il s'en étonner, espèrent obtenir de forts rendements sur les montants engagés. Patrice Flichy observe d'ailleurs des similitudes entre les conjonctures américaines et britanniques. Dans son ouvrage, il mentionne que les deux gouvernements offrent d'abord très peu de support et de financement lorsqu'apparaît pour la toute première fois cette curiosité des « fils qui chantent ». Le démarrage des premières compagnies de télégraphe est donc d'abord redevable aux appuis offerts par des acteurs économiques leur offrant leur support, tel que les compagnies de chemin de fer, les compagnies de presse ainsi que l'apport financier de spéculateurs<sup>27</sup>. C'est également cette contribution qui, à terme, est déterminante pour la survie des compagnies, influençant par la suite le développement et la création des monopoles nationaux américains et britanniques.

Il existe également quelques publications qui étoffent la connaissance de l'industrie en présentant un aspect beaucoup plus humain. Le livre d'Edwin Gabler approfondit le sujet sur les conditions de travail des employés dans l'industrie américaine du télégraphe, tout en incluant une description de leurs responsabilités quotidiennes<sup>28</sup>. Deux autres auteurs vont même étudier des conditions très spécifiques, dans ce cadre social, explorant la position des femmes télégraphistes<sup>29</sup> ainsi que celui du phénomène des *messenger boys* aux États-Unis<sup>30</sup>. Bien que ceux-ci explorent des aspects sociaux très pointus, ils apportent néanmoins plusieurs précisions se

---

<sup>27</sup> Patrice Flichy, *Une histoire de la communication moderne : Espace public et vie privée*, Paris, La Découverte/Poche, 1997, 281 p.

<sup>28</sup> Edwin Gabler, *The American Telegrapher: A Social History, 1860-1900*, New Brunswick, Rutgers University Press, coll.« Class and culture », 1988, 264 p.

<sup>29</sup> Thomas C. Jepsen, *My Sisters Telegraphic: Women in the Telegraph Office, 1846-1950*, Athens, Ohio University Press, 2000, 231 p.

<sup>30</sup> Gregory John Downey, *Telegraph Messenger Boys: Labor, Technology, and Geography, 1850-1950*, New York, Routledge, 2002, 242 p.

rapportant aux pratiques des différentes entreprises. L'économie demeure l'un des fils rouges qui guident la direction de l'histoire du télégraphe électrique américain dans ces études, ce qui se ressent dans l'analyse des différents auteurs.

Le livre d'Alfred D. Chandler nous apporte une analyse qui permet d'entrevoir l'émergence d'une nouvelle économie. Jumelés ensemble, le chemin de fer et le télégraphe électrique permettent de planifier et de coordonner les échanges commerciaux. Bien que chaque technologie est impressionnante dans son domaine, Chandler confirme que leur union change le monde économique de l'époque : « No enterprises were more intimately related to the railroads than those operating in other transportation and communication activities—that is in other parts of what economists term the infrastructure of a modern advanced economy »<sup>31</sup>. C'est le résultat de cette union qui permet la création d'un nouveau modèle économique se produisant sur une échelle beaucoup plus vaste. Cette perception est aussi précisée dans l'ouvrage de Gerald W. Brock, insistant sur le marché américain qui connaît de nombreuses transformations avec le développement des nouveaux modes de transports et de communications rapides<sup>32</sup>. L'aspect économique de l'histoire du télégraphe électrique américain est également largement exploré dans les différents textes de Richard B. DuBoff. Au sein de quatre articles entre 1980 et 1984, il présente une analyse très complète de l'influence du télégraphe sur le marché américain. Que ce soit dans la formation d'un puissant lien entre l'économie et le télégraphe, la structuration du marché américain, la création de régulations pour encadrer les pratiques ou la création d'un monopole technologique, ce tableau brossé par DuBoff est crucial pour la compréhension sur l'impact du télégraphe dans le secteur économique aux États-

---

<sup>31</sup> Chandler, *op. cit.*, p. 188.

<sup>32</sup> Gerald W. Brock, *The Telecommunications Industry: The Dynamics of Market Structure*, Cambridge, Harvard University Press, coll.« Harvard economic studies », 1981, 336 p.

Unis<sup>33</sup>. Lester G. Lindley poursuit en expliquant le raisonnement qui conduit à la formation d'oligopoles aux États-Unis. Puisque le brevet du télégraphe électrique est fractionné et divisé entre un grand nombre d'investisseurs privés, ne trouvant aucun investisseur prêt à investir pour obtenir le brevet sur l'ensemble des États-Unis, on assiste rapidement à une compétition féroce entre ces premières compagnies œuvrant sur une échelle très petite. Cette compétition conduit quelques compagnies sur le chemin du succès tandis que d'autres subissent de lourdes pertes. Dans ces conditions, on observe l'absorption et l'unification des réseaux par les grandes compagnies, telles que la *Western Union*. Bien que l'État possède un rôle d'agent régulateur, ce dernier a peu d'emprise sur la direction que prend le réseau puisque les compagnies télégraphiques sont financées par des fonds privés<sup>34</sup>. Alors que les tendances anti-monopole du gouvernement américain sont ouvertement hostiles à la création de monopoles, le marché du télégraphe électrique est dominé par la *Western Union* en 1866<sup>35</sup>. L'auteur ne dit mot sur la période d'implantation, sinon pour dire que l'industrie du télégraphe se dirige vers les monopoles en raison des difficultés provenant du modèle de régulation peu efficace aux États-Unis.

L'on rencontre un contexte similaire pour les compagnies britanniques. L'ouvrage de Simone Fari, *Victorian Telegraphy Before Nationalization*, est une synthèse qui explore plus spécifiquement l'aspect du développement sur diverses compagnies de télégraphe électrique avant la nationalisation du service. On y trouve plusieurs explications concernant les différents problèmes et difficultés de gestion parmi ces

---

<sup>33</sup> Richard B. Du Boff, « Business Demand and the Development of the Telegraph in the United States, 1844-1860 », *Business History Review*, Vol. 54, n° 4, 1980, p. 459-479; « The Telegraph and the Structure of Markets in the United States, 1845-1890 », *Research in Economic History*, Vol. 8, 1983, p. 253-277; « The Rise of Communications Regulation: The Telegraph Industry », *Journal of Communication*, Vol. 34, n° 3, 1984, p. 52-66; « The Telegraph in Nineteenth-Century America: Technology and Monopoly », *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 26, n° 4, 1984, p. 571-586.

<sup>34</sup> Lester G. Lindley, *The Constitution Faces Technology: The Relationship of the National Government to the Telegraph, 1866-1884*, Thèse de Ph.D (Histoire), Rice University, Texas, 1971.

<sup>35</sup> *Ibid.*, p. 214.

compagnies ainsi que les liens qui se forment entre compagnies télégraphiques et celles du réseau ferroviaire. Les directeurs contrôlant l'industrie du chemin de fer sont grandement impliqués dans le domaine du télégraphe électrique, n'hésitant pas à utiliser leurs ressources afin d'apporter une aide financière, lorsque nécessaire. Tel que le mentionne Fari : « ... the railways companies became directly involved in the Electric by means of a series of crossed shareholdings, which fully involved the railwaymen in the holdings and board of directors »<sup>36</sup>. Afin d'éviter que la compétition empêche la réalisation des profits monétaires, puisque le gouvernement britannique ne s'implique pas dans le développement et que ses efforts pour réguler cette industrie demeurent limités avant 1868, on observe à ce moment à la naissance de cartels télégraphiques afin de décourager la création de compagnies supplémentaires<sup>37</sup>. La complexité des compagnies télégraphiques et de leur relation avec les différents acteurs économiques et politiques est bien précisée à travers cet ouvrage. Cependant, c'est le travail de Steven Roberts qui constitue l'une des plus grandes contributions faites à l'historiographie du télégraphe électrique britannique. Ses recherches couvrent la période 1838-1868, la nôtre, soit de l'édification de la première compagnie télégraphique, de William Cooke et de Charles Wheatstone, jusqu'à la constitution d'un monopole technologique. Le travail effectué par Roberts est impressionnant, il élabore une synthèse sur l'histoire de l'ensemble des compagnies télégraphiques en Grande-Bretagne<sup>38</sup>. Son analyse inclut également la formation des différentes compagnies, leur fonctionnement interne, les coopérations et les divers conflits entre elles ainsi que les grands événements qui surviennent à l'intérieur de cette période. Son argumentation est soutenue par une multitude de sources, provenant de divers fonds d'archives, apportant ainsi un appui considérable à ses allégations. Par contre, son recueil est malheureusement incomplet sur quelques

---

<sup>36</sup> Simone Fari, *Victorian Telegraphy Before Nationalization*, New York, Palgrave Macmillan, 2015, p. 61.

<sup>37</sup> *Ibid.*, p. 207.

<sup>38</sup> Steven Roberts, *Distant Writing : A History of the Telegraph Companies in Britain Between 1838 and 1868*, 2012, 340 p.

concepts, puisque l'auteur est décédé avant l'achèvement de ses travaux. Néanmoins, il s'agit d'un ouvrage très précieux pour la compréhension du fonctionnement interne des différentes sociétés, et pour mieux dénouer l'histoire de cette gigantesque entreprise.

Pour ce qui s'applique à la situation canadienne, on y retrouve également certaines similitudes, concernant les alliés du télégraphe ainsi que la formation des compagnies, avec les deux conjonctures précédentes. Le livre de Robert Burnet, intitulé *Canadian Railway Telegraph History*, est un ouvrage très factuel qui retrace l'évolution et le cheminement des différentes lignes télégraphiques appartenant aux différentes compagnies de chemin de fer<sup>39</sup>. L'auteur retrace plus particulièrement l'histoire de deux compagnies télégraphiques, la *Canadian Pacific Railway Telegraph Company* et la *Canadian National Railways Telegraph Company* sur une période de cent dix ans de 1846 à 1956. Son ouvrage commence avec la naissance du télégraphe sur le territoire canadien et offre de nombreux détails concernant le fonctionnement de l'industrie télégraphique au sein du chemin de fer. Le dernier auteur qui apporte son apport à l'historiographie sur ce sujet est Éric Mauras. Dans le cadre de sa thèse de doctorat, il choisit de traiter du rôle de l'État canadien dans le développement économique en utilisant le télégraphe électrique comme point de comparaison. Son étude vise à comprendre l'établissement d'un système réglementaire qui englobe le télégraphe électrique, les entreprises privées et l'État<sup>40</sup>. Sa recherche couvre une période beaucoup plus étendue que celle de ce mémoire, s'étendant de 1846 à 1916. Dans celle-ci, Mauras s'intéresse principalement à la dimension réglementaire et retrace ainsi l'histoire des compagnies télégraphiques canadiennes et son encadrement par le gouvernement qui prend en charge le réseau. Selon lui, la construction du système réglementaire dans le domaine des

---

<sup>39</sup> Robert Burnet, *Canadian Railway Telegraph History*, Ontario, Telegraph Key & Sounder, 1996, 239

<sup>40</sup> Éric Mauras, *op. cit.*

communications se fait progressivement en prenant un rôle à la fois actif et passif. La position du Canada, qui se trouve en position précaire en ce qui concerne son développement économique et industriel, oblige donc son gouvernement à réduire son degré d'intervention et à adopter une politique libérale qui favorise les investisseurs et le développement industriel<sup>41</sup>. Il permet également d'observer les réactions des différentes colonies de l'Amérique du Nord britannique face à l'implantation du réseau télégraphique sur leurs territoires respectifs. Puisqu'il s'agit d'un ensemble de colonies dont les gouvernements possèdent des objectifs qui leur sont propres, ceux-ci interagissent et interviennent différemment avec les compagnies privées fondées sur leurs territoires respectifs. Le développement du réseau télégraphique est laissé dans les mains des compagnies privées, mais les gouvernements coloniaux s'assurent du bon développement de l'industrie avec l'aide d'une réglementation avantageant les compagnies qu'elles privilégient. Toutefois, l'ouvrage de Mauras se concentre principalement sur l'État et son rôle pour la construction du système réglementaire. Il est important d'apporter certaines nuances lorsqu'il est question de l'établissement du télégraphe au Canada-Uni puisque l'on peut voir les lignes naître sur les anciens territoires du Haut et Bas-Canada. Une division géographique est nécessaire puisque les compagnies naissantes sont conçues par les élites économiques locales, possédant chacune leurs propres intérêts et leur vision pour leurs compagnies. Leur position géographique influence également l'évolution du réseau, les portants à consolider un réseau à l'intérieur du Canada ou pour relier les lignes américaines et britanniques. C'est un constat qui s'applique également aux autres colonies de l'Amérique du Nord britannique. Bien que l'État possède un rôle important pour la formation du réseau télégraphique canadien, ce dernier n'est que l'un des nombreux éléments qui permettent la formation du réseau tel qu'il est construit. Une approche différente de celle de Mauras, spatialisée et davantage multifactorielle, suggère que le télégraphe canadien est autant d'intérêt pour les acteurs extérieurs (Américains et Britanniques)

---

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 6-7.

que les acteurs intérieurs (Canadiens). Cette approche nous permet donc d'observer l'évolution du télégraphe canadien d'une façon plus organique dans laquelle l'État est tantôt acteur, tantôt observateur.

#### 1.1.4 De curiosité à service public

La naissance du télégraphe, comme technologie, peut être imputée à de nombreuses causes, tenir de plusieurs motivations. Cependant, son évolution est principalement façonnée pour répondre à un besoin déjà présent à cette époque. Selon Christopher Armstrong et Henry Vivian Nelles, dans leur ouvrage *Monopoly's Moment: The Organization and Regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*, l'apparition de technologies capable de supporter des infrastructures importantes coïncide avec la naissance d'organisations capitalistes et municipales. Le but de leur ouvrage est de permettre la compréhension du rôle capital de la technologie sur le processus d'urbanisation<sup>42</sup>, mais met également de l'avant les causes sociales et techniques permettant la création des dites technologies. Pour justifier leur point de vue, cette publication débute avec l'analyse et la transformation qui influence la distribution de gaz et d'eau comme service public. Leur investigation ne s'arrête pas à ces compagnies, bien que ce soit celles qui sont le plus clairement analysées. Les deux auteurs relèvent également un fait très pertinent pour notre recherche. En effet, lorsque la réglementation canadienne est comparée à celles américaines ou européennes, le cas canadien démontre de nombreuses similitudes avec ces deux modèles tout en innovant. Le gouvernement canadien possède un contrôle bien plus important sur son système télégraphique grâce à son modèle de régulation, lorsqu'on

---

<sup>42</sup> Christopher Armstrong et Henry Vivian Nelles, *Monopoly's Moment: The Organization and Regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*, Philadelphia, Temple University Press, 1986, p. xv.

les compare avec le système américain, mais il demeure beaucoup plus flexible que celui européen<sup>43</sup>.

Gerard Michael McCabe approfondit également les différences fondamentales entre les systèmes américains et canadiens, sur le développement des services publics, dans son ouvrage. L'auteur s'intéresse principalement aux régulations qui sont adoptées, lors du 20<sup>e</sup> siècle, pour encadrer l'industrie téléphonique canadienne. Bien que cette thèse ne mentionne aucunement le télégraphe, il explique en détail l'intégration des régulations par le gouvernement, inspiré par le modèle légué par les régulations de l'industrie télégraphique<sup>44</sup>. La justification donnée pour cette ingérence gouvernementale a pour objectif d'éviter l'abus des ressources, ainsi que les compétitions destructrices qui engendrent la formation de monopole. L'auteur se concentre particulièrement sur les théories encadrant les origines des régulations, pouvant provenir d'une initiative du gouvernement face aux pressions du public ou des compagnies elles-mêmes pour fixer les prix en collaboration avec le gouvernement.

Cette même prise en charge, provenant du gouvernement, peut être observé pour le télégraphe électrique britannique dans le livre de Joseph Clarence Hemmeon, *The History of the British Post Office*. Cet ouvrage se concentre sur l'histoire de la Poste en Grande-Bretagne, mais essaie d'expliquer ce qui pousse l'intégration du télégraphe électrique sous le contrôle gouvernemental. Alors que l'industrie télégraphique est un service offert par des compagnies privées, le service de communication devient de plus en plus important au sein de la société victorienne. Hemmeon mentionne les impacts provenant de la compétition des compagnies de télégraphe électrique en Angleterre. Parmi ceux-ci, on constate que la qualité du service demeure fluctuante

---

<sup>43</sup> *Ibid.*, p. 322.

<sup>44</sup> Gerald Michael McCabe, *Regulation of the Telephone Industry in Canada: The Formative Years*, Thèse de Ph.D (Science Politiques), McGill University, Canada, 1985, 109 p.

selon la popularité des lignes, causant ainsi le délaissement de certaines lignes au profit de celles plus rentables. Le service offert à la population est donc inadéquat, ce qui conduit le gouvernement à intégrer le réseau télégraphique dans ses services. La prise en charge du télégraphe est en partie causée par la pression populaire, puisque les services offerts ne comblent pas les besoins de la population<sup>45</sup>. Cette intégration est très coûteuse et n'apporte que très peu de bénéfice monétaire au gouvernement, mais il constitue un bon exemple de prise en charge d'une infrastructure privée afin de la transformer en service public. La publication de Jeffrey L. Kieve offre certaines nuances sur les autres études qui traitent de l'industrie britannique d'un point de vue politique et économique<sup>46</sup>. Si les préoccupations sont principalement économiques pour les compagnies privées, le gouvernement britannique essaie cependant de réguler le service afin de répondre aux demandes populaires. Ce qui provoque, bien plus tard, la prise en charge du réseau par le gouvernement britannique par l'intermédiaire du service de Poste. Si les intérêts commerciaux permettent aux compagnies privées de développer le réseau, c'est la qualité des services offerts et son accession en quelque sorte à un statut de « nécessité » qui conduit à la création d'un service public d'État. Ce qui explique le raisonnement qui pousse le gouvernement britannique à prendre le plein contrôle.

La raison de cette intégration sous l'administration directe de l'État provenant en partie de pressions populaires, est dans le livre de Tom Standage, *The Victorian Internet: The Remarkable Story of the Telegraph and the Nineteenth Century's Online Pioneers*. Son texte souligne également les changements que le télégraphe engendre sur la vie quotidienne en Angleterre, aussi bien pour les compagnies que pour les individus. L'auteur effectue un excellent parallèle entre l'impact sociétaire

---

<sup>45</sup> Joseph Clarence Hemmeon, *The History of the British Post Office*, Michigan, Ann Arbor Michigan, University Microfilms International, 1972, 261 p.

<sup>46</sup> Jeffrey L. Kieve, *The Electric Telegraph: A Social and Economic History*, Newton Abbot, David and Charles, 1973, 310 p.

créé par le télégraphe électrique et le réseau internet, une autre invention qui révolutionne le monde des télécommunications<sup>47</sup>. Il s'agit d'un livre très récent et l'auteur n'hésite pas à surnommer le télégraphe comme l'*internet victorien*, considérant que les impacts de ces deux technologies présentent une portée similaire à leur époque respective. L'influence des communications sur la société victorienne apparaît beaucoup plus visiblement à l'intérieur de cet ouvrage, démontrant qu'il est nécessaire de placer le télégraphe sous le contrôle gouvernemental dès 1868.

En ce qui concerne le télégraphe aux États-Unis, son encadrement juridique et son intégration en tant que service public se font dans des conditions similaires. Cependant, de nombreuses complications se produisent lorsque le gouvernement américain tente de superviser le monopole télégraphique. Dans sa thèse, Tomas Nonnenmacher analyse l'impact du télégraphe électrique sur la formation d'un nouveau marché tout en approfondissant les méthodes utilisées sur l'implantation des nouvelles régulations aux États-Unis. Selon lui, la stabilisation de l'industrie comporte trois phases qui se déploient pendant la période 1845-1868 : la promotion, la régulation et le monopole<sup>48</sup>. La consolidation de l'industrie télégraphique a pour conséquence d'engendrer une centralisation des décisions, à l'intérieur d'une seule entreprise, ce qui a pour résultat l'augmentation de la qualité des services. On y observe le passage d'un contrôle divisé entre plusieurs compagnies privées vers celle d'un monopole, résultant de la fusion ou de l'absorption de compagnies. La création de ces monopoles régionaux oblige finalement le gouvernement américain à prendre de front l'encadrement et les régulations de l'industrie télégraphique. Il faut néanmoins être conscient des nombreuses difficultés qui sont rencontrées avant que le gouvernement américain puisse réellement réguler l'industrie télégraphique. Puisque

---

<sup>47</sup> Tom Standage, *The Victorian Internet: The Remarkable Story of the Telegraph and the Nineteenth Century's Online Pioneers*, New York, NY, Bloomsbury, 2014, 233 p.

<sup>48</sup> Thomas Nonnenmacher, *Law, Emerging Technology, and Market Structure: The Development of the Telegraph Industry, 1838-1868*, Thèse de Ph.D (Sciences Économiques), University of Illinois, Illinois, 1997, 155 p.

le télégraphe n'est pas financé à l'aide de fonds gouvernementaux, il est difficile pour ce dernier d'intervenir dans les affaires des compagnies privées. Bien que le gouvernement américain cherche à empêcher la formation de monopole, ce dernier tarde pendant plusieurs décennies à mettre en place les outils nécessaires pour empêcher la formation de celle-ci. Tel que l'indique Nonnenmacher : « The federal government passed legislation concerning the telegraph in 1866, but this was not regulatory in nature. Only in 1910 did the Interstate Commerce Commission gain regulatory oversight of the telegraph industry »<sup>49</sup>. On assiste donc à la fortification du réseau télégraphique américain sous la *Western Union* en 1866, elle absorbe la grande majorité de ses concurrents.

Dwayne Winseck observe l'existence d'une influence mutuelle, entre les différents réseaux télégraphiques, cela provenant principalement des normes implantées par les différents gouvernements. Dans le cadre de son analyse concernant le monde des télécommunications entre 1840 et 1910, Winseck démontre quatre étapes communes aux systèmes de télécommunication qu'il étudie : 1) l'implantation enthousiaste sans réelle méthode du télégraphe électrique suivi par une compétition destructrice et d'une consolidation stratégique; 2) une convergence médiatique; 3) la transformation des lois; 4) et finalement la divergence médiatique<sup>50</sup>. Il compare également les différents modèles de régulation télégraphique provenant de différents pays, incluant plusieurs cas européens et celui des États-Unis, avant de les comparer avec celui du Canada. Winseck détermine que l'organisation de ce nouveau système de communication est liée à la présence des chemins de fer, de la disposition de l'État face à l'implantation de cette technologie, des marchés boursiers et de la presse écrite<sup>51</sup>. Lorsque comparé aux autres pays, le rôle du gouvernement canadien dans le

---

<sup>49</sup> *Ibid.*, p. 66.

<sup>50</sup> Dwayne Winseck, « Back to the Future: Telecommunications, Online Information Services and Convergence From 1840 to 1910 », *Media History*, Vol. 5, n° 2, 1999, p. 153.

<sup>51</sup> *Ibid.*, p. 137-138.

développement télégraphique est un mélange entre un modèle interventionniste européen et ceux dont les compagnies privées dirigent le développement, tel qu'on le retrouve aux États-Unis et en Grande-Bretagne. Le cas canadien se caractérise donc par un modèle d'intervention faible, mais en établissant un régime juridique général<sup>52</sup>. Le mémoire de Dany Fougères traite de l'encadrement juridique des infrastructures et des services publics sur la scène municipale, sur celui du transport en commun dans le cadre urbain de Montréal. L'évolution des infrastructures publiques, selon Fougères, se fait en trois étapes : la mise en place du service/infrastructure, la maturation économique ou technologique de celle-ci et finalement son intégration dans l'espace urbain. Un service qui est perçu ou qui devient une nécessité se retrouve généralement incorporé par la corporation municipale<sup>53</sup>. Ce n'est qu'après une reconnaissance formelle de la municipalité envers une certaine infrastructure, lorsqu'il devient impératif de s'assurer de son bon fonctionnement même si le service n'est pas essentiel, que celle-ci se fait encadrer juridiquement. Il est cependant intéressant d'observer que certains services privés restent sous le contrôle de compagnies privées, tel que le démontre la situation du tramway<sup>54</sup>. Ce qui est d'ailleurs le cas avec le télégraphe électrique, étant rapidement considéré comme un service essentiel, et demeure dans les mains d'investisseurs et d'entreprises privés. Toujours selon Fougères, l'implantation d'infrastructures et de services urbains demeure en constante négociation. En échange d'un monopole d'exploitation et d'une protection légale, les entreprises privées sont contrebalancées par la présence de pouvoirs publics qui régulent la prestation des services<sup>55</sup>. Le sentiment, réel ou perçu, de « service essentiel » ne signifie pas automatiquement que le service devient de prestation et de propriété publique; toutefois, de propriété publique ou toujours de

---

<sup>52</sup> *Ibid.*, p. 139.

<sup>53</sup> Dany Fougères, *L'encadrement juridique des infrastructures et des services publics urbains: Le cas du transport en commun à Montréal, 1860-1880*, Mémoire de M.A (Histoire), Montréal, Université du Québec à Montréal, 1991, p.79-80.

<sup>54</sup> *Ibid.*, p. 84.

<sup>55</sup> Dany Fougères, *Histoire de la mise en place d'un service urbain public : l'approvisionnement en eau à Montréal, 1796-1865*, Thèse de Ph.D (Histoire), INRS-UQAM, 2002, p. 13.

propriété privée, le service voit une hausse marquée des normes d'encadrement légal et politique.

## 1.2 Problématique

Ce mémoire cherche à s'inscrire dans un cadre théorique particulier. Peu étudiée à l'échelle canadienne, l'historiographie du télégraphe est pourtant d'une très grande richesse en ce qui concerne les cas des États-Unis et de la Grande-Bretagne. Étant les berceaux de cette invention, il n'est pas surprenant qu'une attention particulière soit accordée à ces deux modèles<sup>56</sup>. Dans le domaine des communications, l'apport du télégraphe électrique est indéniable. Il s'agit du premier pas immatériel, car celui-ci permet de faire cheminer pour la première fois de l'information sans l'apport d'un porteur humain, animal ou assisté de moyen de locomotion technique commandant tout de même la présence humaine (tel le chemin de fer). À ce titre, le télégraphe est l'ancêtre des réseaux de télécommunication que l'on connaît aujourd'hui. Par conséquent, ce mémoire s'inscrit dans un domaine composé de l'histoire du télégraphe américain, canadien et britannique tout en s'inscrivant dans l'histoire des télécommunications en Amérique du Nord.

Les premiers télégraphes électriques, érigés en Grande-Bretagne et aux États-Unis, changent le monde des communications grâce à la vitesse de transmission de leurs messages. Il s'agit d'un long processus de développement, débutant avec quelques

---

<sup>56</sup> La différence majeure entre les deux modèles est l'utilisation de l'électricité pour transmettre les messages. La méthode développée par Morse est basée sur l'interprétation des pulsions électriques, à courte et longue durée, qui forment un code. Le modèle de Cooke et Wheatstone se base plutôt sur l'induction électromagnétique, ce qui permet de bouger un ensemble de cinq aiguilles. L'opérateur doit observer le croisement entre les deux aiguilles actives sur la tablette réceptrice, permettant de transmettre un message lettre par lettre.

lignes de transmission seulement, étendue sur de courtes distances, avant de se propager à un niveau régional et finalement mondial. À l'égard de l'histoire canadienne, force est de constater que celle du télégraphe est mise de côté au profit de celle du déploiement du réseau ferroviaire. Pourtant, les colonies britanniques en Amérique du Nord se trouvent à un endroit clé pour la création d'un réseau transatlantique. Celles-ci se trouvent entre la Grande-Bretagne à l'est, alors que les provinces des Maritimes offrent les zones côtières les moins éloignées de la mère Patrie, et les États-Unis au sud. Alors que le statut du télégraphe est encore celui de nouveauté technique, les promoteurs américains ainsi que britanniques sont tentés d'influencer, voire de participer à son développement dans les colonies britanniques de l'Amérique du Nord, car ces dernières, comme dans une course à relais, occupent en quelque sorte le rôle « d'un passeur de témoins » entre les deux puissances, cela en plus de représenter un « marché », aussi petit soit-il. Notre objectif est de contribuer à l'historiographie canadienne du télégraphe électrique, une historiographie bien mince, car les efforts des historiens sont dirigés vers le chemin de fer et ensuite vers l'industrie du téléphone.

Notre hypothèse de recherche est la suivante : c'est de leur position géographique, entre la Grande-Bretagne et les États-Unis, et de cette position technologique, entre Morse et Cooke et Wheatstone que naît le télégraphe électrique canadien; à la croisée des chemins en quelque sorte. Que ce soit pour l'établissement de ses lignes télégraphiques, le modèle de régulation employé ou même l'utilisation de ce nouveau service, chacune des colonies connaît une évolution singulière et commune différente concernant son approche face à cette technologie. Dans tous les cas, les « modèles » britanniques comme américains se profilent. La question générale de ce travail concerne le développement du télégraphe dans le contexte de localisations géographiques et d'offres différentes de modèles et cherche à découvrir ce qui conduit au résultat que l'on connaît dans les colonies britanniques. De quelles façons

les réseaux américains et britanniques ont-ils influencé le développement du télégraphe électrique canadien et comment celui-ci s'est-il (ou non) différencié de ceux-ci? Pour l'essentiel, c'est dans l'analyse des lois canadiennes que nous trouvons réponse à notre interrogation : des lois dont on constate la parenté des normes entre les colonies et avec lois adoptées aux États-Unis et en Grande-Bretagne. À ces lois s'ajoutent les emprunts technologiques étrangers et les contraintes et opportunités qu'offre le territoire canadien. Nous nous intéressons donc à l'impact des influences externes sur le réseau de télégraphe canadien, mais en tenant compte aussi de ses spécificités qui elles tiennent de contraintes de territoire, de climat, de juridiction, de sensibilités culturelles, de rentabilités économiques, etc.

### 1.3 Méthodologie et sources

Le cœur de ce projet demeure avant tout le télégraphe électrique et son développement sur le sol canadien. L'approche méthodologique qui est utilisée dans ce projet s'inspire grandement de l'approche des sciences et technologies (STS), il s'agit donc d'une analyse multifactorielle du développement technologique. Considérer que le domaine scientifique est isolé des facteurs précédemment énoncés est une grossière erreur. Les raisons qui peuvent pousser le développement d'une technologie sont diverses, que ce soit pour répondre à la demande d'un commanditaire ou pour répondre à un besoin dans la société, mais nécessitent la présence de fonds pour supporter le développement de cette nouvelle technologie. C'est donc l'observation du rôle des acteurs et des effets des facteurs sociaux, politiques et culturels qui interviennent et influencent les recherches et innovations

scientifiques qui guident la recherche STS.<sup>57</sup> D'une façon plus précise, ce mémoire s'attarde principalement sur une approche liée à l'évolution des technologies à l'intérieur de grands systèmes techniques. L'approche des *Large Technical Systems* (LTS) consiste à observer un système technologique dans lequel évoluent et interagissent des acteurs, des organisations et des connaissances scientifiques tout en étudiant la présence d'une influence provenant de facteurs sociaux, politiques et économiques.<sup>58</sup> Cette méthode nous permet d'étudier le télégraphe de façon dynamique et d'observer son développement par l'intermédiaire des différents acteurs et des influences qu'elle subit.

L'évolution d'un LTS se caractérise en cinq grandes phases : Invention, Développement, Innovation, Transfert et Croissance/Compétition/Consolidation.<sup>59</sup> Ce développement n'est pas linéaire et ces phases peuvent se superposer. Chacune de ces phases est caractérisée par les différents acteurs qui le composent. Par exemple, les inventeurs possèdent un rôle important dans les phases d'Invention et de Développement alors que les entrepreneurs sont beaucoup plus nombreux lors de la phase de Croissance/Compétition/Consolidation.<sup>60</sup> Sans tomber dans une analyse biographique, il est important d'étudier les acteurs présents dans le monde télégraphique pour obtenir une meilleure compréhension de leurs objectifs et de leurs motivations. On peut donc observer la présence de différents acteurs qui se côtoient, s'entraident et s'opposent dans cette approche. L'approche de ce mémoire est donc basée sur le concept de LTS. L'étude du télégraphe électrique canadien qui est proposé est celle observant l'évolution du télégraphe non pas comme simple

---

<sup>57</sup> Berwards Joerges, « Large technical systems: Concepts and issues », dans *The Development of Large Technical Systems*, sous la dir. de Renate Mayntz et Thomas P. Hughes, Allemagne, Westview Press, 1989, p. 13.

<sup>58</sup> Thomas P. Hughes, « The Evolution of Large Technological Systems », dans *The Social Construction of Technological Systems : New Directions in the Sociology and History of Technology*, sous la dir. De Wiebe E. Bijiker, Thomas P. Hughes et Trevor Pinch, Cambridge, Mass MIT Press, 1987, p. 51.

<sup>59</sup> *Ibid.*, p. 56.

<sup>60</sup> *Ibid.*, p. 57.

technologie, mais comme acteur fondamental pour la création d'un réseau technologique. La période qui est étudiée dans ce mémoire commence avec l'introduction, sur le territoire canadien, d'une technologie préexistante aux États-Unis et en Grande-Bretagne. Les phases d'invention et d'innovation possèdent une influence moins importante sur le réseau implanté sur le sol canadien, puisque celui-ci adopte le modèle américain, mais les acteurs demeurent néanmoins présents. L'enjeu pour eux consiste à l'adaptation du télégraphe sur un territoire possédant une géographie et un climat particuliers.

Le corpus de sources qui est proposé dans ce mémoire est donc axé sur l'étude des différents acteurs interagissant avec l'industrie télégraphique canadienne au milieu du 19<sup>e</sup> siècle. Les sources les plus importantes sont tout d'abord les textes de loi et les journaux d'assemblés. Ce sont elles qui nous permettent de voir le développement des compagnies privées, lesquelles ne peuvent avoir une existence légale sans la sanction législative et l'action réglementaire du gouvernement. Les textes de loi étudiés ici se concentrent sur les compagnies télégraphiques fondées lors de la période du Canada-Uni pour ce qui est des colonies du Haut-Canada et du Bas-Canada, et pour les autres colonies de l'Amérique du Nord britannique à proximité de l'océan Atlantique à la même période, soit entre 1846 et 1867. Ce mémoire se concentre sur la période avant la Confédération canadienne, le télégraphe électrique pouvant ainsi évoluer sur le territoire jusqu'en 1867. Après cette date, le télégraphe est considéré comme une nécessité, voire routinier lorsqu'il est question d'établir des contacts entre villes et régions, cela jusqu'à l'invention du téléphone. Des ouvrages de nature biographique sont également utilisés pour nous offrir une meilleure compréhension des motivations que possèdent les pionniers du télégraphe. De nombreux individus se démarquent dans l'industrie télégraphique par leurs connaissances techniques, leurs grands projets ainsi que leurs différentes motivations les poussant à construire le télégraphe électrique sur le sol canadien.

#### 1.4 Les premières décennies du télégraphe électrique aux États-Unis et en Grande-Bretagne : synthèse

Les télégraphes américain et britannique influencent le télégraphe canadien, bien que celui-ci développe une identité en propre. Ainsi, les télégraphes américain, britannique et canadien partagent une évolution très similaire jusqu'en 1867. En d'autres termes, prendre la mesure de l'évolution du télégraphe canadien, en comprendre ses parentés et ses spécificités, c'est nécessairement jeter un premier regard (même synthétique) sur les cas précurseurs américains et britanniques. Aux États-Unis et en Grande-Bretagne, c'est par l'entremise des différentes compagnies privées que s'établissent les principaux liens télégraphiques qui lient les différents villes, états et provinces; au Canada, l'entreprise privée est aussi l'instigatrice des réseaux. Les lignes qui sont établies aux États-Unis et en Grande-Bretagne précèdent d'au moins une décennie la formation du réseau canadien, mais la création de compagnies privées pour offrir un service télégraphique se fait à quelques années de différence seulement. On observe principalement deux étapes sur l'implantation du télégraphe électrique : une première période dans laquelle nous assistons à la création de multiples lignes et de compagnies télégraphiques, la seconde caractérisée par l'unification de celles-ci au sein d'un réseau contrôlé par un monopole. Le cas canadien est similaire comme l'indique notre mémoire.

Les États-Unis et la Grande-Bretagne sont les berceaux du télégraphe électrique et cette technologie connaît une vive expansion dans les années qui suivent ses débuts. En effet, c'est à partir du milieu des années 1830 que le télégraphe voit le jour et commence déjà à se propager grâce à leurs inventeurs respectifs, anglais et

américains. La vitesse de développement de ces deux réseaux nationaux permet à chacun de connaître dans la décennie suivante une expansion à l'extérieur de leurs propres frontières : développement qui est autant sur le plan du type de déploiement physique de leur réseau respectif qu'en rapport à l'exportation de leurs modèles technique, d'affaire et de contrôle. Bien qu'à plusieurs égards similaires dans leurs approches, les réseaux américains et britanniques possèdent des objectifs et expériences très différentes.

Aux États-Unis, la conception d'un réseau télégraphique est planifiée dès ses débuts par son créateur, Samuel Morse. Relier l'ensemble des États-Unis est prévue dès l'invention de cette nouvelle technologie, l'idée initiale est la prise en charge du réseau télégraphique américain par le gouvernement fédéral. Cette idée n'est cependant pas partagée avec certains des partenaires financiers de Morse, qui eux préfèrent choisir plusieurs candidats à qui vendre le brevet de l'invention de Morse<sup>61</sup>. Malgré le potentiel du télégraphe électrique, il est difficile de trouver des investisseurs prêts à prendre des risques sur une grande échelle pour une curiosité technologique qui doit encore faire ses preuves. Après tout, rien ne garantit à l'époque qu'il y ait une demande importante pour ce genre de service. En ce qui concerne la décision du gouvernement américain, ce dernier refuse l'achat de ce brevet, considérant que les coûts engendrés par le maintien de ce service sont trop élevés<sup>62</sup>. Par conséquent, après de longues recherches, aucun acheteur ne semble disposé à acheter le brevet pour créer un réseau télégraphique sur l'ensemble du territoire des États-Unis<sup>63</sup>. Malgré le refus d'investir par le gouvernement américain et de grands investisseurs, le télégraphe connaît néanmoins un énorme gain de popularité. Plutôt que de faire la vente du brevet du télégraphe électrique en un seul

---

<sup>61</sup> Nonnenmacher, *op. cit.*, p. 17.

<sup>62</sup> Lindley, *op. cit.*, p. 13.

<sup>63</sup> Nonnenmacher, *op. cit.*, p. 18.

tout, le brevet est divisé et vendu selon les intérêts de chaque région<sup>64</sup>. Ainsi, bien que Morse espère déployer son invention à une échelle nationale dès les débuts du télégraphe, il doit finalement se résoudre à fractionner son brevet à l'échelle des régions et laisser aux petites entreprises privées la charge de mettre en place le télégraphe électrique aux États-Unis. De fait, on assiste donc à la création d'un grand nombre de lignes qui viennent « recouvrir le visage du pays d'une toile faite avec les premières lignes de télégraphe électrique »<sup>65</sup>, cela dans une ambiance de forte compétition<sup>66</sup>. On observe également plusieurs abus du brevet déposé par Morse et ses associés, avec l'apparition de brevet pirate dont la qualité du système demeure inférieure à l'invention faite par Morse<sup>67</sup>, à de nombreuses querelles entre les compagnies ainsi qu'une compétition que l'on ne peut que qualifier de tranche-gorge<sup>68</sup>. Cependant, il existe un autre facteur expliquant le type de développement des lignes télégraphiques sur le territoire américain : la présence des compagnies de chemin de fer.

La proximité (voir la symbiose comme nous le qualifions en début de mémoire) entre le télégraphe et le chemin de fer est présente aux États-Unis, commence officiellement sur le réseau de la *Baltimore and Ohio Railroad* en 1844<sup>69</sup>. Cette relation se développe rapidement au cours de la décennie, consolidant la présence du télégraphe au sein des compagnies ferroviaires, cela tout en démontrant l'utilité du télégraphe à des fins privées<sup>70</sup>. Pour les compagnies télégraphiques, cette alliance demeure extrêmement bénéfique. En échange de ses services à la compagnie de chemin de fer, cette dernière partage les coûts d'installation et de maintien de la ligne

---

<sup>64</sup> *Ibid.*

<sup>65</sup> Joshua Wolff, *"The Great Monopoly": Western Union and the American Telegraph, 1845-1893*, Thèse de Ph.D (Histoire), Columbia University, 2008, p. 29.

<sup>66</sup> Thompson, *op. cit.*, p. 99.

<sup>67</sup> Nonnenmacher, *op. cit.*, p. 135.

<sup>68</sup> Babe, *op. cit.*, p. 37.

<sup>69</sup> Thompson, *op. cit.*, p. 203.

<sup>70</sup> *Ibid.*, p. 204.

télégraphique<sup>71</sup>. Cette coopération permet la multiplication des lignes télégraphiques lors de cette période, entre 1844 et 1852. Celle-ci conduit à la formation de six grands monopoles régionaux, entre 1853 et 1857, ceux-ci absorbent les lignes télégraphiques sur leurs territoires respectifs.

Ces six compagnies forment la *North American Telegraph Association* en 1858<sup>72</sup>, une association permettant à ses membres de se réunir et établir des frontières pour éviter une compétition entre elles<sup>73</sup>. Il est également intéressant d'observer que l'association invite une compagnie canadienne, la *Montreal Telegraph Company*, à joindre ses rangs le 29 mai 1858<sup>74</sup>. Nous reparlerons de cette compagnie montréalaise dans les prochains chapitres. Après plusieurs années de réorganisation, dont certaines marquées par la guerre civile<sup>75</sup>, la prise en charge de l'entièreté du réseau américain se fait sous le monopole de la *Western Union Telegraph Company* en 1866.

En Grande-Bretagne, le télégraphe est lié à l'industrie du chemin de fer dès sa conception. William F. Cooke et Charles Wheatstone, créateurs du modèle télégraphique qui devient rapidement la norme en Europe, envisagent la formation du service télégraphique et proposent les services de cette technologie aux différentes compagnies ferroviaires. Plutôt que de se lancer dans la construction de compagnies télégraphiques indépendantes, acheminant des messages pour des particuliers, ces derniers cherchent à prouver la valeur de leur technologie auprès des compagnies ferroviaires. Si le télégraphe est ingéré au service des compagnies ferroviaires, leurs prestations se limitent au début aux communications au sein de ces mêmes compagnies. Alors que le brevet du télégraphe électrique en Grande-Bretagne est

---

<sup>71</sup> Nonnenmacher, *op. cit.*, p. 137.

<sup>72</sup> Reid, *The Telegraph in America and the Morse Memorial*, *op. cit.*, p. 430.

<sup>73</sup> Nonnenmacher, *op. cit.*, p. 28.

<sup>74</sup> Rens, *op. cit.*, p. 17.

<sup>75</sup> Wolff, *op. cit.*, p. 91-92.

déposé le 10 juin 1837, ce n'est que huit années plus tard qu'est incorporée la première compagnie télégraphique, ayant la vocation commerciale qu'on lui associe, maintenant loin d'être uniquement au service des compagnies de chemin de fer<sup>76</sup>. Mais demeurons encore aux premières années du service. Une première ligne expérimentale est créée pour épauler la *British Great Western Railway* en 1839<sup>77</sup>. En plus du chemin de fer, les lignes télégraphiques britanniques sont construites autour des routes et des canaux permettent aisément de relier les villes au sein de la Grande-Bretagne<sup>78</sup>. Cette période de quelques années est occupée par Cooke et Wheatstone à expérimenter leur technologie auprès de chemins de fer, afin d'en démontrer l'utilité<sup>79</sup>. En effet, Cooke s'occupe principalement de la construction de lignes suivant les chemins de fer et de la gestion du service pour ses propres clients.

Au final, après cette première phase de création de lignes télégraphiques, voilà ce qui en retourne sur les îles britanniques. Contrairement aux États-Unis (et aux colonies d'Amérique du Nord britannique), l'installation du télégraphe électrique s'y fait sur un territoire beaucoup moins grand et déjà largement occupé par les humains, ce qui réduit les coûts du déploiement des réseaux. Aussi, bien qu'il s'agit d'un réseau très imposant et densifié alors que l'on observe le déploiement d'environ 1048 miles de lignes télégraphiques, celui-ci reste morcelé et sans réelle unité. Avec de nombreuses lignes qui sont établies le long des routes, des chemins de fer et des canaux, chaque ligne demeure relativement petite, représentant chacune autant de compagnies. Débutant comme support pour les compagnies ferroviaires, on observe une multiplication des compagnies qui ont une influence régionale. Ce n'est qu'en 1845 que l'on observe la création d'une compagnie télégraphique désirent offrir ses services exclusivement au public, à une plus grande échelle. Ce manque d'unité

---

<sup>76</sup> Fari, *op. cit.*, p. 4.

<sup>77</sup> Murray, *op. cit.*, p. 37. ; Thompson, *op. cit.*, p. 204.

<sup>78</sup> Roberts, *op. cit.*, p. 13.

<sup>79</sup> *Ibid.*, p. 5.

persiste jusqu'à la montée de l'*Electric Telegraph Company*, soit jusqu'en 1847<sup>80</sup>. À ce moment, le gouvernement britannique s'assure de réguler la formation de nouvelles compagnies télégraphiques par l'entremise de lois régulant les services publics. On note dans ces actes d'incorporation le pouvoir que s'accorde le gouvernement britannique, lui permettant d'obtenir le contrôle temporaire des lignes télégraphiques des différentes compagnies si cela est jugé nécessaire<sup>81</sup>.

C'est donc l'*Electric Telegraph Company* qui commence le long cheminement menant à l'unification du réseau électrique britannique<sup>82</sup>. Celle-ci est officiellement reconnue par le Parlement le 18 juin 1846<sup>83</sup> et commence à offrir ses services au grand public vers la fin de l'année 1847. L'entreprise est un succès et rapidement celle-ci se voit confrontée à une compétition farouche et à la naissance de nombreux rivaux. Si l'*Electric Telegraph Company*, semble devenir l'entité dominante en 1850, l'industrie du télégraphe électrique en Grande-Bretagne est entre les mains de quatre compagnies<sup>84</sup>. En 1855, l'industrie télégraphique britannique se transforme de nouveau pour être principalement dominée par deux compagnies<sup>85</sup>. C'est cependant l'*Electric Telegraph Company* qui possède la plus grande emprise sur le marché en Grande-Bretagne en 1860, son rival connaissant plusieurs problèmes concernant son réseau de ligne télégraphique souterrain<sup>86</sup>.

S'ensuit la question de la nationalisation des services télégraphiques qui devient rapidement un enjeu politique important en Grande-Bretagne. À la différence des États-Unis, qui ne nationalisent pas l'industrie télégraphique à cause des coûts qui

---

<sup>80</sup> Fari, *op. cit.*, p. 31.

<sup>81</sup> *Ibid.*, p. 29.

<sup>82</sup> Roberts, *op. cit.*, p. 14.

<sup>83</sup> Fari, *op. cit.*, p. 28.

<sup>84</sup> *Ibid.*, p. 63.

<sup>85</sup> *Ibid.*

<sup>86</sup> Steven Roberts, *op. cit.*, p. 283.

s'élèvent à plus de 90 millions<sup>87</sup>, le gouvernement britannique fait cependant ce grand pas. Le gouvernement britannique envisage de se pencher sur l'option de la nationalisation du service en 1865<sup>88</sup>. Bien que la question divise le parlement, ce dernier prend la décision d'acheter les lignes entre 1868 et 1869<sup>89</sup>, résultant ainsi de la prise du contrôle du télégraphe par l'État par l'entremise de son service postal<sup>90</sup>. La nationalisation du service télégraphique canadien n'est pas un enjeu que l'on retrouve au Canada avant 1867.

Précédemment dans le bilan historiographique, il est écrit que le cas du télégraphe électrique canadien est souvent considéré comme le prolongement à la fois du télégraphe américain et britannique. Cette vision n'est pas entièrement sans fondement. Les premières lignes télégraphiques canadiennes relient rapidement les lignes américaines et adoptent le code Morse pour leur réseau. On observe également la présence de nombreux investisseurs britanniques qui investissent et qui aident ainsi la croissance du réseau au sein des colonies de l'Amérique du Nord britannique. La création du câble transatlantique, projet mené grâce aux capitaux américains et britanniques, demeure également un argument concernant le prolongement du télégraphe américain et britannique sur le territoire canadien. De plus, l'industrie créée sur le sol canadien demeure similaire au modèle existant en Grande-Bretagne et aux États-Unis, aussi bien dans son modèle d'implantation juridique que dans la création de compagnies privées. Cependant, tel que nous le constatons dans les chapitres suivants, le développement des lignes télégraphiques est largement influencé par les investisseurs des compagnies privées, apportant le financement nécessaire pour la réalisation de tels projets, et le rôle des différents gouvernements coloniaux dans la gestion et la régulation de ce nouveau système de communication.

---

<sup>87</sup> Nonnenmacher, *op. cit.*, p. 147.

<sup>88</sup> Fari, *op. cit.*, p. 163.

<sup>89</sup> Hemmeon, *op. cit.*, p. 207.

<sup>90</sup> Fari, *op. cit.*, p. 179-181.

Lorsque l'on compare les modèles américain et britannique à celui canadien, le modèle de régulation présente des facettes inspirées de modèles européens qui démontre une forte présence des différents gouvernements coloniaux. Chacune des colonies de l'Amérique du Nord britannique connaît une évolution qui lui est propre. En plus des influences américaines et britanniques qui se font ressentir, les réseaux canadiens qui sont créés conservent des caractéristiques uniques, cela en raison des spécificités de l'environnement économique, politique et géographique canadien.

## CHAPITRE II

### NAISSANCE ET MISE EN PLACE DES PREMIÈRES COMPAGNIES TÉLÉGRAPHIQUES CANADIENNES (1846-1851)

Alors que l'on assiste à la création des premières compagnies télégraphiques sur le sol canadien en 1846 et 1847, cette technologie est déjà utilisée aux États-Unis et en Grande-Bretagne depuis près d'une décennie. Ceci explique la présence d'investisseurs étrangers désirant investir dans ce nouveau réseau et que l'on demande l'assistance technique de spécialistes pour monter les premières lignes. Cependant, ce processus n'est pas homogène et diffère selon les différentes colonies de l'Amérique du Nord britannique. Chacun des gouvernements coloniaux observe cette technologie d'une façon différente, œuvrant pour aider à la diffusion de ce nouveau médium de communication ou tentant de contrôler son développement. Le Canada-Uni voit une croissance rapide dans son industrie télégraphique, sur les anciens territoires du Haut et Bas-Canada, grâce à son économie permettant l'introduction de la technologie et nécessitant la présence de ce moyen de communication. Dans les colonies maritimes, leur position géographique suscite un grand intérêt de la part d'investisseurs américains. Là-bas, les différentes compagnies privées connaissent des difficultés financières et deviennent rapidement dépendantes des capitaux américains. Durant cette période d'implantation, le télégraphe démontre un grand potentiel qui conduit à son expansion et bien vite à la formation d'un réseau après 1851.

## 2.1 Les débuts du télégraphe électrique sur le territoire canadien

L'invention du télégraphe électrique a lieu à une époque révolutionnaire en quelque sorte. En effet, le 19<sup>e</sup> siècle en est un de grands changements politiques, économiques et technologiques qui s'effectuent partout dans le monde occidental. Mais plus que tout, on assiste à une période pendant laquelle les investisseurs sont galvanisés par la perspective de nouvelles technologies. Il ne suffit que de réfléchir à la présence des bateaux à vapeur, ainsi qu'à l'invention des chemins de fer, pour comprendre l'engouement technologique de cette période. Il faut cependant noter qu'il y a un certain décalage, lorsqu'il est question de l'implantation technologique, entre les colonies de l'Amérique du Nord britannique et leurs plus proches voisins au sud et la mère patrie outre-Atlantique. Si l'apparition des premières lignes de chemin de fer commerciales britanniques et américaines se fait vers 1830, le premier chemin de fer canadien est construit en 1836<sup>91</sup> pour faire le transport de marchandises. On observe ensuite un développement accru des chemins ferroviaires, développant des lignes qui forment un réseau de plus en plus important. Dès 1860, on dénombre la présence de plus de 1800 miles de chemin de fer et plus de 8047 kilomètres en 1875<sup>92</sup>. Ce phénomène est également observable avec le télégraphe, dont les débuts de son édification se font en 1838 en Grande-Bretagne et en 1840 aux États-Unis, les premières démonstrations sur le sol canadien s'effectuent le 24 juillet 1846<sup>93</sup>.

L'encadrement mis en place par les États pour gérer et réguler le télégraphe électrique est partout présent, mais son intensité diffère grandement d'un pays à l'autre. Cet encadrement est caractérisé par le degré d'intervention de ce dernier sur l'établissement du télégraphe électrique. Une grande majorité des pays européens, tels

---

<sup>91</sup> Robert Steven Fortner, *op. cit.*, p. 149.

<sup>92</sup> Donald Quayles Innis, *Canada: A geographic Study*, Toronto, Toronto McGraw-Hill, 1966 p. 366.

<sup>93</sup> Collins, *op. cit.*, p. 286.

que la France ou l'Allemagne, décident de prendre le contrôle total du développement des lignes télégraphiques sur leurs territoires respectifs<sup>94</sup>. On observe donc dans ces cas une intervention progressive de l'État sur son réseau, dictant les tarifs, la direction des lignes et de l'offre de service. Dans ces pays, le télégraphe est considéré comme un outil de communication réservé à l'État et ce dernier est utilisé uniquement pour répondre à ses besoins. Tel qu'on peut le voir avec la France, l'État prend possession de l'industrie télégraphique pour en faire un monopole national demeurant entièrement sous son contrôle. Ce n'est qu'après 1850 que le télégraphe peut être utilisé par le public, n'étant plus uniquement réservé aux membres du gouvernement<sup>95</sup>. Cependant, le réseau demeure toujours sous le contrôle de l'État et demeure le seul pouvant établir des lignes télégraphiques et la transmission de message doit être autorisée par les agents gouvernementaux<sup>96</sup>. Mais revenons aux exemples américains et britanniques, les deux qui inspirent l'expérience des colonies canadiennes.

Plutôt que de créer un système télégraphique d'État, d'autres nations décident de laisser le développement des lignes télégraphiques à des compagnies privées. L'État prend uniquement le rôle d'agent régulateur, encadrant les pratiques des compagnies sans pour autant interférer dans le fonctionnement de ses dernières. On voit donc l'apparition de compagnies privées, qui demandent par la suite des actes d'incorporation pour obtenir l'autorisation gouvernementale pour construire et diriger leurs futures lignes. Les États-Unis et la Grande-Bretagne priorisent cette approche. Le télégraphe est d'abord utilisé principalement comme outil économique, permettant de relier les différents marchés. L'approche dite de la non-participation directe de

---

<sup>94</sup> Winseck, « Back to the Future: Telecommunications, Online Information Services and Convergence From 1840 to 1910 », *op. cit.*, p. 138.

<sup>95</sup> *Ibid.*

<sup>96</sup> « Décret sur les lignes télégraphiques », *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'État (1851)*, Paris, Imprimerie de Pommeret et Moreau, Vol. 51, 1851, p. 541. (27 décembre 1851).

l'État, voire dans certains de la quasi-liberté d'action des entreprises, conduit à certaines difficultés lorsque les gouvernements désirent se faire plus interventionnistes. Le cas du télégraphe canadien est considéré comme un cas hybride, entre la quasi-liberté d'entreprise à l'américaine et la présence étatique à la britannique; mais loin de la prise en charge étatique similaire aux pays continentaux de l'Europe de l'Ouest<sup>97</sup>.

Il est également possible d'observer la montée de nouvelles infrastructures, à l'intérieur des villes elles-mêmes, ainsi que l'apparition des premiers services publics. Le 19<sup>e</sup> siècle est caractérisé par une expansion urbaine et industrielle, créant de nouvelles institutions et suscitant de nouveaux débats liés au nouveau type de services offerts<sup>98</sup>. L'apparition de nouvelles technologies coïncide avec celle d'organisations capitalistes et des corporations municipales, lesquelles se conjuguent pour faire apparaître la régulation des nouvelles infrastructures et des nouveaux services jusqu'alors inconnus<sup>99</sup>. Il faut également préciser qu'avant la formation de la Confédération en 1867, il n'y a pas d'unité politique et chaque colonie possède son propre gouvernement qui relève en dernières instances des directives de Londres. Au sein des colonies britanniques de l'Amérique du Nord, c'est le parlement des différentes colonies qui détermine qui décide de la reconnaissance légale de ces nouveaux services et des modes d'encadrement auquel ils sont soumis. En d'autres termes, la responsabilité concernant la gestion et la régulation d'un service revient au gouvernement de chaque colonie<sup>100</sup>. Ces colonies possèdent chacune leurs propres intérêts économiques et politiques en ce qui concerne le traitement de nouvelles

---

<sup>97</sup> Robison, *op. cit.*, p. 82. ; Mauras, *op. cit.*, p.9.

<sup>98</sup> Fougères, *Histoire de la mise en place d'un service urbain : l'approvisionnement en eau à Montréal, 1796-1865*, *op. cit.*, p. 12.

<sup>99</sup> Armstrong et Nelles, *op. cit.*, p. 12.

<sup>100</sup> McCabe, *op. cit.*, p. 14.

technologies et sur leur application<sup>101</sup>. Ainsi, on incite les gouvernements coloniaux à réguler cette nouvelle industrie et prendre des mesures qui assurent le bon développement de celles-ci en tenant compte (dans la mesure du possible) de leurs intérêts respectifs. Cela dit, la construction et le développement de ces nouvelles infrastructures et nouveaux services sont associés aux différents acteurs qui déploient les nouvelles technologies et les connaissances liées à celle-ci : c'est-à-dire les inventeurs, les hommes d'affaires, les spéculateurs et les promoteurs<sup>102</sup>. La présence de ces individus, ayant les connaissances techniques ou le capital, permet la formation et le développement des grands réseaux urbains et nationaux. La montée en puissance de Montréal, dont l'élite commerciale désire transformer en véritable centre économique du Canada-Uni<sup>103</sup>, explique pourquoi celle-ci se retrouve au centre de multiples projets de grande envergure. On observe également le même phénomène avec d'autres grandes villes au sein des colonies britanniques d'Amérique du Nord, telles que Toronto et Halifax. Enfin, ce qui ajoute à la puissance de Montréal à l'époque de la révolution des transports (transport de personnes, de biens et d'informations), c'est que la ville est favorisée par sa situation géographique, elle est la plaque tournante des colonies de l'Amérique du Nord britannique, à la tête du Saint-Laurent navigable et tout juste au nord du lac Champlain et de la rivière Hudson en direction de New York.

Certains auteurs considèrent que le chemin de fer est à l'origine d'un mouvement de nationalisme technologique, qui se caractérise par une grande confiance envers les

---

<sup>101</sup> Gilles Bergeron, « La création de réseaux d'innovation technologique territorialisés : une stratégie de maîtrise des transformations technologiques » dans *Technologie et territoire: La maîtrise territoriale du changement technologique*, sous la dir. de Gilles Bergeron, Chicoutimi, Université du Québec à Chicoutimi, 1990, p. 51.

<sup>102</sup> Fougères, *Histoire de la mise en place d'un service urbain : l'approvisionnement en eau à Montréal, 1796-1865*, op. cit., p. 13.

<sup>103</sup> Dany Fougères, *Histoire de Montréal et de sa région*, Québec, Presse de l'Université Laval, 2012, p. 412.

futures avancées technologiques<sup>104</sup>. Avec l'installation de ces lignes ferroviaires, ce nouveau réseau apporte une grande prospérité autour des endroits où il s'établit. Avec un mode de transport permettant de transporter marchandises et hommes avec une grande facilité, de nouvelles villes peuvent être rapidement établies autour des nouvelles gares. L'arrivée d'une ligne de chemin de fer signifie l'apparition de nouvelles opportunités économiques et sociales, une image très bénéfique pour une industrie nécessitant de larges investissements et des promoteurs dynamiques. L'importance du télégraphe électrique pour les voies ferrées est rapidement prouvée avec l'union des deux technologies adoptée par les compagnies ferroviaires américaines et britanniques, démontrant le résultat étonnant de deux technologies en état de symbiose<sup>105</sup>. Il s'agit ici du début de la mondialisation, grâce au développement du monde des transports et celui des communications. Pour ce qui est du cas canadien, nous observons une relation qui est similaire à celle connue aux États-Unis et en Grande-Bretagne puisque l'industrie ferroviaire voit le télégraphe comme un atout. Cependant, l'implication de l'industrie ferroviaire dans l'implantation du nouveau réseau télégraphique canadien est presque inexistante. Les chemins de fers ne sont tout simplement pas encore assez développés lors de l'implantation des premières compagnies télégraphiques en 1847, ce qui explique leur faible influence. Pour la situation dans les colonies d'Amérique du Nord britannique, cela signifie que les compagnies télégraphiques ne bénéficient que très peu des avantages offerts par la présence du ferroviaire (notamment pour réduire les coûts de construction et d'entretien des lignes). Le télégraphe électrique cherche à démontrer son utilité comme moyen de communication rapide et efficace tout en obtenant les fonds nécessaires pour déployer son réseau.

---

<sup>104</sup> Daniel Robinson, *op. cit.*, p. 52. ; Robert Steven Fortner, *op. cit.*, p. 139.

<sup>105</sup> A. A. den Otter, *op. cit.*, p. 204.

Avec la naissance de réseaux de télégraphes électriques commerciaux aux États-Unis et en Grande-Bretagne, il est possible de croire que les compagnies de ces pays cherchent à prendre l'initiative pour commencer l'exploitation d'un marché encore vierge, soit celui du territoire canadien. Pour ce qui est des entreprises américaines, elles sont incapables d'agir unilatéralement à l'intérieur des colonies britanniques en Amérique du Nord, la présence d'acteurs locaux est une condition pour le télégraphe canadien. En ce qui concerne les compagnies télégraphiques britanniques, elles font face à un obstacle qui s'avère difficile à vaincre : la présence de l'océan Atlantique. Malgré la découverte de la gutta-percha en 1843<sup>106</sup>, matériel qui offre aux câbles l'isolation nécessaire pour fonctionner dans un milieu aquatique, ce n'est qu'en 1866 qu'une liaison télégraphique sous-marine durable est établie entre la Grande-Bretagne et les colonies d'Amérique du Nord britannique. Les compagnies télégraphiques britanniques ne prennent pas l'initiative pour installer des lignes terrestres sur le territoire canadien bien qu'elles en ont la possibilité du point de vue légal. Par conséquent, les investisseurs pour cette nouvelle technologie sont principalement ceux qui œuvrent ou qui habitent au sein de la colonie, ce qui n'interdit pas un financement en partie britannique; des investisseurs tels qu'Hugh Allan<sup>107</sup> ou Frederic Newton Gisborne<sup>108</sup>. Pour ce qui est des promoteurs américains, ceux-ci font face à un problème d'une autre nature que géographique, soit de nature juridique, nous en glissons un mot plus haut. Les lois de l'époque empêchent Samuel Morse de faire le dépôt de son brevet sur le sol canadien puisque ce dernier n'est pas un sujet de la couronne. Seuls les sujets britanniques, habitant en Grande-Bretagne ou sur les terres canadiennes, peuvent faire le dépôt de ce brevet sur le territoire canadien<sup>109</sup>. C'est

---

<sup>106</sup> Edward Orange Wildman Whitehouse, *The Atlantic Telegraph: the Rise, Progress, and Development of its Electrical Department*, Londres, Bradbury & Evans, Whitefriars, 1858, p. 4.

<sup>107</sup> Brian J. Young et Gerald J. J. Tulchinsky, « ALLAN, sir HUGH », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Vol. 11.  
[http://www.biographi.ca/fr/bio/allan\\_hugh\\_11F.html](http://www.biographi.ca/fr/bio/allan_hugh_11F.html) (15 février 2019).

<sup>108</sup> Gwynneth C. D. Jones, « GISBORNE, FREDERICK NEWTON », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Vol. 12.  
[http://www.biographi.ca/en/bio/gisborne\\_frederic\\_newton\\_12E.html](http://www.biographi.ca/en/bio/gisborne_frederic_newton_12E.html) (15 février 2019).

<sup>109</sup> Wilson, *op. cit.*, p. 8. ; Reid, *The Telegraph in America and the Morse Memorial*, *op. cit.*, p. 326.

donc dans ces circonstances que l'on voit les élites financières canadiennes prendre en charge l'industrie naissante. Étant des sujets britanniques habitants ou œuvrant majoritairement au sein des colonies de l'Amérique du Nord britannique, ce sont eux qui mettent en place les bases du futur réseau. Ceux-ci sont, bien évidemment, appuyés par des financiers provenant des îles britanniques. Tout de même, l'influence américaine se fait sentir dans le modèle de construction des lignes télégraphiques et, plus tardivement, dans la direction que prend le réseau, cela sans participer à sa construction. Cela s'explique sans doute par une géographie à certains égards comparable et à la proximité physique des lignes américaines et canadiennes. Enfin, pour ce qui est des modes de régulations des compagnies dans les différentes colonies, elles sont cependant le propre de leur gouvernement respectif, bien que l'on retrouve là aussi des parentés d'avec les modèles américains et des îles britanniques.

La première pétition déposée à la chambre d'Assemblée pour déployer un télégraphe électrique au Canada-Uni date du 20 octobre 1845 et concerne la partie de territoire qu'est le Haut-Canada. Il s'agit ici d'une demande faite par deux hommes d'affaires, Jasper Tough Gilkison et Gilbert McMicken. Ils cherchent à obtenir la permission d'établir un réseau reliant Queenston (Ontario), Hamilton et Toronto<sup>110</sup>. Il est intéressant de souligner les liens que ces deux hommes possèdent avec le monde du ferroviaire. Gilkison est un actionnaire de la *London and Gore Railway*, avant de devenir le secrétaire de la *Great Western Railway* en 1853<sup>111</sup>. De son côté, McMicken est l'un des administrateurs de l'*Érié and Ontario Railroad*<sup>112</sup>. Mais aussi, preuve de ses ambitions pour le télégraphe, McMicken fait le dépôt du brevet de deux

---

<sup>110</sup> Canada, *The Canada Gazette*, Montréal, Gouvernement du Canada, n° 218, 29 novembre 1845, p. 2288.

<sup>111</sup> John Robert Connon, *The Early History of Elora, Ontario and Vicinity*, Ontario, Wilfrid Laurier University Press, 1975, 2<sup>e</sup> éd., p. 59.

<sup>112</sup> Carl Betke, « McMICKEN, GILBERT », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Vol. 12.

[http://www.biographi.ca/fr/bio/mcmicken\\_gilbert\\_12E.html](http://www.biographi.ca/fr/bio/mcmicken_gilbert_12E.html) (15 février 2019)

inventions améliorant le fonctionnement du télégraphe électrique en 1846 et 1847<sup>113</sup>. Ainsi, Gilkison et McMicken sont bien présents dans l'industrie ferroviaire. Cela n'est pas surprenant, pour l'industrie ferroviaire, le télégraphe devient un outil de gestion informationnelle entre les gares et le personnel; inversement, pour le télégraphe, accompagner une ligne de chemin de fer permettrait de diminuer les coûts associés à l'ouverture et l'occupation de routes. Nous ignorons pourquoi, mais la pétition de Gilkison et McMicken meurt au feuilleton. Aussi, bien que leur projet d'incorporation tombe et qu'ils ne deviennent pas les têtes d'affiche et les pionniers du premier télégraphe électrique canadien, le tracé qu'ils proposent le devient.

Suite à cette première tentative ratée, on assiste ensuite rapidement à la création d'une multitude de compagnies télégraphiques; nous sommes alors dans ce que l'on peut nommer la période d'implantation et de développement du télégraphe électrique canadien. Entre 1847 et 1851, nous assistons à la formation et à l'incorporation de six compagnies sur le territoire du Canada-Uni. Bien que l'Acte d'Union de 1841 fusionne les provinces du Haut-Canada et Bas-Canada, les élites commerciales de ces anciennes colonies ne forment pas un groupe unifié. En effet, les ambitions des hommes d'affaires torontois et montréalais ne sont pas les mêmes, elles sont d'ailleurs souvent en conflit et en compétition. Ceci oriente le développement de lignes télégraphiques selon les intérêts spécifiques aux deux groupes et de façon indépendante. Pour cette raison, nous devons diviser le Canada-Uni afin de représenter le télégraphe à l'intérieur des deux anciennes colonies. Cependant, puisqu'il s'agit tout de même d'une seule législature, le pouvoir du gouvernement du Canada-Uni s'exerce pareillement dans le Haut et le Bas-Canada, et encadre le développement du télégraphe sur les deux territoires. Il est également important d'indiquer que plusieurs compagnies sont créées au sein des différentes colonies qui

---

<sup>113</sup> James Grant Wilson et John Fiske, *Appleton's Cyclopaedia of American Biography : Volume 4*, New York, Gale Research Company, 1888, p.150.

sont dans la région des Maritimes. Bien que les gouvernements de ces colonies aient des pouvoirs législatifs qui leur sont propres, elles sont évidemment apparentées au Canada-Uni en raison de leur appartenance à l'Empire britannique. Enfin, parce qu'elles sont à la fois voisines immédiates et porte sur l'Atlantique (où l'information d'outre-Atlantique arrive par bateau avant l'invention du câble sous-marin), leurs compagnies sont tout de même rapidement mises en réseau avec celles du Canada-Uni et des États-Unis.

## 2.2 Les compagnies télégraphiques du Haut-Canada

Comme nous le démontrent les tentatives de Gilkison et McMicken, il y a un intérêt qui est déjà présent pour établir une ligne télégraphique sur le territoire du Haut-Canada au sein des hommes d'affaires torontois, principalement causé par le développement de cette technologie aux États-Unis. Les premières démonstrations du télégraphe électrique au Canada s'effectuent entre le 24 et 25 juillet 1846<sup>114</sup>. Une fois les premiers tests concluent, un groupe d'hommes d'affaires de Toronto met en service une simple ligne télégraphique entre Toronto et Hamilton. C'est cette ligne qui forme le noyau de la future compagnie. Après quelques mois de travaux, le premier message télégraphique canadien est envoyé, lequel est un échange de vœux entre les maires de Toronto et d'Hamilton, le 19 décembre 1846<sup>115</sup>. À la suite de ce succès, les hommes d'affaires de Toronto n'attendent que l'adoption de leur loi d'incorporation pour officialiser la création de cette ligne télégraphique; ils procèdent à leurs essais avant même d'obtenir une reconnaissance légale pour leur entreprise. Il

---

<sup>114</sup> Collins, *op. cit.*, p. 286.

<sup>115</sup> Fortner, *op. cit.*, p. 3. ; Mauras, *op. cit.*, p. 2.

faut noter que ces lignes sont construites avec un savoir-faire limité et qu'une aide externe est nécessaire pour cette réussite, soit celle d'une entreprise américaine dirigée par Samuel Porter<sup>116</sup>. Malgré l'aide apporté par l'entrepreneur américain, il faut rappeler que cette première ligne est d'une qualité artisanale, mais suggère déjà que c'est la technologie américaine qui prime dans la colonie, celle de Morse<sup>117</sup>; pour ce qui est des modalités d'encadrement et de financement, le modèle britannique est largement emprunté.

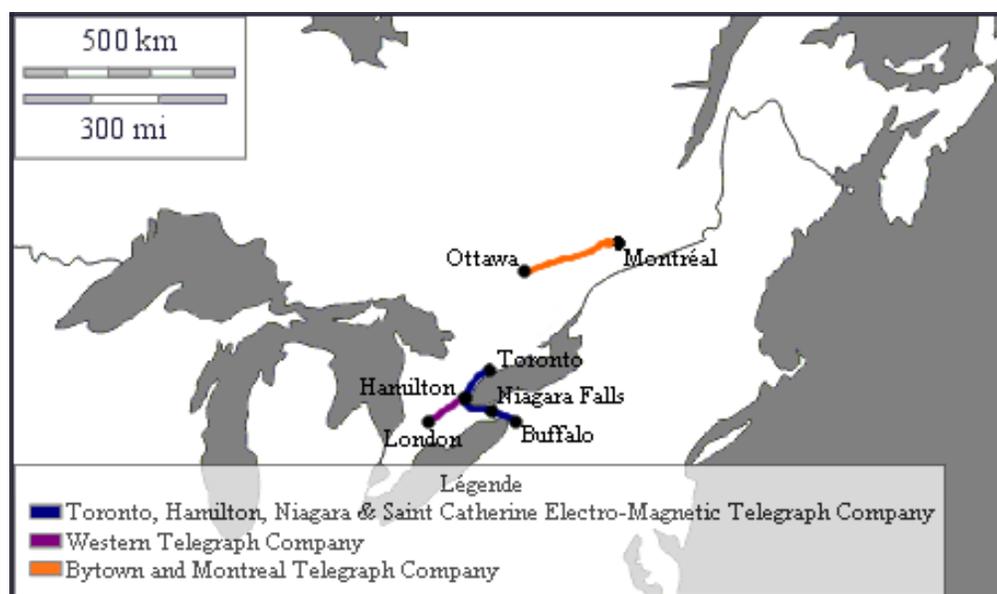


Figure 2.1 : Carte du réseau télégraphique, compagnies dont le siège social est sur le territoire du Haut-Canada (1851)

La compagnie torontoise est officiellement incorporée par le gouvernement du Canada-Uni le 28 juillet 1847, sous le titre de la *Toronto, Hamilton, Niagara and*

<sup>116</sup> Rens, *op. cit.*, p. 13. ; Reid, *The telegraph in America and the Morse Memorial*, *op. cit.*, p. 326.

<sup>117</sup> Rens, *op. cit.*, p. 15.

*Saint Catherines Electro-Magnetic Telegraph Company*<sup>118</sup>. Incorporée sous le modèle de société par actions, la compagnie devient une personne morale distincte des actionnaires qui la dirigent et qui en sont les propriétaires. Parmi les premiers actionnaires, on retrouve la présence de Thomas Dennie Harris et Clarke Gamble. Le premier est un homme d'affaires et un quincaillier œuvrant à Toronto. Il occupe le poste de président de la compagnie entre 1846 et 1852<sup>119</sup>. Son vice-président, Clarke Gamble, avocat et homme d'affaires torontois, est aussi investisseur dans le domaine des chemins de fer<sup>120</sup>. On retrouve les noms de Harris et de Gamble au nombre des actionnaires de la compagnie avec ceux de Thomas Gibbs Ridout, William Bostford Jarvis, James Brown, Ezekiel F. Whittmore, Daniel McNab, Richard Juson et John L. Ranney<sup>121</sup>. Ces individus agissent également comme directeurs de la compagnie lors de son incorporation. Ce sont ces neuf individus qui administrent la compagnie, s'occupant de fixer les prix pour la transmission des communications, l'établissement des règlements ainsi que les devoirs et règles de conduite des officiers de la compagnie. Ils doivent également veiller à l'administration courante de la compagnie et faire un rapport annuel qui est ensuite publié.<sup>122</sup>

La compagnie obtient les pleins droits pour maintenir et conserver les lignes télégraphiques déjà construites et celles qu'elle érige après l'incorporation de la compagnie. La compagnie se voit octroyer par le gouvernement le droit d'établir une ligne s'étendant depuis la cité de Toronto jusqu'à Queenston (Niagara), passant par les villes et villages d'Hamilton et de Sainte Catherine<sup>123</sup>. Il est facile de voir là un

---

<sup>118</sup> « Acte pour incorporer la Compagnie du Télégraphe Electro-Magnetique Toronto, Hamilton, Niagara et Sainte-Catherine », *Statuts provinciaux du Canada*, 10-11 Victoria, c.81. (28 juillet 1847).

<sup>119</sup> Barrie Dyster, « HARRIS, THOMAS DENNIE », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Vol. 10.

[http://www.biographi.ca/fr/bio/harris\\_thomas\\_dennie\\_10F.html](http://www.biographi.ca/fr/bio/harris_thomas_dennie_10F.html) (15 février 2019)

<sup>120</sup> Robert E. Babe, *op. cit.*, p. 37.

<sup>121</sup> « Acte pour incorporer la Compagnie du Télégraphe Electro-Magnetique Toronto, Hamilton, Niagara et Sainte-Catherine », *Statuts provinciaux du Canada*, 10-11 Victoria, c.81. (28 juillet 1847).

<sup>122</sup> *Ibid.*, 10-11 Victoria, c.81, articles IX et X.

<sup>123</sup> *Ibid.*, 10-11 Victoria, c.81, article I.

réseau dont l'objectif est de se rendre jusqu'à la frontière avec les États-Unis. Pour accomplir son objectif, la compagnie possède les pleins pouvoirs et l'autorité pour maintenir et conserver le télégraphe construit et possède les droits de passages pour construire ses lignes sur les chemins publics, grands chemins. Ces privilèges sont accordés uniquement si les travaux de la compagnie ne gênent pas l'utilisation des chemins publics et qu'aucun des travaux n'est fait sans être préalablement accepté par les commissaires des travaux publics du Canada<sup>124</sup>. La compagnie se voit également protéger en cas de bris ou destruction volontaire de ses possessions, pouvant conduire jusqu'au remboursement du triple de la valeur des dommages ou à une peine d'emprisonnement n'excédant pas six mois<sup>125</sup>.

Tel qu'on peut l'observer, la *Toronto, Hamilton, Niagara and Saint Catherines Electro-Magnetic Telegraph Company* obtient les droits pour construire sa ligne télégraphique telle qu'énoncée dans son acte d'incorporation. Le tracé construit respecte l'acte d'incorporation de la compagnie : la ligne mesure 143 kilomètres, commence à Toronto et rejoint d'abord le Fort Érié<sup>126</sup> puis se dirige vers le sud jusqu'à la frontière avec les États-Unis. Tel que précédemment mentionné, plusieurs promoteurs américains démontrent leur intérêt pour la création d'une liaison télégraphique entre les États-Unis et le Canada-Uni<sup>127</sup>. L'une de ces compagnies, la *New York, Albany & Buffalo Telegraph Company*<sup>128</sup>, procède à l'expansion de ses lignes et rejoint déjà Buffalo le 3 juillet 1846. La *Toronto, Hamilton, Niagara and Saint Catherines Electro-Magnetic Telegraph Company* va ensuite voir sa ligne être prolongée de 26 kilomètres et rejoint finalement Buffalo vers la fin de l'année 1847<sup>129</sup>. Il s'agit donc ici de la première ligne transnationale. Il est aussi

---

<sup>124</sup> *Ibid.*, 10-11 Victoria, c.81, article III.

<sup>125</sup> *Ibid.*, 10-11 Victoria, c.81, article IV.

<sup>126</sup> Mauras, *Op.Cit.*, p. 41.

<sup>127</sup> Kuhn, *op. cit.*, p. 104

<sup>128</sup> Thompson, *op. cit.*, p. 69.

<sup>129</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 41.

important de rappeler que les promoteurs torontois de cette première compagnie se tournent vers les États-Unis et non vers Montréal et les autres colonies canadiennes. Les intérêts de la compagnie sont avant tout d'ordre commercial, à savoir pour rejoindre le réseau télégraphique américain et ainsi profiter du réseau déjà établi et du potentiel d'échange informationnel que ce dernier revêt.

On observe ensuite la création d'une autre compagnie, laquelle désire établir son réseau sur la partie ouest du Haut-Canada et possède également l'objectif de rejoindre la frontière américaine. Il s'agit de la *Western Telegraph Company*, qui est incorporée le 23 mars 1848<sup>130</sup>. Son acte d'incorporation demeure relativement similaire à celui de la *Toronto, Hamilton, Niagara and Saint Catherines Electro-Magnetic Telegraph Company*. Les actionnaires majoritaires de la compagnie sont Malcom Cameron, Francis Hincks, John Wilson et William Buel Richards. Selon son acte d'incorporation, la compagnie peut établir un tracé reliant Hamilton jusqu'à London, en passant par Dundas, Brantford et Woodstock, pour ensuite s'arrêter à la frontière à l'ouest de la province jusqu'à l'extrémité sud du lac Huron<sup>131</sup>. La ligne se poursuit ensuite pour rejoindre Détroit<sup>132</sup>. Comme les autres compagnies incorporées, la *Western Telegraph Company* obtiennent les droits de passage du gouvernement du Canada-Uni pour construire ses lignes sur les chemins publics, à condition d'être construites avec l'accord des commissaires des travaux publics et que sa construction n'incommode pas le public ainsi que la navigation. La compagnie possède également un recours légal et peut appliquer des mesures contre les dégâts malicieux faits envers les lignes et bâtiments de la compagnie<sup>133</sup>. Cependant, une première mesure est adoptée et permet au gouvernement de prendre possession des lignes télégraphiques,

<sup>130</sup> « Acte pour incorporer La Compagnie du Western Télégraphe », *Statuts provinciaux du Canada*, 11 Victoria, c. 15. (23 mars 1848).

<sup>131</sup> *Ibid.*, p. 65. ; Canada, *The Canada Gazette*, Montréal, Gouvernement du Canada, n° 339, 25 mars 1848, p. 5211.

<sup>132</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 45.

<sup>133</sup> « Acte pour incorporer La Compagnie du Western Télégraphe », *op. cit.*, 11 Victoria, c. 15, articles III et IV.

ainsi que les biens de la compagnie, en échange d'une compensation<sup>134</sup>. Cette prise de contrôle peut s'effectuer sur une durée indéterminée, ce qui permet ainsi au gouvernement d'utiliser les lignes télégraphiques comme ligne de communication de façon prioritaire en cas de crise.

En date du 10 août 1850, on assiste à l'apparition de deux actes pour le télégraphe électrique sur le territoire du Haut-Canada, soit l'acte d'incorporation de la *Bytown and Montreal Telegraph Company*<sup>135</sup> et un autre d'intérêt général cette fois qui concerne l'ensemble des compagnies du Canada-Uni. Dans cette loi générale, il est pour l'essentiel revu les normes visant à protéger les infrastructures des compagnies<sup>136</sup>. Le gouvernement y affirme son soutien pour réguler et protéger les différentes compagnies de son territoire. Pour résumer, cet acte permet de simplifier et d'homogénéiser les pénalités encourues et précise les juridictions pour l'application des peines.

Pour ce qui est de la *Bytown and Montreal Telegraph Company*, celle-ci a pour actionnaires principaux: Joseph Aumond, John McKinnon, Alexander Workman, H. V. Noel, J. MacNider, Zachariah Wilson, John Scott, John A. Torney, George Patterson, Robert Hervey, Edward Sherwood, Robert Farley, James Brough, John Atkins, Horace Merrill, O. M. Brody, Edward McGillivray, Geo. W. Baker, John O'Meara, Charles Armstrong, N. Sparks et John Rochester, junior. Son président, Joseph Aumond, est reconnu à l'époque dans la ville de Bytown (aujourd'hui Ottawa)

---

<sup>134</sup> *Ibid.*, 11 Victoria, c. 15, article XV.

<sup>135</sup> « Acte pour incorporer la compagnie du télégraphe de Bytown et Montréal », *Statuts provinciaux du Canada*, 13 Victoria, c.120. (10 août 1850).

<sup>136</sup> « Acte pour protéger les télégraphes électriques en cette province contre tous les dommages », *Statuts provinciaux du Canada*, 13 Victoria, c.31. (10 août 1850).

comme l'une des figures importantes de l'industrie forestière<sup>137</sup>. La compagnie est autorisée à construire sa ligne entre Bytown et Montréal. La compagnie semble déjà faire les démarches pour obtenir les services d'un arpenteur, décrivant avec détail l'entièreté du trajet que doivent suivre les câbles télégraphiques<sup>138</sup>. Passant par les villes et villages d'Hatfield, Hawkesbury, Grenville et de Carillon, la ligne rejoint et suit la rivière des Outaouais lors de sa montée vers Montréal<sup>139</sup>.

La compagnie possède l'appui du gouvernement pour construire ses lignes sur les chemins publics et effectuer tous les travaux nécessaires à son établissement. La compagnie est responsable d'engager et d'obtenir les services d'un arpenteur pour faire l'arpentage des terrains sur lequel on planifie d'installer le télégraphe. La compagnie est également protégée des possibles obstructions de ses services de la destruction et dommages faits à ses biens par des individus malicieux<sup>140</sup>. La *Bytown and Montreal Telegraph Company* peut également, selon ses désirs, louer sa ligne télégraphique ou une partie de celle-ci. La compagnie est également tenue de mettre sa ligne télégraphique à la disposition du gouvernement en cas de besoin, en échange de rémunération pour les services rendus et le remboursement des potentielles pertes que la compagnie peut subir pendant cette réquisition<sup>141</sup>.

Comme on peut l'observer, ces compagnies possèdent un modèle similaire pour leur incorporation, certaines détenant tout de même quelques spécificités concernant leur tracé ou le fonctionnement interne de leur conseil d'administration. Toutes s'assurent par ailleurs d'obtenir l'appui du gouvernement, aussi bien pour les droits de passage

---

<sup>137</sup> Henri Pilon, « AUMOND, JOSEPH-IGNACE », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Vol. 10.

[http://www.biographi.ca/en/bio/aumond\\_joseph\\_ignace\\_10E.html](http://www.biographi.ca/en/bio/aumond_joseph_ignace_10E.html) (15 février 2019).

<sup>138</sup> « Acte pour incorporer la compagnie du télégraphe de Bytown et Montréal », *op. cit.*, 13 Victoria, c.120.

<sup>139</sup> *Ibid.*, article I.

<sup>140</sup> *Ibid.*, articles III, IV, XIII et XIV.

<sup>141</sup> *Ibid.*, articles XXXIII et XLIII.

que pour la protection de leurs lignes et autres possessions. Rappelons toutefois qu'à leur début ces compagnies se caractérisent par un réseau somme toute d'une qualité technologique et d'une étendue plutôt modestes. Tout de même, la *Toronto, Hamilton, Niagara & Saint Catherines Electro-Magnetic Telegraph Company* demeure la pionnière du télégraphe électrique et se démarque du fait qu'elle sollicite l'aide d'une compagnie américaine pour construire ses infrastructures. Il est également important de noter qu'elle érige son réseau sans l'appui de compagnies ferroviaires, ce qui est l'une des particularités du développement du télégraphe canadien.

Enfin, si dans le Haut-Canada on observe d'abord entre 1846 et 1851 à la formation et au développement de lignes indépendantes l'une de l'autre, dirigées aussi par des compagnies différentes l'une de l'autre, celles-ci sont rapidement regroupées et intégrées dans un réseau plus vaste dès 1852. Il s'agit ici d'un développement qui manifestement semble incontournable dans l'industrie, tel qu'on peut le voir également dans les réseaux américains et britanniques. Cependant, contrairement aux façons dont les gouvernements américains et britanniques régulent leurs réseaux respectifs, le gouvernement canadien se démarque en s'assurant de conserver un certain contrôle sur les compagnies télégraphiques en cas de situations particulières, en temps de crise nationale<sup>142</sup>.

### 2.3 Les compagnies télégraphiques du Bas-Canada

À la suite des tentatives faites par les hommes d'affaires torontois en 1846, après l'établissement d'une ligne reliant Toronto et Hamilton, cette réussite ne demeure pas

---

<sup>142</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 62.

inaperçue sur la scène canadienne. En effet, deux semaines après la mise en service de cette première ligne télégraphique, on assiste à une réunion des hommes d'affaires montréalais concernant le sujet<sup>143</sup>. Ces derniers, inspirés par les actions de leurs homologues torontois ou simplement pour protéger le statut de Montréal comme plus important centre économique canadien, décident de financer leur propre compagnie télégraphique. La localisation de Montréal en fait évidemment un endroit idéal pour la construction de lignes électriques. Aussi, on n'assiste pas à la formation d'une, mais bien de trois compagnies télégraphiques. Deux d'entre elles sont d'ailleurs incorporées le 28 juillet 1847, à la même date que la *Toronto, Hamilton, Niagara & Saint Catherines Electro-Magnetic Telegraph Company*. Il s'agit de la *Montreal Telegraph Company*<sup>144</sup> et de la *British North American Electric Telegraph Association*<sup>145</sup>.

---

<sup>143</sup> *Ibid.*, p. 37.

<sup>144</sup> « Acte pour incorporer la Compagnie du Télégraphe à Montréal », *Statuts provinciaux du Canada*, 10-11 Victoria, c.83. (28 juillet 1847).

<sup>145</sup> « Acte pour incorporer l'Association du Télégraphe Électrique de l'Amérique Britannique du Nord », *Statuts provinciaux du Canada*, 10 Victoria, c.82. (28 juillet 1847).

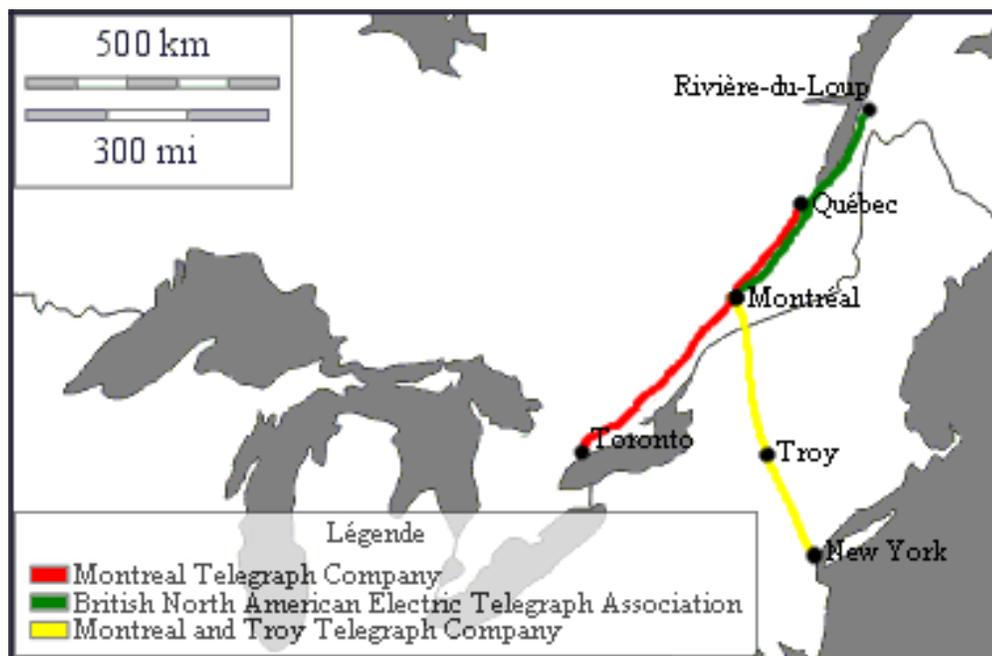


Figure 2.2 : Carte du réseau télégraphique, compagnies dont le siège social est sur le territoire du Bas-Canada (1851)

Parmi les actionnaires de la *Montreal Telegraph Company*, nous retrouvons son premier président Andrew Shaw ainsi que George Elder le jeune, John Glass, Henry Chapman et John Young. La position de Montréal offre à la compagnie plusieurs options pour orienter la direction que prennent ses lignes télégraphiques. Avant l'incorporation, on envisage de rejoindre Halifax, Portland, New York ou Toronto<sup>146</sup>. Cependant, dans son acte d'incorporation, la compagnie demande et se voit accorder l'autorisation de construire des lignes afin de relier les villes suivantes : Toronto, Québec, Port Hope, Cobourg, Belleville, Kingston, Brockville, Prescott, Cornwall, Montréal, Berthier et Trois-Rivières<sup>147</sup>. On peut déjà mesurer l'envergure du projet, visant à placer Montréal au centre d'un futur réseau liant l'ensemble des grandes villes de la province. Pour établir ses lignes, la compagnie possède les pleins pouvoirs

<sup>146</sup> Alain Canuel, « Les télécommunications à Montréal entre 1846 et 1946 », *Scientia Canadensis : revue canadienne d'histoire des sciences, des techniques et de la médecine*, Vol. 16, n° 1, 1992, p. 7.

<sup>147</sup> « Acte pour incorporer la Compagnie du Télégraphe à Montréal », *op. cit.*, 10-11 Victoria, c.83.

et l'autorité nécessaire pour maintenir, conserver et construire le télégraphe sur les chemins publics. Les seules restrictions étant que les constructions ne gênent pas le public en ce qui concerne l'utilisation des chemins et que les constructions soient approuvées par les commissaires des travaux publics du Canada<sup>148</sup> que c'est le cas pour les compagnies du Haut-Canada rappelons-nous. Cependant, la compagnie est également tenue d'établir des stations à la demande des habitants des cités, villes ou villages lorsque les conditions nécessaires sont présentes<sup>149</sup>. On note, encore une fois, la présence d'un article concernant la protection des lignes et autres biens de la compagnie contre les bris de matériel fait de façon malicieuse<sup>150</sup>.

La *Montreal Telegraph Company* connaît un développement rapide et n'hésite pas à utiliser le savoir-faire américain pour établir ses lignes. Bien que l'on nomme Andrew Shaw comme président lors de l'incorporation de la compagnie, ce dernier est rapidement remplacé par Orrin S. Wood. Étant le premier apprenti de Samuel Morse, inventeur du télégraphe américain, ce dernier apporte ses connaissances techniques pour établir un service performant en adoptant la plate-forme de Morse. Les premières lignes de la compagnie sont construites, comme pour la *Toronto, Hamilton, Niagara & Saint Catherines Electro-Magnetic Telegraph Company*, par des compagnies américaines sous contrat avec la *Montreal Telegraph Company*. Vers la fin du mois d'août 1847, la mise en service d'une ligne entre Montréal et Toronto est effectuée, permettant ainsi d'obtenir une ligne de communication entre Montréal et New York, par l'intermédiaire de la *Toronto, Hamilton, Niagara & Saint Catherines Electro-Magnetic Telegraph Company*<sup>151</sup>. La compagnie continue son expansion et ses lignes relie Montréal et Québec le 2 octobre 1847<sup>152</sup>. Vers la fin de l'année 1847, la

---

<sup>148</sup> *Ibid.*, 10-11 Victoria, c.83, article III.

<sup>149</sup> *Ibid.*, 10-11 Victoria, c.83, article XI.

<sup>150</sup> *Ibid.*, 10-11 Victoria, c.83, article IV.

<sup>151</sup> Rens, *op. cit.*, p. 11.

<sup>152</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 38.

compagnie a déjà sous son contrôle plus de 870 km de câbles télégraphiques et envoyés plus de 33 000 messages télégraphiques<sup>153</sup>.

Wood reste au poste de président jusqu'en 1851, cédant sa place à Hugh Allan, homme d'affaires influent et puissant magnat présent au sein de nombreuses industries telles que le chemin de fer et les bateaux à vapeur en 1852<sup>154</sup>. Ce changement de la présidence démontre bien le changement qui s'effectue au sein de la compagnie. Lorsqu'il est question d'établir le réseau, Wood est l'individu qui est le plus apte à répondre aux divers problèmes techniques que la pose des lignes peut causer. Ses connaissances permettent la création d'un grand réseau qui ne sacrifie pas la qualité de ses services. Allan sait exactement comment rentabiliser financièrement le réseau de la compagnie grâce à ses liens avec les grands capitalistes de l'époque, tant canadiens qu'américains. Grand magnat de son époque, il fait fortune grâce aux nouvelles technologies telles que le chemin de fer, le bateau à vapeur et le télégraphe électrique<sup>155</sup>. Hugh Allan est un individu important sur la scène économique canadienne de l'époque et investit ses ressources pour améliorer les acquis qu'il possède. Ses lignes de chemin de fer et son service de bateaux à vapeur bénéficient de l'ajout d'une technologie tel que le télégraphe électrique. Si Wood est le parfait candidat pour l'instauration du télégraphe, Allan est celui qui peut développer la compagnie à son plein potentiel. Orrin S. Wood continue à offrir son expertise en tant que superintendant de la compagnie<sup>156</sup> jusqu'à sa retraite en 1865<sup>157</sup>. Jusqu'en 1851, *Montreal Telegraph Company* démontre ses ambitions pour devenir le cœur du nouveau réseau canadien et démontre de grandes promesses pour assumer ce rôle dans les années qui suivent.

---

<sup>153</sup> Rens, *op. cit.*, p. 11.

<sup>154</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 38.

<sup>155</sup> Tulchinsky et Young, « ALLAN, sir HUGH », *op. cit.*

<sup>156</sup> Reid, *The Telegraph in America and the Morse Memorial*, *op. cit.*, p. 327.

<sup>157</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 38.

Quant à elle, la *British North American Electric Telegraph Association* compte pour actionnaires tous résidents de la cité de Québec : George O’Kill Stuart, René Édouard Caron, Peter Langlois, John Jones, Christian Wurtele, James Tibbetts, Henry John Noad, Alexander Gillespie et Édouard Boxer. La compagnie est autorisée à établir une ligne télégraphique entre la cité de Québec et la cité Halifax, ou tout autre endroit dans l’Amérique du Nord britannique sur les bords de l’océan Atlantique<sup>158</sup>. L’acte d’incorporation accorde à la compagnie l’autorité pour créer des lignes télégraphiques, à condition de faire le moins de dégâts possible sur les terrains traversés sous peine d’offrir des compensations en retour<sup>159</sup>. La compagnie doit obtenir les services d’un arpenteur avant de faire passer ses lignes, mais est autorisée à ériger ses poteaux le long des chemins publics<sup>160</sup>. La compagnie est également autorisée à faire l’achat des terrains privés, ou bien payer une rente annuelle pour l’occupation des terres sur lesquelles les câbles électriques sont installés<sup>161</sup>. L’acte d’incorporation inclut également des articles protégeant la compagnie contre la destruction et les dégâts faits de façon malicieuse à ses lignes et contre tous individus empêchant les officiers de la compagnie d’accomplir leurs devoirs<sup>162</sup>. Finalement, la compagnie doit également réussir la construction de sa ligne dans un délai de trois ans<sup>163</sup>. Il s’agit de la seule compagnie incorporée possédant une telle restriction.

L’acte d’incorporation de la *British North American Electric Telegraph Association* est celui qui apporte le plus de précision sur le fonctionnement de la compagnie. Avec cette compagnie, il s’agit du défi le plus important en termes d’étendue de territoire à parcourir, de juridictions coloniales à traverser, cela avec pour objectif d’aller rejoindre les bords de l’Atlantique. L’ambition du projet, qui nécessite la participation

<sup>158</sup> « Acte pour incorporer la Compagnie du Télégraphe à Montréal », *Op.cit.*, 10 Victoria, c.82, p. 1779.

<sup>159</sup> *Ibid.*, 10 Victoria, c.82, article II.

<sup>160</sup> *Ibid.*, 10 Victoria, c.82, articles III et IV.

<sup>161</sup> *Ibid.*, 10 Victoria, c.82, articles V et VI.

<sup>162</sup> *Ibid.*, 10 Victoria, c.82, articles XIV et XXXVI.

<sup>163</sup> *Ibid.*, 10 Victoria, c.82, article XLII.

de nombreux hommes d'affaires, explique en partie le surnombre d'articles et de clauses concernant le fonctionnement de la compagnie. On y retrouve, au sein de plusieurs articles, la marche à suivre sur l'acquisition des terrains, de quelle façon régler les litiges pouvant en découler, ainsi que sur les modalités d'élection des directeurs, présidents et trésoriers. Cependant, c'est le délai imposé pour la construction de la ligne télégraphique qui demeure le plus problématique pour la compagnie. Contrairement aux autres compagnies créées au Canada-Uni, elle désire établir une ligne reliant l'ensemble des colonies britanniques de l'Amérique du Nord dans un axe est-ouest<sup>164</sup>. Il s'agit d'un projet ambitieux, mais également très risqué sur le plan financier et complexe sur le plan politique. Son acte d'incorporation concédé par la législature du Canada-Uni lui permet d'agir sur le vaste territoire du Haut et Bas-Canada, mais sans plus; la *British North American Electric Telegraph Association* doit également obtenir l'autorisation des gouvernements néo-brunswickois et néo-écossais. La même année, la *Nova-Scotia Electric Telegraph Company* est créée, reconnue légalement le 30 mars 1847 par l'Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse. Cette nouvelle compagnie désire elle aussi rejoindre la ville de Québec<sup>165</sup> et une association avec la *British North American Electric Telegraph Association* est envisagée. Cependant, au vu de la courte existence de la *Nova-Scotia Electric Telegraph Company*, ce plan ne se concrétise jamais.

La *British North American Electric Telegraph Association* offre de nombreuses promesses et le projet attire bien des regards, obtenant même le support financier de quelques hommes d'affaires britanniques, tels que William John Chapman Benson,

---

<sup>164</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 42.

<sup>165</sup> « An Act to Incorporate the Nova Scotia Electric Telegraph Company », *Acts of the General Assembly of the Province of Nova-Scotia*, Halifax, Royal Gazette Office, 10 Victoria, c.58. (30 mars 1847).

en 1848<sup>166</sup>. Son appui pour la compagnie est lié à son objectif visant à relier les marchés britanniques avec ceux du Saint-Laurent grâce à la position d'Halifax<sup>167</sup>. Les promesses de cette ligne télégraphique attirent également un appui au sein du Nouveau-Brunswick. Avec la présence de plusieurs investisseurs de cette colonie, on assiste à l'incorporation de la *British North American Electric Telegraph Association* au Nouveau-Brunswick lors de la même année que celle au Canada-Uni<sup>168</sup>. L'un des personnages importants de la *British North American Electric Telegraph Association* et plus largement dans l'histoire du télégraphe électrique canadien est Frederick N. Gisborne. Alors qu'il travaille pour la *Montreal Telegraph Company*, il se voit offrir le poste de surintendant de la *British North American Electric Telegraph Association* en novembre 1847, poste qu'il accepte<sup>169</sup>. Il devient rapidement l'expert technique de la nouvelle compagnie. De plus, Gisborne désire établir une ligne reliant les colonies maritimes au Canada-Uni, voir même relier l'Amérique du Nord britannique avec la Grande-Bretagne.

La compagnie télégraphique complète rapidement la création d'une première portion de ligne, entre Québec et Rivière-du-Loup, mesurant près de 180 kilomètres, en 1848<sup>170</sup>. Cependant, le plan de la compagnie connaît déjà plusieurs problèmes. Alors que la compagnie est prête à poursuivre son expansion vers l'Est, celle-ci ne possède pas l'approbation des gouvernements respectifs de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick pour poursuivre l'expansion sur leur territoire respectif<sup>171</sup>. De plus, la compagnie espère obtenir de ces deux gouvernements des fonds supplémentaires afin de couvrir les coûts d'installation et d'entretien des futures

---

<sup>166</sup> John Keyes, « BENSON, WILLIAM JOHN CHAPMAN », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Vol. 7.

[http://www.biographi.ca/en/bio/benson\\_william\\_john\\_chapman\\_7E.html](http://www.biographi.ca/en/bio/benson_william_john_chapman_7E.html) (15 février 2019).

<sup>167</sup> *Ibid.*

<sup>168</sup> *Journal of the House of Assembly of the Province of New Brunswick*, session 1847, p. 159. (7 avril 1847).

<sup>169</sup> Jones, *op. cit.*

<sup>170</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 43.

<sup>171</sup> *Ibid.*

lignes. La réaction des deux gouvernements coloniaux n'est pas favorable et la compagnie subit le rejet des gouvernements du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. Un tel projet est non seulement coûteux, mais ne représente pas exactement un atout pour ces deux colonies selon leur gouvernement respectif.

Incapable de poursuivre le prolongement du réseau de la compagnie, Gisborne démissionne de son poste de superintendant en 1849. Ce n'est toutefois pas la fin de l'histoire pour Frederick N. Gisborne, qui devient une figure importante du développement du télégraphe électrique dans les Maritimes et possède un rôle clé pour l'établissement du câble transatlantique quelques décennies plus tard<sup>172</sup>. Pour sa part, la compagnie tente néanmoins de poursuivre ses objectifs. Elle fait passer un amendement à son acte d'incorporation le 10 août 1850, pour modifier la limite de temps imposée pour réaliser l'ensemble de ses travaux d'installation d'infrastructure<sup>173</sup>. La *British North American Electric Telegraph Association* lance une nouvelle émission d'actions et se tourne à nouveau vers le gouvernement du Nouveau-Brunswick pour soutenir son projet. Ce dernier n'offre que très peu de soutien pour ce réseau et n'accorde que la somme de 500 £, une fraction de la somme désirée, à la compagnie en 1851<sup>174</sup>. Avec la démission de Gisborne et les difficultés posées par les gouvernements néo-écossais et néo-brunswickois, la *British North American Electric Telegraph Association* se tourne plutôt vers l'ouest, afin de relier Québec et Montréal, ce qui met la compagnie en compétition directe avec la *Montreal Telegraph Company*. Il s'agit d'une position qui demeure extrêmement précaire pour la compagnie, incapable d'accomplir ses objectifs et maintenant en compétition

---

<sup>172</sup> Jones, *op. cit.*

<sup>173</sup> « Acte pour prolonger la période fixée pour l'achèvement du télégraphe de l'association du télégraphe électrique de l'Amérique Britannique du Nord, et pour d'autres fins relatives à la dite association », *Statuts provinciaux du Canada*, 13-14 Victoria, c.119. (10 août 1850).

<sup>174</sup> *Journal of the House of Assembly of the Province of New-Brunswick*, session 1850, p. CCXXXIX-CCXL.

directe avec la compagnie télégraphique canadienne ayant le plus de succès jusqu'à ce jour.

La dernière compagnie incorporée, œuvrant sur le territoire du Bas-Canada, est la *Montreal and Troy Telegraph Company* qui se voit accorder son acte d'incorporation le 30 mai 1849<sup>175</sup>. C'est donc grâce à l'association d'Hannibal H. Whitney, William Workman, Charles Lindsay, Hector Russell et d'Edwin Atwater que l'on voit la formation de la compagnie possible. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois qu'Edwin Atwater, puissant homme d'affaires montréalais, participe à la fondation d'une compagnie télégraphique. Ce dernier soutient le projet de la *Montreal Telegraph Company* à ses débuts, avant de devenir l'un des principaux actionnaires de la *Montreal and Troy Telegraph Company*<sup>176</sup>. L'acte d'incorporation permet à la compagnie d'établir une ligne débutant à Montréal pour se diriger vers la ligne provinciale, tout en traversant Laprairie, Saint-Jean, Saint-Athanase et Philipsburg, pour établir une ligne de communication avec New York via la ville de Troy<sup>177</sup>. La compagnie se voit autorisée à construire ses lignes sur les chemins publics sous la condition de ne pas entraver ses chemins pour le public<sup>178</sup>. La compagnie se voit protégée contre les dégâts malicieux faits contre ses biens et se voit accorder le pouvoir de créer des stations au sein des villes et villages que la ligne télégraphique traverse<sup>179</sup>. Enfin, la loi stipule également que le gouvernement du Canada-Uni peut obtenir l'usage exclusif du télégraphe électrique, et des services de la compagnie,

---

<sup>175</sup> « Acte pour incorporer la Compagnie du télégraphe entre Montréal et Troy », *Statuts provinciaux du Canada*, 12 Victoria, c. 181. (23 mars 1848).

<sup>176</sup> Pierre Landry, « ATWATER, EDWIN », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Vol. 10. [http://www.biographi.ca/en/bio/atwater\\_edwin\\_10E.html](http://www.biographi.ca/en/bio/atwater_edwin_10E.html) (15 février 2019).

<sup>177</sup> « Acte pour incorporer la Compagnie du télégraphe entre Montréal et Troy », *op. cit.*, 12 Victoria, c. 181, article I.

<sup>178</sup> *Ibid.*, 12 Victoria, c. 181, article III.

<sup>179</sup> *Ibid.*, 12 Victoria, c. 181, articles IV et XI.

pour une durée indéterminée en accordant une indemnité pour compenser les frais d'utilisation et les pertes monétaires de la compagnie<sup>180</sup>.

La compagnie construit rapidement ses lignes vers Troy puis New York. Cependant, la compagnie constate rapidement le poids de la compétition avec la *Montreal Telegraph Company*, laquelle possède déjà des moyens nécessaires pour obtenir les nouvelles en provenance de New York. En effet, avec sa ligne liant Montréal et Toronto, la *Montreal Telegraph Company* peut obtenir ses nouvelles provenant de New York depuis l'été 1847, via Toronto qui agit comme un relais<sup>181</sup>. Le tracé proposé par la *Montreal and Troy Telegraph Company* offre l'avantage d'être plus rapide, mais subit les conséquences liées à la présence d'un compétiteur déjà établi. La compagnie réussie néanmoins à construire sa ligne et demeure active jusqu'en 1852.

Avec la *Montreal Telegraph Company* et la *British North American Electric Telegraph Association*, on peut observer dans leurs actes d'incorporation la portée des lignes qu'elles désirent établir. La première tente de placer Montréal comme centre de ce futur réseau télégraphique nord-américain alors, que la seconde établit à Québec tente plutôt de rejoindre l'Atlantique. Enfin, si on regarde dans l'ensemble les compagnies du territoire du Canada-Uni en entier, soit celles du Haut et du Bas-Canada, on constate sans surprise que toutes cherchent à « abattre » les frontières : la *Toronto, Hamilton, Niagara & Saint Catherines Electro-Magnetic Telegraph Company* se voit rapidement lié à Buffalo, la *British North American Electric Telegraph Association* se dirige vers le Nouveau-Brunswick et le but de la *Montreal and Troy Telegraph Company* est de rejoindre New York. La *Montreal Telegraph Company* est néanmoins dans une position de force lorsqu'elle est comparée aux

---

<sup>180</sup> *Ibid.*, 12 Victoria, c. 181, article XVI.

<sup>181</sup> Rens, *op. cit.*, p. 11.

autres compagnies créées dans cette période. Puisque ses lignes sont établies pour rejoindre les plus importantes villes de la colonie, la *Montreal Telegraph Company* possède un support financier important ainsi que des connaissances techniques lui permettant d'installer un circuit télégraphique supérieur à celui de ses concurrents.

#### 2.4 Les premières compagnies des maritimes

Les colonies des Maritimes présentent des réalités géographiques et démographiques qui rendent leur approche du télégraphe électrique à certains égards assez différents de celle des compagnies du Canada-Uni. Par exemple, si le Canada-Uni considère cette technologie inestimable pour traverser l'ensemble de son territoire, l'Île-du-Prince-Édouard voit son potentiel pour sortir la colonie de son isolation. De plus, ces colonies ne possèdent pas les moyens économiques que peut déployer le Canada-Uni à cette époque. Le télégraphe électrique, dans sa période de curiosité technique, attire néanmoins l'attention des gouvernements coloniaux des Maritimes. Cependant, leurs territoires deviennent un enjeu important pour le développement du réseau naissant à l'échelle continentale. En effet, les colonies des Maritimes deviennent rapidement le terrain de conflit entre les promoteurs américains et britanniques, l'accès aux côtes de l'Atlantique Nord en étant le principal enjeu<sup>182</sup>.

---

<sup>182</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 49.

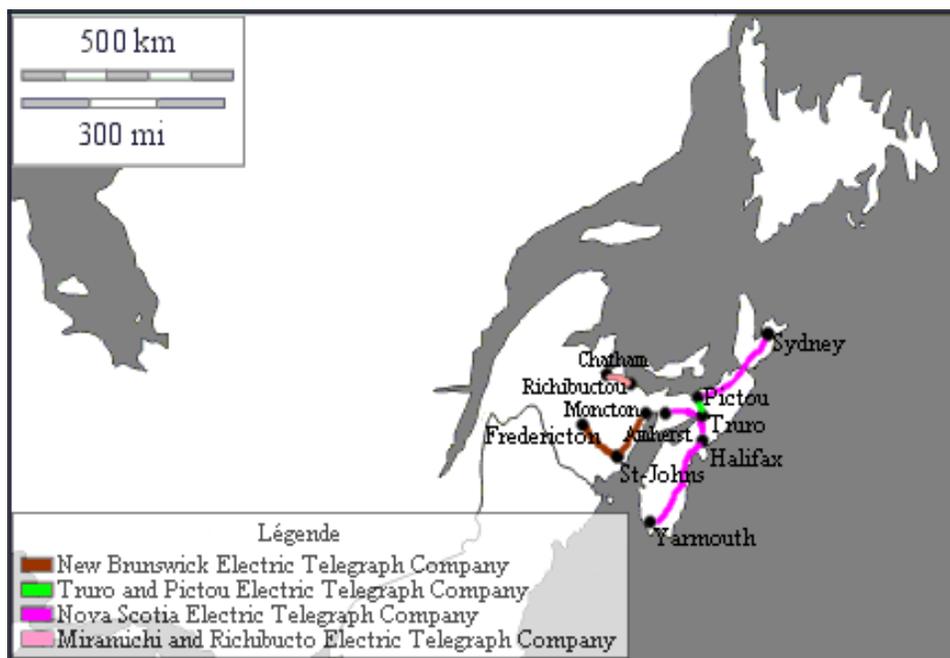


Figure 2.3 : Carte du réseau télégraphique, compagnies dont le siège social est sur le territoire des Maritimes (1851)

La Nouvelle-Écosse, principalement Halifax, est convoitée par les compagnies de télégraphe, cela en raison de son emplacement stratégique, ouvert sur l'Atlantique, là où les navires arrivant de la Grande-Bretagne peuvent accoster en toutes saisons; là aussi où la durée de trajet vers la puissance britannique est la plus courte de toute l'Amérique du Nord. Avec l'arrivée de navires, c'est à Halifax que sont rapidement acheminées les informations d'outre-mer que les navires transportent, cela évidemment avant l'établissement du télégraphe atlantique. Puisqu'il s'agit du point d'accès pour les navires en provenance ou en direction vers l'Europe, le télégraphe électrique devient un outil extrêmement précieux en ce qui concerne le contrôle des informations. Tel que le démontre Mauras, le conflit qui s'opère dans la colonie ne concerne pas le tracé des lignes télégraphiques, mais plutôt leur contrôle effectif. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse joue un rôle actif dans l'installation de cette

ligne de communication, incorporant la *Nova-Scotia Electric Telegraph Company* le 30 mars 1847<sup>183</sup>.

La compagnie est fondée sous la demande de ses principaux actionnaires : Mather Byles Almon, Edward Kenny, Hugh Bell, Andrew M. Uniacke, George R. Young, William B. Fairbanks, William Stairs, Thomas Williamson, James McNab, Thomas S. Tobin, Joseph Jennings, James N. Shannon et Frederick Charman. La compagnie possède l'autorisation pour installer une ligne débutant à Halifax, se dirigeant vers la frontière nord-ouest de la colonie, pour ensuite rencontrer une ligne en provenance du Nouveau-Brunswick qui relierait finalement la ville de Québec et de Saint Andrews<sup>184</sup>. Les lignes télégraphiques peuvent être posées près des chemins publics s'ils n'interfèrent pas avec les utilisateurs de celui-ci et sur les terrains privés si la compagnie obtient l'autorisation pour le faire, en échange de compensation<sup>185</sup>. La compagnie est protégée des éventuelles actions malicieuses, pouvant encourir des pénalités pour l'obstruction des lignes et de lourdes amendes et possibles peines d'emprisonnement<sup>186</sup>. La compagnie doit cependant respecter certaines conditions imposées par le gouvernement néo-écossais, dont celle de concéder au gouverneur la priorité sur l'utilisation du télégraphe, et donc sur l'envoi de message et celle de permettre aux autorités coloniales de prendre possession (temporairement ou de manière permanente) du réseau télégraphique moyennant compensation<sup>187</sup>.

Mais retournement majeur, en moins d'un an le gouvernement de la Nouvelle-Écosse change de stratégie face à l'industrie du télégraphe, révoque la loi de la *Nova-Scotia*

---

<sup>183</sup> « An Act to Incorporate the Nova Scotia Electric Telegraph Company », *Acts of the General Assembly of the Province of Nova-Scotia*, Halifax, Royal Gazette Office, 10 Victoria, c.58. (30 mars 1847).

<sup>184</sup> *Ibid.*, 10 Victoria, c.58, article IV.

<sup>185</sup> *Ibid.*, 10 Victoria, c.58, articles XII et XV.

<sup>186</sup> *Ibid.*, 10 Victoria, c.58, articles XXIV, XXV, XXVI, XXVII et XVIII.

<sup>187</sup> *Ibid.*, 10 Victoria, c.58, articles XI et XXXIII

*Electric Telegraph Company* et interdit la mise en place de nouvelles lignes par d'autres compagnies sur son territoire sans son accord. Ce changement est causé par la présence de nouvelles études faites par un comité parlementaire, concernant le futur impact du télégraphe électrique dans la colonie, qui recommande la prise en charge de la nouvelle industrie directement par l'État<sup>188</sup>. Plutôt que de laisser la construction à des compagnies privées, comme on le voit au Canada-Uni, le gouvernement de la colonie prend les commandes de l'industrie. Il passe *An Act concerning the Electric Telegraph* le 1<sup>er</sup> avril 1848<sup>189</sup>. Avec cet acte, le gouvernement accorde à cinq commissionnaires les pouvoirs nécessaires pour agir en son nom pour créer une ligne télégraphique reliant Halifax jusqu'à la frontière avec le Nouveau-Brunswick. Cet acte octroie à cette commission le même droit qu'il accorde à une compagnie (droit d'arpentage, droits de passage pour l'établissement d'une ligne, etc.) et demande à ses membres d'œuvrer, s'ils considèrent une alliance favorable pour le gouvernement néo-écossais, avec d'autres compagnies télégraphiques.

La commission mise en place possède le contrôle sur l'exploitation et sur le développement des lignes télégraphiques de la Nouvelle-Écosse, créant ainsi un télégraphe contrôlé par l'État similaire à ceux retrouvés d'Europe. On peut facilement observer l'impact de cette situation pour la *British North American Electric Telegraph Association*. Bien que l'on assiste à la création d'un acte d'incorporation le 31 mars 1849 pour la compagnie située à Québec, cet acte précise également que la compagnie n'est pas autorisée à poser ses lignes sur le territoire de la Nouvelle-Écosse<sup>190</sup>. Cependant, il est à noter que Frederick N. Gisborne, superintendant de la *British North American Electric Telegraph Association*, se voit offrir le poste de

---

<sup>188</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 56.

<sup>189</sup> « An Act concerning the Electric Telegraph », *Acts of the General Assembly of the Province of Nova-Scotia*, Halifax, Royal Gazette Office, 11 Victoria, c. 25. (1 avril 1848).

<sup>190</sup> « An Act to Incorporate the British North American Electric Telegraph Association in the Province of Nova-Scotia », *Acts of the General Assembly of the Province of Nova-Scotia*, Halifax, Royal Gazette Office, 12 Victoria, c. 34. (31 mars 1849).

surintendant des lignes gouvernementales de la Nouvelle-Écosse au printemps de la même année. Il semblerait que Gisborne accepte cette position notamment afin d’orienter la construction des lignes néo-écossaises, principalement pour que celles-ci puissent relier le réseau néo-écossais avec les lignes posées par la *British North American Electric Telegraph Association* au Canada-Uni et celles qui sont construites au Nouveau-Brunswick<sup>191</sup>.

Mais seulement deux ans après la création de sa commission, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse adopte le 28 mars 1850 la loi d’incorporation de la *Truro and Pictou Electric Telegraph Company* sur son territoire<sup>192</sup>. Il s’agit ici d’un retournement majeur, qui annonce à court terme la fin de la participation directe du gouvernement. On retrouve parmi les principaux actionnaires de la *Truro and Pictou Electric Telegraph Company* George R. Young, David Crichton, John Yorston, James D. B. Fraser et Frederick N. Gisborne. La compagnie se voit octroyer l’autorité pour construire la ligne entre Pictou et Truro en utilisant les chemins publics s’ils n’interfèrent pas avec l’usage des dits chemins. La compagnie se voit protéger des dégâts faits contre ses lignes et bâtiments, pouvant conduire à des amendes ou des peines d’emprisonnement<sup>193</sup>. L’usage prioritaire de la ligne est accordé au gouverneur et le gouvernement peut prendre possession de la ligne en échange d’une compensation<sup>194</sup>. La présence de cette ligne, bien que relativement petite, permet déjà d’observer les difficultés que possède le gouvernement à financer son industrie télégraphique. Bien qu’elle lute pour obtenir le contrôle total des lignes sur son territoire, elle accepte néanmoins la présence de cette compagnie pour développer une ligne secondaire qui n’œuvre pas contre les intérêts de la ligne gouvernementale.

---

<sup>191</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 56.

<sup>192</sup> « An Act for the Incorporation of a Company to build a Line of Electric Telegraph from Truro to Pictou », *Acts of the General Assembly of the province of Nova-Scotia*, 13 Victoria, c.50. (28 mars 1850).

<sup>193</sup> *Ibid.*, 13 Victoria, c.50, articles IV, X, XXII, XXIII, XXIV.

<sup>194</sup> *Ibid.*, 13 Victoria, c.50, articles IX et XXX.

En raison des faibles revenus ainsi qu'aux frais d'entretien et de construction des lignes télégraphiques, l'aventure du télégraphe électrique devient trop onéreuse pour le gouvernement néo-écossais, lequel se tourne à nouveau vers l'entreprise privée, mettant fin à sa participation directe (par l'entremise de commissaires). En effet, malgré un accord avec l'*Associated Press* en 1850<sup>195</sup>, qui offre une source de revenu stable en échange de l'exclusivité des nouvelles en provenance d'Europe, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse ne parvient pas à financer le télégraphe. Dans ces conditions, le gouvernement décide finalement de privatiser la totalité de ses lignes, révoque les pouvoirs accordés à la commission précédemment établie, et incorpore une nouvelle compagnie sous l'ancien nom de la *Nova-Scotia Electric Telegraph Company* en 1851<sup>196</sup>. Bien que le contrôle direct des lignes télégraphiques cesse dans la colonie, le gouvernement néo-écossais établit plusieurs limitations pour encadrer les compagnies télégraphiques.

La *Nova-Scotia Electric Telegraph Company* a pour principaux actionnaires Thomas Killam, Willaim A. Henry et Hiram Hyde. Comme les autres compagnies télégraphiques incorporées au Canada-Uni, elle obtient l'autorisation d'établir ses lignes dans l'ensemble de la province, à condition de les construire sur les chemins publics sans interférer avec le public<sup>197</sup>. Le gouvernement s'engage également à vendre et transférer les lignes télégraphiques en sa possession, celles reliant Halifax et Amherst, lorsque la nouvelle compagnie complète l'installation de deux nouvelles lignes, soient celles reliant Yarmouth-Halifax et Sydney-Pictou<sup>198</sup>. Il est également prévu de lourdes pénalités pour toute personne interrompant le service de la

---

<sup>195</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 57.

<sup>196</sup> « An Act to Incorporate the Nova-Scotia Electric Telegraph Company ». *Acts of the General Assembly of the province of Nova-Scotia*, 14 Victoria, c.17. (31 mars 1851).

<sup>197</sup> *Ibid.*, 14 Victoria, c.17, articles IV et XIV.

<sup>198</sup> *Ibid.*, 14 Victoria, c.17, article VII.

compagnie ou causant des dommages aux lignes télégraphiques<sup>199</sup>. La *Nova-Scotia Electric Telegraph Company* se voit cependant imposer de nouvelles restrictions concernant les tarifs. Celles-ci concernent le prix des messages, devant être similaire peu importe la direction dans laquelle le télégraphe est envoyé et sans charge supplémentaire pour envoyer un message à une même distance<sup>200</sup>. La compagnie s'engage à ce que ses lignes soient toujours fonctionnelles, avec un certain délai pour réparer les potentiels bris. Si la compagnie ne réussit pas à respecter ses engagements, les lignes et stations télégraphiques peuvent être reprises par le gouvernement néo-écossais<sup>201</sup>. Bien entendu, le gouverneur possède la priorité pour l'envoi de message concernant l'intérêt public et le gouvernement peut reprendre possession des lignes pour une durée indéterminée en échange d'une compensation<sup>202</sup>. L'entente conclue entre le gouvernement et l'*Associated Press* est reconduite avec la nouvelle compagnie selon les mêmes conditions.

Pour ce qui est du développement de l'industrie du télégraphe électrique au Nouveau-Brunswick, celui-ci est marqué par une lutte entre promoteurs et territoires. L'enjeu est fort simple : une fois la connexion faite à la frontière avec la Nouvelle-Écosse avec la ligne de la *Nova-Scotia Electric Telegraph Company*, la ligne néo-brunswickoise prend la direction de Québec ou celle de New York? Dès avril 1847, soit en même temps qu'elle est incorporée au Bas-Canada, la *British North American Electric Telegraph Association* obtient également une charte d'incorporation sur le territoire du Nouveau-Brunswick. Si la compagnie détient l'autorisation pour s'établir sur le territoire du Nouveau-Brunswick, celle-ci peut ensuite étendre son réseau jusqu'à la Nouvelle-Écosse, créant ainsi une ligne liant Québec et Halifax<sup>203</sup>. L'acte

<sup>199</sup> *Ibid.*, 14 Victoria, c.17, articles XVI et XVII.

<sup>200</sup> *Ibid.*, 14 Victoria, c.17, articles VIII et XX.

<sup>201</sup> *Ibid.*, 14 Victoria, c.17, article XXIV.

<sup>202</sup> *Ibid.*, 14 Victoria, c.17, articles XIII et XXII.

<sup>203</sup> « An Act to Incorporate the British North American Electro-Magnetic Telegraph Association ». *Acts of the General Assembly of the province of New Brunswick*, 10 Victoria, c.74. (14 avril 1847).

d'incorporation est globalement similaire à celui adopté au Canada-Uni, mais possède certaines différences importantes, dont la liste des actionnaires habitants le Nouveau-Brunswick : Thomas Wyer, Harris Hatch, William Fitz, William Owen, John Wilson, William End, Francis Ferguson, John Montgomery, John Robertson, James Kirk, John Wishart et Duncan Robertson. Le trajet autorisé pour la compagnie offre également des précisions. Le premier objectif demeure la création d'une ligne télégraphique reliant le Canada-Uni et la Nouvelle-Écosse, celle-ci devant joindre Québec et Halifax en traversant les villes de Fredericton et de Saint John (Nouveau-Brunswick). Cet acte contient également un délai concernant la construction de la ligne télégraphique, celui-ci doit être complété avant huit années<sup>204</sup>.

Si l'on observe à l'intérieur de cet acte la présence d'un droit de passage, ainsi que d'une protection contre les dommages et actes de vandalisme comme c'est le cas dans les compagnies incorporées dans les autres colonies, il est important de noter ici que le projet de la *British North American Electric Telegraph Association* en sol néo-brunswickois porte sur deux territoires coloniaux et compte sur l'union de deux groupes d'investisseurs provenant d'autant de colonies. Cependant, les investisseurs de la *British North American Electric Telegraph Association* ne parviennent pas à convaincre le gouvernement du Nouveau-Brunswick d'offrir son appui au projet. Ce dernier exprime des doutes concernant la faisabilité du tracé proposé par la compagnie télégraphique ainsi que sur les bénéfices que cette ligne apporterait au Nouveau-Brunswick<sup>205</sup>. Bien que la ligne proposée par la compagnie remplit l'un des objectifs du gouvernement, à savoir créer une ligne reliant Saint John (Nouveau-Brunswick), Fredericton et Halifax, cette ligne demeure sous le contrôle d'une compagnie fondée au sein d'une autre colonie. Afin de maximiser les intérêts de la

---

<sup>204</sup> *Ibid.*, 10 Victoria, c.74, article XVIII.

<sup>205</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 51.

colonie, le gouvernement choisit plutôt de soutenir la création d'une nouvelle compagnie fondée au sein du Nouveau-Brunswick.

C'est dans ces circonstances que la *New Brunswick Electric Telegraph Company* est incorporée le 30 mars 1848<sup>206</sup>. Les principaux actionnaires de la compagnie sont Thomas Leavitt, Charles Ward, William M'Lauchlan, John Duncan, Robert Jardine, John V. Thurgar, Israël D. Andrews, Francis O. J. Smith, Nathan Cummings et Amos Kendall<sup>207</sup>. Il est intéressant de noter la présence de quelques investisseurs américains parmi ces hommes, tels que le consul américain Israël De Wolfe Andrews<sup>208</sup>, le promoteur politique du télégraphe aux États-Unis Francis Ormand Jonathan Smith<sup>209</sup> ainsi que le directeur commercial de Samuel Morse, Amos Kendall<sup>210</sup>. La compagnie est autorisée à construire une ligne télégraphique reliant Saint John (Nouveau-Brunswick) et Fredericton, en passant par les villes et villages de Sackville, Dorchester, Moncton, Sussex Vale et Hampton. Elle possède également l'autorité pour étendre sa ligne à Woodstock (Nouveau-Brunswick) et la prolonger jusqu'à la frontière canado-américaine. La ligne peut être construite sur les chemins publics, si sa construction n'obstrue pas les voies et si la compagnie s'engage à réparer les dégâts et bris occasionnés par la construction. La compagnie se fait octroyer aussi le droit de construire ses lignes sur les terrains privés, cela en échange d'un accord de la part des propriétaires et de compensations prises à ce sujet. La compagnie demeure protégée contre les dégâts malicieux, pouvant conduire à de lourdes amendes ou une peine d'emprisonnement. Le lieutenant-gouverneur possède les droits d'utiliser le

---

<sup>206</sup> « An Act to Incorporate the New Brunswick Electric Telegraph Company », *Acts of the General Assembly of the province of New Brunswick*, 11 Victoria, c.55. (30 mars 1848)

<sup>207</sup> Ibid., 11 Victoria, c.55, article I.

<sup>208</sup> Irene W. D. Hecht, « ANDREWS, ISRAEL DE WOLFE », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Université Laval/Université Toronto, Vol. 10. [http://www.biographi.ca/en/bio/andrews\\_israel\\_de\\_wolfe\\_10E.html](http://www.biographi.ca/en/bio/andrews_israel_de_wolfe_10E.html) (15 février 2019).

<sup>209</sup> Thompson, *op. cit.*, p. 13.

<sup>210</sup> Nonnenmacher, *op. cit.*, p. 17.

télégraphe électrique, mais seulement pour transmettre des messages d'intérêt public)<sup>211</sup>.

Dès ses débuts, la compagnie attire l'attention d'investisseurs américains, voyant dans cette ligne un moyen efficace d'obtenir les nouvelles en provenance d'Europe qui arrivent à Halifax. De son côté, la *New Brunswick Electric Telegraph Company* éprouve des difficultés financières, nécessitant l'ajout de fonds supplémentaires. C'est dans ce contexte que l'*Associated Press* passe un accord avec la compagnie le 9 février 1849<sup>212</sup>. La *New Brunswick Electric Telegraph Company* s'engage à accorder la priorité des dépêches, concernant les nouvelles étrangères en provenance d'Europe, qui sont envoyées par l'*Associated Press* et les journaux associés à celle-ci. Ces dépêches possèdent un prix fixe de 200 \$ pour les 300 premiers mots, les mots excédants devant suivre les taux de la compagnie télégraphique. L'*Associated Press* s'engage également à établir et financer un relais express entre Halifax et Saint-John, à ses propres frais, jusqu'à ce que la compagnie télégraphique rejoigne les frontières de la Nouvelle-Écosse. En échange, il s'agit de la responsabilité de la *New Brunswick Electric Telegraph Company* de s'assurer que les lignes sont toujours fonctionnelles, sous peine de déboursier la somme nécessaire pour envoyer les dépêches pour combler les manques de services. Une fois la ligne finalisée et le relais express éliminés, de nouveaux taux pro rata pour les messages sont instaurés, pour refléter la nouvelle distance parcourue par le télégraphe<sup>213</sup>. En échange des exclusivités provenant d'Halifax, et donc pour obtenir un énorme avantage sur sa compétition, l'*Associated Press* offre le financement nécessaire à la compagnie. Cet accord financier permet à

---

<sup>211</sup> « An Act to Incorporate the New Brunswick Electric Telegraph Company », *op. cit.*, 11 Victoria, c.55, articles II, IV, V, VII et XII.

<sup>212</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 52.

<sup>213</sup> Richard Allen Schwarzlose, *The Nation's Newsbrokers, Volume 1: The Formative Years: From Pretelegraph to 1865*, Evanston, Illinois, Northwestern University Press, Vol.1, 1989, p.148-149.

la compagnie de se développer et de poursuivre ses services pour les années qui suivent, toujours en vigueur à la veille de l'an 1852.

En 1851, une autre compagnie est incorporée, soit la *Miramichi and Richibucto Electric Telegraph Company*<sup>214</sup>. Cette corporation possède comme principaux actionnaires George Kerr, Lestock P. W. DesBrisay, William J. Fraser, Caleb M'Culy, David Wark, George H. Russel, Isaac Soureby, William E. Samuel, John W. Weldon, John M. Johnson, Richard Hutchison, James M'Phelim, John Mackie, John Baquell, John Pallen, John M'Dougall, Henry Cunard, Oliver Willard, John Wright, William S. Caie, John Wyse, Alexander Loudoun et William A. Black. La compagnie possède les droits de construire une ligne entre Miramichi et Chatham sur les chemins publics de la province<sup>215</sup>. L'utilisation prioritaire du télégraphe est accordée aux autorités coloniales, pour la transmission de messages d'intérêts publics, et ce dernier assure la protection contre les bris du télégraphe, conduisant à de lourdes peines par les individus coupables de causer des dégâts aux lignes télégraphiques de façon malicieuse<sup>216</sup>. Bien que la compagnie demeure relativement petite, agissant sur une échelle presque régionale, cette dernière connaît une expansion en direction de Québec dans les années qui suivent.

Pour ce qui est du télégraphe électrique dans l'Île-du-Prince-Édouard avant 1852, celui-ci est absent, manifestement puisque la taille de la colonie ne nécessite pas la création d'un télégraphe pour véhiculer les nouvelles rapidement. Non seulement le gouvernement de la colonie ne manifeste pas d'intérêt pour développer cette technologie, mais l'économie de cette petite colonie ne permet pas de subvenir à un

---

<sup>214</sup> « An Act to incorporate the Miramichi and Richibucto Electric Telegraph Company », *Acts of the General Assembly of Her Majesty's province of New Brunswick*, 14 Victoria, c.3. (15 mars 1851).

<sup>215</sup> *Ibid.*, 14 Victoria, c.3, articles III et IV.

<sup>216</sup> *Ibid.*, 14 Victoria, c.3, articles VI, XI et XII.

tel projet et les promoteurs sont absents<sup>217</sup>. Ce n'est qu'après la démonstration réussite de câbles télégraphiques sous-marins que le gouvernement ainsi que des promoteurs locaux commencent à étudier le télégraphe avec un plus grand intérêt. Bien qu'une ligne télégraphique terrestre n'intéresse pas les compagnies privées ou le gouvernement, une ligne sous-marine permettrait à la colonie d'être connecté au continent d'une manière plus fiable. Cette idée devient réalité en novembre 1852, alors qu'une nouvelle ligne relie le Cap Traverse et le Cap Tourmentin situé au Nouveau-Brunswick. Il s'agit du premier câble sous-marin en Amérique du Nord, posé par nul autre que Frederick N. Gisborne<sup>218</sup>.

En ce qui concerne les différentes compagnies télégraphiques au sein des colonies d'Amérique du Nord britannique, celles-ci possèdent un modèle commun de société par actions. Chacune d'entre elles fait une demande d'incorporation au parlement par l'entremise d'un acte privé. La seule exception étant celle de la Nouvelle-Écosse, qui tente pour un temps d'établir un contrôle direct par l'entremise d'une commission pour assurer la construction et la régulation du télégraphe sur son territoire. Cependant, la faible rentabilité du projet oblige le gouvernement néo-écossais à privatiser le service par la suite. Les actes d'incorporation demeurent relativement similaires, les différents gouvernements coloniaux offrant les mêmes privilèges aux compagnies œuvrant sur leurs territoires respectifs. Parmi ces actes, on peut retrouver l'obtention des droits de passages suivant généralement un itinéraire précis sur les terres publiques, des lois contre le vandalisme (dont les peines et amendes peuvent différer selon les colonies) et des mesures légales pour protéger les interruptions de service. Ceux-ci se réservent donc l'option d'envoyer des messages de façon prioritaire ou de prendre le contrôle direct de ses lignes. Alors que les compagnies sont entièrement dépendantes des droits de passage offert par l'État, elles n'ont pas

---

<sup>217</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 59.

<sup>218</sup> Jones, *op. cit.*

d'autre choix que d'accepter cette demande. En somme, les gouvernements s'assurent de pouvoir utiliser les réseaux télégraphiques sur leur territoire sans en prendre le plein contrôle. Tel que nous l'observons, les cas canadiens diffèrent des États-Unis et de la Grande-Bretagne dans la façon d'interagir avec les compagnies privées sur leur territoire.

Connaissant ses débuts sur le sol canadien avec l'incorporation de ses premières compagnies en 1847, le télégraphe ne connaît pas un développement uniforme au sein de ces futures provinces<sup>219</sup>. Alors qu'elle est encore considérée comme une curiosité technologique, les succès du télégraphe électrique aux États-Unis et en Grande-Bretagne incitent la formation des premières compagnies télégraphiques canadiennes. Comme aux États-Unis, l'établissement de lignes télégraphiques canadiennes est largement compliqué par le climat sur son territoire, les nombreux cours d'eau à traverser ainsi que la distance à parcourir sur des territoires encore à l'état sauvage<sup>220</sup>. Ce sont également ces mêmes obstacles qui rendent attrayante la création d'un réseau de communication capable d'outrepasser de telles difficultés<sup>221</sup>. On peut également noter que les coûts d'installation et d'entretien demeurent très élevés pour ses lignes. C'est pour cette raison que l'on observe une alliance entre le télégraphe électrique et les chemins de fer aux États-Unis et en Grande-Bretagne. En divisant les coûts d'entretien, il est plus facile pour une compagnie de maintenir ses lignes. Cependant, le réseau ferroviaire dans les colonies britanniques n'est pas encore assez développé à cette époque pour leur accorder cet avantage. On assiste bien sûr à la synergie entre télégraphe et chemin de fer, la première mention de la présence du télégraphe auprès d'une ligne de chemin de fer est signalée en 1847<sup>222</sup>, mais n'offre pas le support que l'on retrouve aux États-Unis ou en Grande-Bretagne. Par conséquent, obtenir le

---

<sup>219</sup> Fortner, *op. cit.*, p. 145.

<sup>220</sup> *Ibid.*, p. 146-147.

<sup>221</sup> Kuhn, *op. cit.*, p. 114.

<sup>222</sup> « Acte pour incorporer “La Compagnie du Chemin à Rails du St. Laurent et du Village d'Industrie” », *Statuts provinciaux du Canada*, 10-11 Victoria, c.96. (28 juillet 1847).

soutien nécessaire pour financer les lignes télégraphiques au sein des colonies de l'Amérique du Nord britannique demeure une tâche très difficile dans les toutes premières années de leur mise en place<sup>223</sup>. De plus, durant la période de naissance des réseaux dans les colonies britanniques, l'idée même de relier l'Europe à l'Amérique n'est évidemment qu'un rêve (et encore, seulement lorsque les résultats sont positifs sur l'établissement d'une ligne terrestre).

Durant cette période d'implantation initiale entre 1846 et 1851, les compagnies privées reposent presque entièrement sur les fonds obtenus lors de leur incorporation. Le Canada-Uni se différencie des autres colonies britanniques à ce niveau. Possédant un territoire beaucoup plus grand ainsi que plusieurs centres économiques importants, les projets concernant la création de lignes télégraphiques privées réussissent à obtenir les fonds nécessaires pour mettre leur industrie. Ce sont ces conditions qui permettent la création d'une compagnie possédant à la fois les capitaux canadiens et les connaissances techniques provenant des États-Unis. Bien que ses lignes ne forment pas encore un réseau, c'est la *Montreal Telegraph Company* qui connaît dans le futur une expansion sur l'ensemble du Canada-Uni. Cependant, le développement du télégraphe dans les différentes colonies de l'Amérique du Nord britannique nous démontre la présence constante de l'influence extérieure, provenant principalement des États-Unis avant 1852. Celle-ci se caractérise par la présence de villes possédant des lignes télégraphiques sur le bord des frontières, l'utilisation du savoir-faire technique américain ainsi que la présence d'investisseurs provenant des États-Unis. Les premières compagnies établies au Canada-Uni rejoignent les villes américaines et se lient ainsi à leurs lignes. Pour ce qui concerne les compagnies fondées en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, celles-ci se tournent vers une méthode de financement alternatif provenant de la compagnie américain par l'intermédiaire de l'*Associated Press*. Leurs lignes vont également rejoindre le territoire américain, ce

---

<sup>223</sup> Fortner, *op. cit.*, *Ibid.*, p. 153.

qui permet la transmission des nouvelles en provenance d'Europe, des nouvelles arrivées par les navires qui arrivent sur les ports atlantiques. À l'exception de la *British North American Electric Telegraph Association*, les compagnies télégraphiques canadiennes ne possèdent aucun plan à grande échelle dans les premières années de mise en place du télégraphe pour étendre leurs lignes de transmission afin de relier l'ensemble des colonies britanniques en Amérique du Nord.

Comme on le constate, les différents gouvernements des colonies britanniques de l'Amérique du Nord édictent les règles et lois dans lesquelles les compagnies privées peuvent connaître leur expansion. Seule la Nouvelle-Écosse, comme nous l'avons vu, tente initialement de créer un réseau entièrement contrôlé par l'État avant l'échec de ce dernier. Le but principal de ces gouvernements demeure donc la consolidation de l'industrie naissante qui est sur son territoire. En termes de législation, le cas canadien demeure relativement similaire avec les télégraphes électriques américains et britanniques, mais possède néanmoins quelques différences en ce qui concerne la place du gouvernement dans la régulation de ses lignes. Si l'on compare les premiers actes d'incorporation américains, ceux-ci sont presque identiques en ce qui concerne les droits des compagnies. Par exemple, l'acte d'incorporation de la *New Jersey Magnetic Telegraph Company* passé en 1845 contient des articles concernant les principaux actionnaires de la compagnie les droits de passages de la compagnie sur son trajet préétabli et des pénalités envers ceux qui entravent ou détruit les biens de la compagnie<sup>224</sup>. Il faut cependant noter que, tout comme les colonies d'Amérique du Nord britannique, le modèle de régulation aux États-Unis n'est pas monolithique. Chaque État possède ses propres législations concernant le télégraphe électrique. De façon générale, ces derniers passent des lois concernant les droits de passages et de

---

<sup>224</sup> « An Act to incorporate the New Jersey Magnetic Telegraph Company », *Acts of the Sixty-Ninth Legislation of the State of New Jersey*, Trenton, Phillips and Boswell, 1845, sections 1, 6 et 7, p. 119-121.

protection contre le vandalisme, mais n'imposent pas d'autre forme de régulation sauf lorsque des utilisateurs du télégraphe électrique font pression pour en obtenir<sup>225</sup>. Ceci semble être un fait partagé avec les différentes compagnies britanniques. Elles obtiennent les droits de passage avec l'autorisation des actes du parlement britannique (avec l'exception des chemins de fer avec qui les compagnies doivent obtenir une entente)<sup>226</sup>. D'une façon générale, l'État britannique met les bases permettant au télégraphe de s'implanter et de construire leurs premières lignes tout en assurant d'imposer des limites précises pour l'ensemble des lignes construites.

Il existe également des caractéristiques législatives, qui sont adoptées au sein de ses colonies de l'Amérique du Nord britannique, qui sont propres à la législation britannique. Il s'agit ici de l'instauration des dispositions permettant au gouvernement d'utiliser unilatéralement du télégraphe ou d'en prendre le contrôle, sur son propre territoire, s'il en fait la demande. Bien entendu, ces dispositions ne sont pas en totalité identiques. Le Nouveau-Brunswick inclut un article qui, s'il ne permet pas de prendre le contrôle des lignes, lui permet d'obtenir la priorité des services de la compagnie télégraphique sur son territoire en cas de nécessité<sup>227</sup>. Pour sa part, la Nouvelle-Écosse adopte des articles de loi conférant au gouverneur la priorité des services de sa compagnie, la prise de contrôle pour une durée indéterminée et la prise du réseau si la compagnie ne respecte pas ses engagements<sup>228</sup>. Dans le cas du Canada-Uni, il s'agit de dispositions qui permettent une prise de contrôle complète des lignes télégraphiques en cas de besoin, cela déjà dans les lois adoptées à partir de 1848. De telles mesures ne sont pas uniquement réservées aux compagnies télégraphiques privées. En effet, le gouvernement du Canada-Uni fait passer une loi en 1849 pour

---

<sup>225</sup> Nonnenmacher, *op. cit.*, p. 94.

<sup>226</sup> Steven Robert, *op. cit.*, p. 79.

<sup>227</sup> « An Act to Incorporate the New Brunswick Electric Telegraph Company ». *op. cit.*, 11 Victoria, c.55. (30 mars 1848).

<sup>228</sup> « An Act to Incorporate the Nova-Scotia Electric Telegraph Company ». *op. cit.*, 14 Victoria, c.17. (31 mars 1851).

imposer la même réglementation aux compagnies ferroviaires, incluant le contrôle de leurs lignes télégraphiques<sup>229</sup>.

En somme, le Canada se démarque avec une approche hybride en ce qui concerne la régulation de son industrie<sup>230</sup>. Le gouvernement accorde à ces différentes compagnies des droits de passages sur l'ensemble de son territoire à condition de faire parvenir le tracé prédéterminé des dites lignes, ainsi que des mesures de sécurité<sup>231</sup>. Bien que les mesures pour protéger les télégraphes électriques soient votées au sein des actes d'incorporation individuels, le gouvernement fait passer un acte d'intérêt général (une loi-cadre) appliquant cette protection pour l'ensemble des compagnies, présentes et futures<sup>232</sup>. Cependant, on voit l'apparition de mesures permettant au gouvernement du Canada-Uni de prendre possession des lignes télégraphiques sur son territoire. La présence de ces articles au sein de ces actes nous démontre que le gouvernement garde le contrôle de l'industrie télégraphique, même si cette dernière est financée par des investissements privés. Le but de ces dispositions prévues dans les lois n'est pas de punir ou de se saisir des lignes télégraphiques, mais bien de pouvoir les utiliser en cas de nécessité pour assurer la protection du territoire ou pour faire face à une crise. Mais au final, malgré les distinctions présentées, la naissance du télégraphe électrique canadien demeure majoritairement similaire avec celles des cas américains et britanniques.

La période 1846 et 1851 est primordiale pour la compréhension du réseau naissant. Encadré par les différents gouvernements coloniaux, ceux-ci apposent les normes et

---

<sup>229</sup> « Acte pour établir certaines dispositions générales concernant les services que le gouvernement peut requérir des compagnies de chemins à rails, que leurs actes d'incorporation assujettissent à ces dispositions générale », *Statuts provinciaux du Canada*, 13 Victoria, c.28. (30 mai 1849).

<sup>230</sup> Robison, *op. cit.*, p. 82

<sup>231</sup> Fougères, *Histoire de la mise en place d'un service urbain : l'approvisionnement en eau à Montréal, 1796-1865*, *op. cit.*, p. 13.

<sup>232</sup> « Acte pour protéger les télégraphes électriques en cette province contre tous dommages », *Statuts provinciaux du Canada*, 13-14 Victoria, c.31. (10 août 1850).

régulations de l'industrie tout en laissant le financement aux investisseurs privés. Bien que l'on observe la création d'une myriade de compagnies privées, leurs succès individuels demeurent mitigés. Si certaines prospèrent et prennent une grande importance dans les années qui suivent, la majorité se retrouve dans une situation de compétition ou dépend financièrement de fonds provenant de différentes industries, tel que l'industrie de la presse écrite. Le développement de l'industrie télégraphique canadienne demeure similaire à celle connue aux États-Unis et en Grande-Bretagne lors de leur première période respective de développement, l'une des grandes différences étant que les gouvernements des différentes colonies de l'Amérique du Nord britannique s'assurent de garder les lignes des compagnies télégraphiques hors de l'emprise directe des compagnies télégraphiques établies aux États-Unis et en Grande-Bretagne. La présence des réseaux américain et britannique influence malgré tout le développement des lignes télégraphiques canadiennes, les hommes d'affaires canadiens désirant communiquer avec les marchés de ces deux nations. C'est cette période de 5 ans qui pose les fondements d'une industrie florissante et évoluant à une très grande vitesse.

### CHAPITRE III

## LA CONSOLIDATION DU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE CANADIEN (1852-1867)

Lorsqu'on observe la naissance des premières lignes télégraphiques canadiennes en 1846, il est difficile d'imaginer que celles-ci forment la base du futur réseau de communication contemporain. Pourtant, d'un coup d'œil rapide on constate que sur le plan géographique, ces lignes empruntent les trajets qui sont encore les nôtres aujourd'hui, bien qu'aujourd'hui nous parlions de lignes téléphoniques. Avec le télégraphe, on assiste à une accélération de la diffusion et de la propagation de l'information. D'autres secteurs d'activités deviennent rapidement dépendants du télégraphe, tel qu'on peut le voir avec la montée des journaux et de la presse. Son impact sur les colonies britanniques en Amérique du Nord possède des répercussions bien plus importantes. L'importance du télégraphe électrique se fait même ressentir dans la formation de la Confédération canadienne grâce à ses effets unificateurs<sup>233</sup>. Le réseau est indispensable pour la création d'une économie pouvant agir sur la scène mondiale, une évolution du monde diplomatique grâce à l'existence d'un réseau de communication rapide ainsi qu'une diffusion accrue de l'information et des connaissances. Rapidement après la création des premières compagnies de télégraphe, la pose de lignes de transmission aboutit à la création d'un réseau continental complexe reliant entre elles les colonies britanniques et les États-Unis quelque 25 ans plus tard.

---

<sup>233</sup> Rens, *op. cit.*, p. 23.

Si la période 1846-1851 marque l'introduction de cette technologie sur le territoire canadien et le début de son implantation, la période 1852-1867 représente la consolidation de l'industrie télégraphique sur le territoire. Si l'on voit la création d'un monopole au Canada-Uni, unifiant et réunissant les lignes télégraphiques sur son territoire, le projet dans les colonies maritimes possède une tout autre envergure. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un monopole, le projet d'une ligne transatlantique qui apparaît alors conduit à la création d'une ligne reliant les États-Unis, quatre colonies sur le territoire canadien (Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve) et la Grande-Bretagne. Cette liaison entre l'ancien et le Nouveau Monde, par l'intermédiaire d'une ligne télégraphique sous-marine, est le résultat d'une évolution constante du télégraphe ainsi que d'une coopération entre les entrepreneurs et inventeurs britanniques, américains et canadiens. La position de l'industrie télégraphique se fortifie au Canada jusqu'en 1867, devenant les premiers jalons pour un système de télécommunication moderne.

### 3.1 Canada-Uni : Création d'un monopole

Après la formation de nombreuses compagnies sur le territoire du Canada-Uni (dans le Haut et le Bas-Canada) et sur ceux des colonies maritimes entre 1846 et 1851, les années qui suivent sont caractérisées par la formation d'un réseau télégraphique prenant place sur l'ensemble du territoire canadien. Comme nous l'avons précédemment dit, il serait faux de croire que la majorité des différentes compagnies télégraphiques du Canada-Uni cherchent à établir un réseau unifié. Le développement se produit principalement de façon organique, établissant leurs lignes selon des objectifs à remplir sur une courte durée. Les trois grandes compagnies télégraphiques

du Canada-Uni formées en 1847 le sont dans un esprit individuel, pour leur propre bénéfice. On se souviendra, il s'agit de la *Toronto, Hamilton, Niagara and Saint Catherines Electro-Magnetic Telegraph Company*, de la *Montreal Telegraph Company* et de la *British North American Electric Telegraph Association*. Le but de chaque compagnie demeure très distinctif, chacune étant tournée vers ses propres intérêts corporatifs, bien qu'au final la somme des trois réseaux conduit à l'édification d'un grand réseau national.

Après sa mise en service, la *Toronto, Hamilton, Niagara and Saint Catherines Electro-Magnetic Telegraph Company* consacre ses énergies à préserver et à entretenir les lignes qu'elle possède et ne cherche pas à agrandir son réseau. Pour ce qui est de la *British North American Electric Telegraph Association*, on se souvient qu'elle possède à ses débuts pour ambition de rejoindre sur la côte Atlantique Halifax en partant de Québec. Si la compagnie possède comme but de regrouper les différentes colonies de l'Amérique du Nord britannique<sup>234</sup>, cette idée affronte de nombreuses difficultés. La vision que possède son dirigeant Frederic Newton Gisborne se heurte à de nombreuses reprises aux gouvernements coloniaux. Incapable de traverser la frontière du Nouveau-Brunswick, la compagnie télégraphique réussit à construire une ligne entre Québec et Rivière-du-Loup en 1848<sup>235</sup>. Après la démission de Gisborne en 1851, la compagnie tente ensuite de rivaliser avec la *Montreal Telegraph Company* avec la création d'une ligne reliant Montréal et Québec. Cependant, la *British North American Electric Telegraph Association* ne réussit pas à élargir son réseau outre les frontières du Canada-Uni ni à vaincre son rival.

Enfin, la *Montreal Telegraph Company* est celle qui connaît le plus grand succès au sein du Canada-Uni, du côté du Haut comme du Bas-Canada. Elle parvient à relier les

---

<sup>234</sup> *Ibid.*, p. 42.

<sup>235</sup> *Ibid.*, p. 43.

trois grandes villes du Canada-Uni (Montréal, Québec et Toronto) dès 1847, et se révèle la plus importante des compagnies de télégraphe de toutes les colonies de l'Amérique du Nord britannique. Contrairement à la *British North American Electric Telegraph Association*, la *Montreal Telegraph Company* ne tente pas d'établir son réseau directement à l'intérieur des colonies maritimes. L'échec de la tentative faite par la *British North American Electric Telegraph Association* peut en être la cause, d'autre l'attribut à un manque d'intérêt provenant du directeur de la *Montreal Telegraph Company*, Hugh Allan<sup>236</sup>. Cette raison peut s'expliquer par la présence d'Allan dans le commerce transatlantique, pouvant ainsi obtenir les nouvelles d'Europe grâce à des voyages bimensuels. Ses bateaux à vapeur sont le relais entre Liverpool et Montréal, lors de la saison estivale, et entre Montréal et Portland, entre les mois de novembre et de mai<sup>237</sup>. C'est néanmoins sous la direction d'Allan que la compagnie prend son essor, absorbant une grande partie de ses concurrents afin d'augmenter son déploiement au sein de la colonie et pour potentiellement rejoindre les villes américaines. Possédant une position économiquement forte, la compagnie possède les fonds nécessaires pour absorber les lignes de ses concurrents. L'industrie du télégraphe électrique se fortifie après l'unification du réseau, fait par l'achat des différentes lignes télégraphiques par la *Montreal Telegraph Company*. Les compagnies qui sont incorporées à la suite de l'acte de 1852 se voient effectivement rapidement incapables de rivaliser avec la position de monopole qu'exerce la *Montreal Telegraph Company*. Le gouvernement de la colonie continue d'encadrer l'industrie par l'intermédiaire de nouvelles lois qui viennent simplifier l'incorporation des nouvelles compagnies, continuant d'assurer la régulation de l'industrie et même tenter d'influencer la création de nouvelles lignes sur son territoire.

---

<sup>236</sup> Collins, *op. cit.*, p 30.

<sup>237</sup> Tulchinsky et Young, « ALLAN, sir HUGH », *op. cit.*



Figure 3.1 : Carte du réseau télégraphique de la *Montreal Telegraph Company* (1867)

En 1852, le gouvernement du Canada-Uni fait voter l'*Acte concernant les compagnies de télégraphe électrique*, dans le but de faciliter l'incorporation des nouvelles compagnies<sup>238</sup>. Le projet est présenté devant la chambre d'assemblée du Canada-Uni une première fois en 1847, une seconde fois en 1849 avant d'être finalement adopté en 1852. La raison pour laquelle le projet de loi n'est pas accepté lors des essais précédents demeure inconnue<sup>239</sup>. Cet acte permet alors de standardiser davantage la procédure d'incorporation des compagnies télégraphiques, voire même de la simplifier à sa plus simple expression, puisqu'il suffit maintenant que de remplir un certificat dont une copie est ensuite envoyée au secrétaire de la province<sup>240</sup>. Selon la loi, les compagnies qui sont incorporées selon le nouveau régime possèdent,

<sup>238</sup> « Acte pour pourvoir par une loi générale à l'incorporation des compagnies de télégraphe électrique », *Statuts provinciaux du Canada*, 16 Victoria, c.10. (10 novembre 1852)

<sup>239</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 47.

<sup>240</sup> « Acte pour pourvoir par une loi générale à l'incorporation des compagnies de télégraphe électrique », *op. cit.*, 16 Victoria, c.10, articles II et III.

comme celles incorporées avant 1852, les droits de passages pour construire leurs lignes sur les chemins publics et sont protégées des dommages causés aux lignes télégraphiques<sup>241</sup>. Comme c'est aussi le cas avant 1852, le gouvernement se réserve le droit de prendre temporairement possession des lignes télégraphiques et Sa Majesté peut prendre possession des lignes de façon permanente ou temporaire, à condition de fournir préalablement un avis de deux mois et d'offrir une compensation monétaire jugée équitable<sup>242</sup>. Une disposition nouvelle, et majeure dans la pratique commerciale des compagnies de télégraphes est par ailleurs adoptée : les compagnies sont dans l'obligation de transmettre les dépêches télégraphiques dans leur ordre de réception et de garder confidentiel le contenu des messages privés sous peine d'amende ou d'emprisonnement<sup>243</sup>.

Après l'acte de 1852, trois compagnies sont incorporées sur le territoire du Canada-Uni. Il s'agit ici de la *The Grand Trunk Telegraph Company* (compagnie qui n'est pas affilié aux chemins de fer<sup>244</sup>), la *Provincial Telegraph Company* et la *People Telegraph*. Bien que ces compagnies demeurent relativement petites en termes de taille, leur présence démontre que l'acte de 1852 est bel et bien appliqué. La *The Grand Trunk Telegraph Company* et la *Provincial Telegraph Company* construisent des lignes reliant Buffalo et Québec à quelques années d'intervalles<sup>245</sup>. On en connaît peu sur la *Provincial Telegraph Company*, mais celle-ci demeure active jusqu'en 1866<sup>246</sup>. Pour ce qui est de la *The Grand Trunk Telegraph Company*, son existence est de courte durée. Mais l'année 1852 marque également l'intégration des lignes télégraphiques de la *Toronto, Hamilton, Niagara & Saint Catherines Electro-Magnetic Telegraph Company* et celles de la *Montreal and Troy Telegraph Company*

<sup>241</sup> *Ibid.*, 16 Victoria, c.10, articles V et VI.

<sup>242</sup> *Ibid.*, 16 Victoria, c.10, articles XII, XIII et XIV.

<sup>243</sup> *Ibid.*, 16 Victoria, c.10, articles X et XI.

<sup>244</sup> Babe, *op. cit.*, p. 45.

<sup>245</sup> Reid, *The Telegraph in America; Its Founders, Promoters and Noted Men*, *op. cit.*, p. 330

<sup>246</sup> Reid, *The telegraph in America and the Morse Memorial*, *op. cit.*, p. 326.

au réseau de la *Montreal Telegraph Company*<sup>247</sup>. Il est fort probable que la *Western Telegraph Company* soit absorbée lors de cette année. On ignore les événements qui conduisent à son intégration dans la *Montreal Telegraph Company* puisqu'on ne retrouve aucune trace ou loi détaillant l'achat des biens de la compagnie. Selon Mauras, l'hypothèse que cette compagnie soit absorbée demeure crédible puisque le réseau de la *Montreal Telegraph Company* inclut dans ses cartes le tracé identique sur laquelle passe la ligne de la *Western Telegraph Company*<sup>248</sup>.

L'année 1853 se montre également très prolifique pour la *Montreal Telegraph Company*. Celle-ci rachète les actifs de la *Bytown and Montreal Telegraph Company* durant cette année<sup>249</sup> et signe un accord avec la *Grand Trunk Railway Company* afin d'utiliser les droits de passages détenus par cette dernière pour établir ses lignes télégraphiques le long du tracé des voies ferrées de la compagnie<sup>250</sup>. C'est avec de telles ententes, non pas uniquement avec la *Grand Trunk Railway Company*, mais également avec d'autres compagnies ferroviaires<sup>251</sup>, que l'on voit apparaître la symbiose entre chemin de fer et télégraphe électrique au Canada-Uni. Mais plus que tout, ce sont les liens créés entre la *Montreal Telegraph Company* et les compagnies ferroviaires qui permettent à la compagnie télégraphique de conserver son emprise sur l'industrie télégraphique lors des années qui suivent<sup>252</sup>. Dans l'immédiat, la construction de lignes dont la réalisation et l'entretien des tracés sont partagés avec les compagnies de chemin de fer permet à la compagnie télégraphique d'étendre son réseau à moindre prix. On peut observer l'étendue du réseau de la *Montreal*

---

<sup>247</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 45.

<sup>248</sup> Mauras, *Ibid.*

<sup>249</sup> *Ibid.*, p. 44-45.

<sup>250</sup> *Ibid.*, p. 39.

<sup>251</sup> Babe, *op. cit.*, p. 46.

<sup>252</sup> Bien que les ententes signées à l'époque n'offrent pas l'exclusivité d'exploitation des lignes télégraphiques sur les routes ferroviaires à la *Montreal Telegraph Company*, celles-ci le deviennent entre 1868 et 1869. Ce qui assure la dominance de la compagnie et lui accorde une position de force contre de futurs rivaux. Pour plus de détails, je conseil l'ouvrage de Robert E. Babe, *Telecommunications in Canada : Technology, Industry, and Government*.

*Telegraph Company* qui rejoint rapidement quelques villes dans les Maritimes (St-John's à Terre-Neuve et Halifax en Nouvelle-Écosse) et plusieurs villes américaines (Buffalo, Cleveland, Cincinnati, St-Louis, Nouvelle-Orléans, Portland, Boston et New York) dès 1853<sup>253</sup>. Le réseau contrôlé par la *Montreal Telegraph Company* permet de joindre l'ensemble des colonies britanniques de l'Amérique du Nord ainsi que plusieurs lignes américaines, mais celui-ci continue de grandir au sein du Canada-Uni dans les années qui suivent.

La *Montreal Telegraph Company* poursuit sa domination en 1855 et 1856 en absorbant les dernières grandes compagnies télégraphiques canadiennes, devenant l'entité dominante pour le réseau télégraphique canadien au Canada-Uni. La compagnie se voit même accorder une loi qui confirme sa prise de possession des lignes télégraphiques de ses anciens concurrents<sup>254</sup>. Cet acte permet à la compagnie d'établir des lignes d'embranchement, autorisant la pose de câbles télégraphiques sur l'ensemble des chemins publics de la colonie, et également l'achat ou la location de toute autre ligne télégraphique sur le territoire<sup>255</sup>. Les effectifs de la *The Grand Trunk Telegraph Company* sont intégrés en 1855<sup>256</sup> ainsi que ceux de la *British North American Electric Telegraph Association* en 1856<sup>257</sup>. Comme évoqué dans le chapitre précédent, l'échec de la *British North American Electric Telegraph Association* pousse cette dernière à créer une ligne entre Québec et Montréal. Elle tente néanmoins d'étendre ses lignes vers les États-Unis dans un acte passé le 19 mai 1855<sup>258</sup>. Cependant, incapable d'affronter la *Montreal Telegraph Company*, elle est finalement rachetée par sa grande rivale en 1856.

---

<sup>253</sup> Fortner, *op. cit.*, p. 152.

<sup>254</sup> « Acte pour amender l'acte pour incorporer la Compagnie du Telegraphe de Montreal », *Statuts provinciaux du Canada*, 18 Victoria, c.207. (19 mai 1855).

<sup>255</sup> *Ibid.*, 18 Victoria, c.207, articles II et III.

<sup>256</sup> Rens, *op. cit.*, p. 17.

<sup>257</sup> *Ibid.*, p. 16. ; Mauras, *op. cit.*, p. 43.

<sup>258</sup> « Acte pour amender de nouveau l'acte qui incorpore l'association du télégraphe électrique de l'Amérique Britannique du Nord, de manière à permettre à la dite association de construire des lignes

Après 1856, avec l'intégration des lignes de la *British North American Electric Telegraph Association*, la *Montreal Telegraph Company* resserre son emprise sur l'ensemble du territoire du Canada-Uni. Elle voit ses lignes s'allonger aux côtés de la *Grand Trunk Railway Company*, profitant des installations de la compagnie ferroviaire pour introduire ses lignes jusqu'à Sarnia (Ontario) en 1856<sup>259</sup>. La nouvelle position hégémonique de la *Montreal Telegraph Company* demeure incontestée, même par les compagnies américaines dont les lignes rejoignent déjà le réseau canadien. Le 20 octobre 1858, la compagnie se voit invitée à rejoindre la *North American Telegraph Association* comme 7<sup>e</sup> membre<sup>260</sup>. La raison d'être de cette association est d'éviter des conflits, et donc les impacts d'une compétition féroce, avec les autres grandes compagnies nord-américaines<sup>261</sup>. La *Montreal Telegraph Company* se voit reconnaître par l'association son monopole télégraphique sur le Canada-Uni ainsi que sur une partie des États-Unis<sup>262</sup>. De fait, la *Montreal Telegraph Company* est donc officiellement reconnue comme une égale parmi les grandes compagnies télégraphiques en Amérique du Nord. Dans la colonie, elle poursuit toujours son expansion, rejoignant Rivière-du-Loup avec une nouvelle ligne télégraphique en 1860<sup>263</sup>. Elle réussit également à absorber la dernière compagnie qui n'est pas encore intégrée à son réseau, la *Provincial Telegraph Company* en 1866<sup>264</sup>. La seule compagnie créée au Canada-Uni et qui n'est pas intégrée au réseau télégraphique est la *People Telegraph* puisqu'elle fait faillite avant que ses actifs ne puissent être achetés<sup>265</sup>. À la veille de la Confédération en 1867, la *Montreal*

---

d'embranchement et de souscrire aux actions d'autres compagnies de télégraphe électrique », *Statuts provinciaux du Canada*, 18 Victoria, c.208. (19 mai 1855).

<sup>259</sup> Quayles, *op. cit.*, p. 366. ; Babe, *op. cit.*, p. 42.

<sup>260</sup> Reid, *The Telegraph in America and the Morse Memorial*, *op. cit.*, p. 431. ; Thompson, *op. cit.*, p. 323-324.

<sup>261</sup> Reid, *The Telegraph in America and the Morse Memorial*, *op. cit.*, p. 431.

<sup>262</sup> Thompson, *op. cit.*, p. 324. ; Mauras, *op. cit.*, p. 39.

<sup>263</sup> Quayles, *op. cit.*, p. 366.

<sup>264</sup> Reid, *The telegraph in America and the Morse Memorial*, *op. cit.*, p. 326.

<sup>265</sup> Rens, *op. cit.*, p. 17.

*Telegraph Company* possède près de 424 stations (postes de réception/expédition de messages), couvre plus de 12 970 kilomètres dans l'ensemble de la colonie et génère des gains annuels d'environ 115 000 \$<sup>266</sup>.

Des projets de liens télégraphiques océaniques sont aussi proposés par des promoteurs qui sont pourtant bien loin des côtes atlantiques. C'est le cas de John Young. En effet, en même temps que d'autres promoteurs tentent l'aventure à partir des côtes de Terre-Neuve en direction de la Grande-Bretagne, John Young, l'un des premiers promoteurs du télégraphe électrique qui œuvre pour la *Montreal Telegraph Company*<sup>267</sup>, fait partie d'un groupe de financiers qui fondent le 4 mai 1859 la *Transmundane Telegraph Company* et la *Canadian and British Telegraph Company*. La *Transmundane Telegraph Company* tente d'établir une ligne qui, plutôt que d'œuvrer dans l'Atlantique, traverserait toute l'étendue du territoire de l'Amérique du Nord britannique. Le projet consiste à la création d'une ligne sous-marine qui relierait l'Alaska à la Russie par le détroit de Behring pour ensuite traverser les territoires de la Colombie-Britannique et du Canada-Uni afin de rejoindre les États-Unis<sup>268</sup>. De son côté, la *Canadian and British Telegraph Company* essaie plutôt de créer un autre tracé sous-marin transatlantique. Cette ligne relierait exclusivement le Canada-Uni et la Grande-Bretagne, en traversant par le Labrador<sup>269</sup>. Bien que ces deux projets ne portent pas leurs fruits, leur présence démontre un enthousiasme certain de la part d'investisseurs canadiens. Il s'agit de projets ambitieux, voire utopiques, si l'on tient compte des ressources financières et humaines qu'ils nécessitent en comparaison au

---

<sup>266</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 40.

<sup>267</sup> Gerald J. J. Tulchinsky et Brian J. Young, « YOUNG, JOHN », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Vol. 10.  
[http://www.biographi.ca/en/bio/young\\_john\\_1811\\_78\\_10E.html](http://www.biographi.ca/en/bio/young_john_1811_78_10E.html) (15 février 2019).

<sup>268</sup> « An act to incorporate the Transmundane Company », *Statuts provinciaux du Canada*, 22 Victoria, c.100. (4 mai 1859).

<sup>269</sup> « An act to incorporate the Canadian and British Telegraph Company », *Statuts provinciaux du Canada*, 22 Victoria, c.101. (4 mai 1859).

projet de câble transatlantique présenté dans les Maritimes par l'*Atlantic Telegraph Company*<sup>270</sup>.

Dans une tentative pour agrandir le réseau sur son territoire, le gouvernement du Canada-Uni adopte en 1860 un acte ayant pour objectif de stimuler les projets de développement de lignes sous-marines à partir des frontières de son territoire<sup>271</sup>. Il passe également l'*Acte pour accorder une subvention additionnelle à la Ligne Canadienne de Steamers, et pour prolonger la Ligne Télégraphique jusqu'à Belle-Isle* le 23 avril 1860<sup>272</sup>. Malgré l'accord de subvention allant jusqu'à 10 000 \$ par année pour une période de sept ans pour accomplir ce projet, ce dernier n'est pas accompli avant la création de la Confédération canadienne. Il faut néanmoins souligner la tentative du gouvernement pour inciter la création de cette ligne sous-marine. L'autorité que possède le gouvernement sur le télégraphe électrique sur son territoire est donc maintenue, bien que ce dernier apporte une certaine modification à ceux-ci. En effet, en date du 9 juin 1862, le gouvernement du Canada-Uni fait passer une loi qui permet au département de la guerre de construire et prendre possession de terre pour y construire des lignes télégraphiques<sup>273</sup>. Cet acte inclut également de nouveaux droits aux autorités militaires pour qu'elles puissent, dans l'exercice de leurs fonctions pour la défense du territoire, obtenir les mêmes pouvoirs accordés au gouvernement pour la prise de possession des lignes télégraphiques appartenant aux

---

<sup>270</sup> Pour plus d'information sur les tentatives de John Young, je conseil l'article de Bill Burns, *Cable Projector - John Young*, concernant le projet Overland et sur ses tentatives pour devenir un compétiteur à la ligne télégraphique transatlantique. On peut le retrouver sur le site internet de Bill Burns, plus précisément : <https://atlantic-cable.com/Article/1859Young/index.htm>

<sup>271</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 48.

<sup>272</sup> « *Acte pour accorder une subvention additionnelle à la Ligne Canadienne de Steamers, et pour prolonger la Ligne Télégraphique jusqu'à Belle-Isle* », *Statuts provinciaux du Canada*, 23 Victoria, c. 5. (23 avril 1860).

<sup>273</sup> « *Acte pour étendre les dispositions de l'acte concernant les terres et propriétés foncières tenues par le gouvernement impérial pour la défense militaire de cette province, à la construction de lignes télégraphiques en rapport avec telle défense* », *Statuts provinciaux du Canada*, 25 Victoria, c. 2, articles 1 et 2. (9 juin 1862).

compagnies privées<sup>274</sup>. Outre ce changement, le gouvernement du Canada-Uni conserve la même approche qu'il prône envers l'industrie télégraphique. La création d'un réseau unifié sur le territoire du Canada-Uni demeure orchestrée par l'industrie privée, qui devient centrée autour du monopole (de fait) que détient la *Montreal Telegraph Company*.

### 3.2 Les colonies maritimes et les investisseurs américains

Dans la période du télégraphe avant 1852, nous constatons que l'industrie télégraphique des Maritimes se caractérise particulièrement par un manque d'investisseurs locaux et de capitaux. Cette situation se poursuit évidemment après 1852, mais heureusement pour les colonies maritimes l'attrait de l'Atlantique est toujours aussi puissant et les investisseurs américains répondent présents, en particulier chez le monde de l'information. En effet, les nouvelles provenant d'Europe demeurent un enjeu très important pour l'industrie de la presse écrite. L'*Associated Press*, l'une des plus grandes compagnies de presse des États-Unis, possède comme nous le savons une grande emprise sur les compagnies télégraphiques des Maritimes. En échange de l'exclusivité des nouvelles en provenance d'Europe, l'*Associated Press* offre à la compagnie les fonds nécessaires pour qu'elle puisse rester active. Cependant, il ne s'agit pas de la seule compagnie désirant investir au sein de cette zone si importante. On assiste, dans cette région, à la prolifération des lignes télégraphiques lors de cette période, dont la création est assistée par la présence de groupes de presse.

---

<sup>274</sup> *Ibid.*, 25 Victoria, c. 2, article 5.

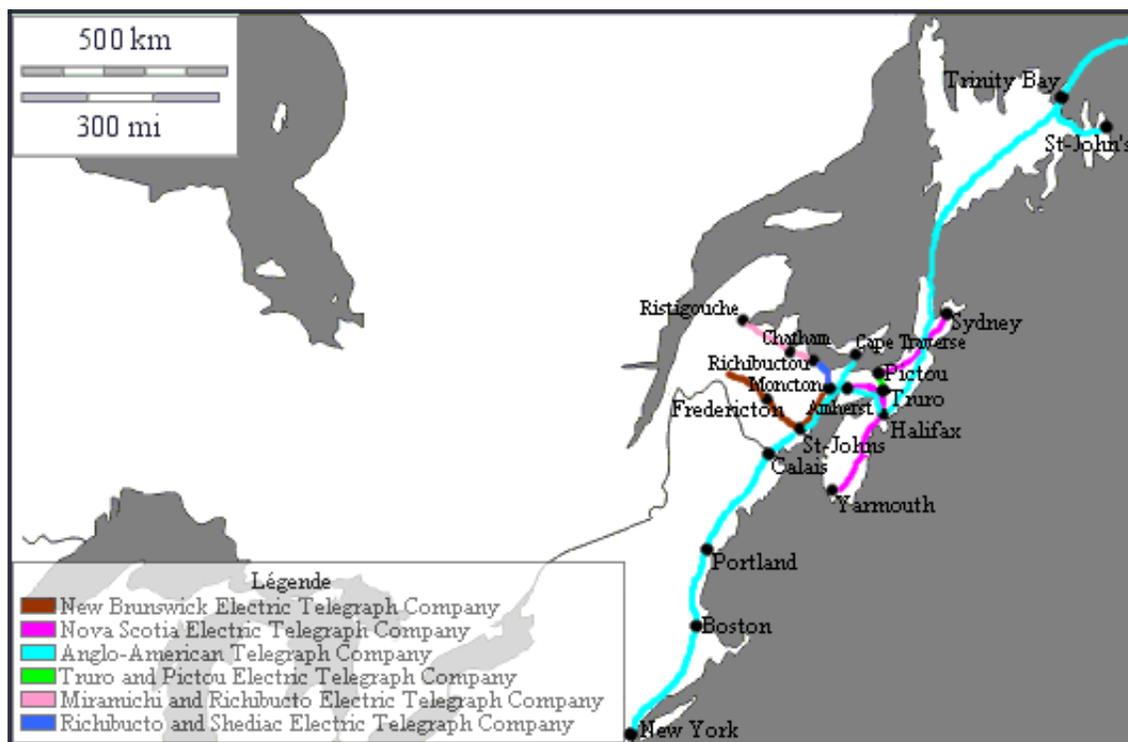


Figure 3.2 : Carte du réseau télégraphique des Maritimes (1867)

Malgré son retrait en ce qui concerne la gestion directe d'un réseau télégraphique coloniale, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse persiste dans son désir de conserver une certaine emprise locale de l'industrie du télégraphe. À ce titre, il veille à protéger les intérêts des investisseurs locaux de la *Nova-Scotia Electric Telegraph Company* et cherche à consolider la position de la compagnie encore bien fragile. Cette dernière a toujours des difficultés financières importantes, malgré l'accord passé avec *l'Associated Press* qui lui assure les revenus nécessaires pour rentabiliser ses lignes, ce qui rend difficile le prolongement de son réseau. Dans ce contexte, le gouvernement néo-écossais utilise également ses pouvoirs pour éviter la présence de compétition (tant étrangère que locale) sur son territoire, de peur de fragiliser davantage la *Nova-Scotia Electric Telegraph Company*. Par exemple, lorsque Gisborne demande en janvier 1853 l'incorporation d'une nouvelle compagnie sur le

territoire au nom de la *Nova-Scotia and Newfoundland Junction Company*<sup>275</sup>, sa demande est refusée par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse<sup>276</sup>. Malgré les efforts du gouvernement néo-écossais, la situation financière de la *Nova-Scotia Electric Telegraph Company* continue tout de même à se dégrader. À terme, cette situation permet à l'*American Telegraph Company* d'obtenir indirectement le contrôle des lignes, en administrant en exclusivité telle un sous-traitant, le réseau de la compagnie néo-écossaise, dès 1860. La *Nova-Scotia Electric Telegraph Company* accepte de louer ses lignes à l'*American Telegraph Company* pour une période de dix ans pour la somme annuelle de 6500 \$<sup>277</sup>. Pour la *Nova-Scotia Electric Telegraph Company*, cette position n'est pas une mauvaise chose au final : bien qu'elle dépende des capitaux américains, elle s'assure de conserver la direction légale de son service au sein de la colonie. Cependant, l'*American Telegraph Company* n'a qu'un objectif : sécurisé les moyens de communication lui permettant de relier Terre-Neuve.

La situation au Nouveau-Brunswick n'est guère différente de sa voisine néo-écossaise. Tel qu'en Nouvelle-Écosse, les lignes du réseau néo-brunswickois se dirigent vers les villes américaines pour satisfaire des ententes commerciales et également vers le Canada-Uni. Aussi, la présence du gouvernement néo-brunswickois est manifeste. Grâce au support de son gouvernement ainsi qu'aux capitaux américains, la *New Brunswick Electric Telegraph Company* continue ses services. Son entente avec l'*Associated Press* est encore d'actualité, les nouvelles provenant d'Europe étant encore d'une valeur inestimable pour la compagnie de presse américaine. On voit cependant l'adoption d'un acte qui permet à la *Miramichi and Richibucto Electric Telegraph Company* d'allonger ses lignes pour rejoindre

---

<sup>275</sup> *Journal and Proceedings of the House of Assembly of the Province of Nova-Scotia*, session 1853, p. 226. (27 janvier 1853).

<sup>276</sup> *Ibid.*, p. 248. (4 février 1853).

<sup>277</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 59.

Gloucester et Ristigouche<sup>278</sup>. L'attention que l'on porte au Nouveau-Brunswick est d'abord liée au rôle de « relais » qu'il joue pour atteindre la côte atlantique, vers le port d'Halifax d'où arrivent les nouvelles par les grands navires transatlantiques. La découverte de nouveaux procédés de fabrication des câbles, ainsi que la découverte d'un nouveau matériel permettant leur insolation, place Terre-Neuve au centre des intérêts américains, le Nouveau-Brunswick conservant toujours son rôle de « relais » ; rôle que la Nouvelle-Écosse se voit aussi progressivement attribuer, l'information par câble sous-marin étant de loin plus rapide que par navire. Tel qu'on le voit sur le territoire néo-brunswickois, l'*American Telegraph Company* désire louer les lignes sur le sol du Nouveau-Brunswick. Par l'entremise des lignes de la *New Brunswick Electric Telegraph Company*, et celles de la *Nova-Scotia Electric Telegraph Company*, l'*American Telegraph Company* cherche ainsi à joindre New York à Terre-Neuve, puis de là étendre une ligne sous-marine jusqu'aux côtes britanniques. Une entente est signée le 1<sup>er</sup> février 1856 avec l'*American Telegraph Company*, la *New Brunswick Electric Telegraph Company* acceptant la location de ses lignes pendant une durée de dix ans moyennant des frais de 3000 \$ par an<sup>279</sup>. Sur l'échelle locale, on assiste encore à la formation d'une nouvelle compagnie en avril 1860, sous le nom de la *Richibucto and Shediac Telegraph Company*. Cette dernière est incorporée avec pour objectif d'ériger une ligne reliant Richibucto à Moncton<sup>280</sup>. L'acte indique lui-même que la nouvelle compagnie reprend les mêmes droits et régulations que la *Miramichi and Richibucto Electric Telegraph Company*<sup>281</sup>. Celle-ci sous-entend donc que l'incorporation inclut les droits de passages, la protection de ses lignes ainsi que l'utilisation prioritaire du télégraphe accordé aux autorités coloniales. Bien que la

---

<sup>278</sup> « An Act in addition to and amendment of An Act intituled An Act to incorporate the Mirimachi and Richibucto Electric Telegraph Company », *Acts of the General Assembly of Her Majesty's province of New Brunswick*, 15 Victoria, c.72. (7 avril 1852).

<sup>279</sup> Reid, *The Telegraph in America and the Morse Memorial*, *op. cit.*, p. 342-343. ; Mauras, *op. cit.*, p. 53.

<sup>280</sup> « An Act to incorporate the Richibucto and Shediac Telegraph Company », *Acts of the General Assembly of Her Majesty's province of New Brunswick*, 23 Victoria, c.93. (9 avril 1860).

<sup>281</sup> *Ibid.*, 23 Victoria, c.93, article 5.

Nouvelle-Écosse conserve son importance dans le domaine des informations provenant d'Europe jusqu'en 1866, cela notamment par le transport effectif de documents, de courriers, etc., la transition vers Terre-Neuve au titre de premier pôle d'information au détriment d'Halifax s'effectue pendant près d'une décennie.

L'histoire du télégraphe électrique sur l'Île-du-Prince-Édouard est relativement courte. Comme mentionné dans le chapitre précédent, une colonie de cette taille ne requiert pas la présence d'une ligne télégraphique locale et celle-ci n'attire pas encore le regard d'investisseurs avant 1852. Mais la colonie demeure intéressée à la pose d'une ligne qui lui permettrait d'être relié avec le continent. Afin d'accomplir cet objectif, l'Île-du-Prince-Édouard devient le terrain d'essai des promoteurs canadiens pour tester et installer des câbles sous-marins. C'est d'ailleurs Frederic Newton Gisborne qui installe le premier câble sous-marin en Amérique du Nord<sup>282</sup>. Après son échec en Nouvelle-Écosse, ne pouvant poser de câbles sur le territoire néo-écossais, Gisborne fonde la *Newfoundland and Prince Edward Island Electric Telegraph Company* en 1853<sup>283</sup>. Il en devient également le principal actionnaire. La compagnie possède l'autorité pour construire ses lignes commençant à East Point pour rejoindre le Cap Traverse via un passage à Charlottetown. Une fois ce câble initial mis en place, la compagnie s'engage à relier le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve à l'aide de câbles sous-marins dans les années à suivre<sup>284</sup>. Comme pour les autres compagnies fondées dans les colonies britanniques, la compagnie peut ériger ses lignes sur les chemins publics et sur les terrains privés, à condition de payer certaines indemnités pour les propriétaires des terres traversés si besoin. Si un individu tente de nuire à l'utilisation du service offert par la compagnie, ce dernier peut subir des pénalités

---

<sup>282</sup> Jones, *op. cit.*

<sup>283</sup> « An Act to incorporate the Newfoundland and Prince Edward Island Electric Telegraph Company », *The Acts of the General Assembly of Prince Edward Island*, 16 Victoria, c. 16. (16 avril 1853).

<sup>284</sup> *Ibid.*, 16 Victoria, c. 16, articles VI et X.

comme une amende ou un court séjour en cellule<sup>285</sup>. Le gouverneur possède la priorité pour l'envoi de message d'intérêt public et la compagnie doit faire l'envoi des messages sans préférence ni délai<sup>286</sup>.

Le but de Gisborne est de maintenir le câble entre l'Île-du-Prince-Édouard et le continent, plus précisément avec le Nouveau-Brunswick, afin de poser les bases du futur câble transatlantique; on peut même avancer ici que l'on est en quelque sorte dans un espace d'expérimentation avant de se lancer dans la grande traversée de l'Atlantique. Gisborne prévoit la création de lignes télégraphiques à Terre-Neuve, mais ne réussit qu'à créer une compagnie par manque d'investisseurs. De plus, son plan de télégraphe transatlantique connaît des difficultés avec la ligne sur l'Île-du-Prince-Édouard. À la suite du bris du câble reliant le Cape Traverse et le Cape Tourmentin, vers la fin de l'année 1853, la *Newfoundland and Prince Edward Island Electric Telegraph Company* est au bord de la faillite et ne peut pas créer de ligne reliant l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve. Cependant, tel qu'on le voit avec la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, les lignes télégraphiques de l'Île-du-Prince-Édouard sont convoitées. Pour la création d'une ligne transatlantique, la colonie semble encore à ce moment être un excellent endroit pour relier Terre-Neuve et le Nouveau-Brunswick.

L'incorporation d'une nouvelle compagnie dans la colonie, la *New York, Newfoundland and London Telegraph Company*, se produit le 10 mai 1854<sup>287</sup>. Cette compagnie agissant à un niveau international, fondée par des investisseurs américains, britanniques et canadiens, voit son acte d'incorporation accepter par les

---

<sup>285</sup> *Ibid.*, 16 Victoria, c. 16, articles VII et IX.

<sup>286</sup> *Ibid.*, 16 Victoria, c. 16, article VIII.

<sup>287</sup> « An Act granting certain privileges to the New York, Newfoundland and London Telegraph Company », *The Acts of the General Assembly of Prince Edward Island*, 17 Victoria, c. 4, p. 99-102. (10 mai 1854).

autorités coloniales de l'Île-du-Prince-Édouard. Le gouvernement colonial accepte d'accorder certains privilèges à la *New York, Newfoundland and London Telegraph Company* sur son territoire, tels que la permission de posséder des terres sur l'île et lui accorde également la possibilité de construire ou d'acheter les lignes télégraphiques présentes sur son territoire<sup>288</sup>. Elle possède également les droits lui permettant d'établir de nouvelles lignes le long des chemins publics et voit son réseau protégé contre les interruptions de service causé malicieusement<sup>289</sup>. La compagnie s'engage également à accorder ses services et prioriser les dépêches faites à la demande des gouvernements de la Grande-Bretagne, des États-Unis, de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard<sup>290</sup>. Les lignes télégraphiques de la *Newfoundland and Prince Edward Island Electric Telegraph Company* sont également officiellement vendues et transférées à la *New York, Newfoundland and London Telegraph Company*<sup>291</sup>, compagnie qui a été fondée aux États-Unis. Nous traitons cette compagnie dans la section concernant Terre-Neuve, mais il est important de noter que la *New York, Newfoundland and London Telegraph Company* prend possession légale des acquis de la défunte *Newfoundland and Prince Edward Island Electric Telegraph Company*<sup>292</sup>. Ce que l'on observe sur l'Île-du-Prince-Édouard n'est qu'un avant-goût de la situation qui se produit à Terre-Neuve et qui entoure le projet d'une ligne télégraphique transatlantique. Cela dit, nous pouvons en glisser quelques mots dès maintenant : l'Île-du-Prince-Édouard n'agit jamais comme relais entre Terre-Neuve d'un côté et le Nouveau-Brunswick de l'autre.

### 3.3 Terre-Neuve et le télégraphe transatlantique

---

<sup>288</sup> *Ibid.*, 17 Victoria, c. 4, articles I et II.

<sup>289</sup> *Ibid.*, 17 Victoria, c. 4, articles IV et VI.

<sup>290</sup> *Ibid.*, 17 Victoria, c. 4, article V.

<sup>291</sup> *Ibid.*, 17 Victoria, c. 4, article VIII.

<sup>292</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 60.

Le réseau de télégraphe électrique qui est instauré à Terre-Neuve débute beaucoup plus tardivement que les autres réseaux canadiens. En effet, on ne porte que très peu d'intérêt à la colonie avant 1852 en raison de sa position éloignée des grands centres nord-américains et du fait qu'elle est une île atlantique éloignée des côtes dans le contexte où le câble sous-marin n'existe toujours pas. De même, pour l'instauration d'un réseau local, l'intérêt est absent en raison de sa population trop faible du point de vue numérique et l'absence d'un réseau de villes d'importances. C'est cependant sa position géographique la plus avantageuse sur le plan de la distance qui lui permet d'agir comme relais entre l'Amérique et l'Europe. Si la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick sont convoités pour l'avantage qu'elles possèdent sur l'obtention des informations provenant d'Europe par navire, la colonie de Terre-Neuve ne semble pas intéresser les investisseurs avant que le projet d'un câble transatlantique semble possible. Cependant, c'est en 1853 que Terre-Neuve offre la vision d'un projet sans précédent : la création d'une ligne transatlantique. L'envergure du projet nécessite, bien entendu, d'amples fonds pour financer une telle pérépétie. Cependant, les avantages que l'on retire de ce moyen de communication sont considérables. Si les avantages économiques peuvent être aisément envisagés, les gouvernements américains, britanniques et ceux des colonies de l'Amérique du Nord britannique voient le télégraphe comme un puissant outil diplomatique. C'est donc pour ces raisons qu'il y a une collaboration entre ces trois groupes pour construire un câble que l'on pense impossible à fabriquer à peine une décennie avant. L'histoire du télégraphe à Terre-Neuve est intimement liée à celle du télégraphe transatlantique, étant le grand projet télégraphique de son époque.

Celle-ci commence officiellement en 1854 avec l'incorporation de la *New York, Newfoundland and London Telegraph Company*, une compagnie américaine qui est, comme nous l'avons précédemment mentionné, incorporée à l'Île-du-Prince-

Édouard<sup>293</sup>. Bien que l'idée de créer une compagnie pour la colonie de Terre-Neuve soit proposée le 1851 par Frederick N. Gisborne, sous le nom de la *Newfoundland Electrical Telegraph Company*<sup>294</sup>, cette compagnie s'avère être un échec. Gisborne fonde la *Newfoundland and Prince Edward Island Electric Telegraph Company*, une compagnie ayant pour but de devenir le début d'une ligne transatlantique. Malgré des débuts prometteurs, le bris de son unique câble conduit la compagnie au bord de la faillite. Cependant, le projet d'une ligne transatlantique perdure avec Gisborne. C'est dans sa recherche d'investisseurs et de potentiels alliés que son projet attire l'attention de Cyrus West Field, lequel semble intéressé au projet de Gisborne. Homme d'affaires américain, ce dernier écoute le projet de Gisborne, ayant pour but de relier St. John's (Terre-Neuve) à Valencia (Irlande). Voyant ainsi une opportunité, Field accepte de travailler avec Gisborne à condition d'allonger cette ligne pour relier New York (États-Unis). Cyrus West Field s'assure que le projet soit possible, demandant à Samuel Morse et à Matthew Fontaine Maury, le principal hydrographe des États-Unis, si un tel projet est possible<sup>295</sup>. Après une confirmation technique de la part de Morse et l'approbation de Maury concernant l'endroit pour installer les câbles sous-marins, Cyrus Field commence ses démarches pour mettre la compagnie sur pied. La compagnie fondée en 1854 possède une dimension internationale et est également reconnue par le gouvernement du Canada-Uni que le 19 mai 1855<sup>296</sup>.

Pour accomplir son objectif, la compagnie met d'abord en place une ligne sous-marine reliant la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve, en traversant le détroit de Cabot, le

---

<sup>293</sup> « An Act to incorporate the Newfoundland and Prince Edward Island Electric Telegraph », *The Acts of the General Assembly of Prince Edward Island*, 16 Victoria, c.16, p. 90. (16 avril 1853).

<sup>294</sup> « An Act for the appointment of Electric Telegraph Commissioners, and for incorporating Electric Telegraph Companies », *Acts of the General Assembly of Newfoundland*, 14 Victoria, C.7, p. 33-34. (31 mai 1851).

<sup>295</sup> Standage, *op. cit.*, p. 76.

<sup>296</sup> « Acte pour accorder certains privilèges à la compagnie du télégraphe de New York, Terre-Neuve et Londres », *Statuts provinciaux du Canada*, 18 Victoria, c.209, p. 917-919. (19 mai 1855).

10 juillet 1856<sup>297</sup>. Si l'Île-du-Prince-Édouard est auparavant envisagée pour ce tracé, tel qu'on le voit avec la *Newfoundland and Prince Edward Island Electric Telegraph Company*, cette option n'est pas reprise par la suite. Il est fort possible que les coûts d'une ligne sous-marine entre Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard soient plus onéreux, ayant à couvrir une plus grande distance que celle entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. À la suite de l'accomplissement de cette ligne, Cyrus Field décide de chercher l'appui de nouveaux investisseurs. Sa recherche porte ses fruits et son projet obtient le soutien d'investisseurs américains, britanniques et canadiens. C'est donc lors du mois de décembre 1856 que Cyrus Field et ses nouveaux associés fondent l'*Atlantic Telegraph Company* et absorbent les actifs de la *New York, Newfoundland and London Telegraph Company*. C'est également à cette période que Gisborne quitte le projet de câble transatlantique en raison de différends avec les investisseurs, étant manifestement « davantage » un ingénieur qu'un homme d'affaires<sup>298</sup>. La ligne transatlantique doit relier l'Irlande et Terre-Neuve par les villes de Valencia et de Trinity Bay. Le projet connaît cependant plusieurs ratés. Le premier essai, en 1857, est un véritable échec et le câble posé n'est pas fonctionnel<sup>299</sup>. Après quelques réglages, une deuxième tentative est effectuée un an plus tard. Les premiers messages télégraphiques sont envoyés à la suite de l'installation du câble le 5 août 1858. Le câble connaît trois mois d'activités avant de rendre l'âme le 20 octobre 1858<sup>300</sup>. Cet échec est attribué à l'électricien en chef, Edward Orange Wildman Whitehouse, responsable d'une surcharge causant des dégâts irréparables au câble. Après son licenciement, bien que ce dernier défende que ses actions ne fussent pas la cause des dégâts faits au câble<sup>301</sup>, l'*Atlantic Telegraph Company* doit changer l'entièreté du câble transatlantique.

---

<sup>297</sup> Burns, *op. cit.*

<sup>298</sup> Jones, *op. cit.*

<sup>299</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 40.

<sup>300</sup> Burns, *op. cit.* ; Fortner, *op. cit.*, p. 3.

<sup>301</sup> Bruce J. Hunt, « *Scientists, engineers and Wildman Whitehouse: measurement and credibility in early cable telegraphy* », *British Journal for the History of Science*, Vol. 29, n° 100, 1996, p. 155-169.

La troisième et dernière tentative de l'*Atlantic Telegraph Company* pour poser de nouveau un câble transatlantique n'est effectuée que sept années plus tard, en 1865. Cette fois-ci, c'est la pose du câble elle-même qui fait défaut puisque le câble est perdu aux abords de Terre-Neuve<sup>302</sup>. Ceci conduit la compagnie au bord de la faillite. Cependant, Cyrus West Field persiste à mener à terme son projet. À la suite de cet échec, il fonde l'*Anglo-American Telegraph Company* en 1866. Absorbant les actifs de l'*Atlantic Telegraph Company*, l'*Anglo-American Telegraph Company* obtient le financement nécessaire pour fabriquer un nouveau câble télégraphique. Ce dernier est posé entre le 10 et 16 octobre 1866. De plus, le câble perdu par l'*Atlantic Telegraph Company* est retrouvé à ce moment et également posé<sup>303</sup>. Le télégraphe transatlantique est désormais en fonction et l'*Anglo-American Telegraph Company* possède le seul réseau télégraphique pouvant transmettre des communications entre l'Ancien et le Nouveau Monde. La compagnie possède également le contrôle du trafic télégraphique sur Terre-Neuve et sur l'Île-du-Prince-Édouard, transférer de la *New York, Newfoundland and London Telegraph Company* jusqu'à l'*Anglo-American Telegraph Company*<sup>304</sup>. Mais dans ce cas, il est question de réseaux locaux et d'une ligne reliant l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse puisqu'une ligne de communication directe entre Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard ne voit jamais le jour.

Comme on peut le constater, l'industrie télégraphique au sein des colonies de l'Amérique du Nord britannique se solidifie et prend une place dont l'importance ne cesse de grandir. Sur le territoire du Canada-Uni, c'est la *Montreal Telegraph Company* qui consolide le réseau en incorporant les lignes sur le territoire, absorbant ainsi ses rivaux et devenant le monopole de la région, tout en continuant l'expansion de ses lignes. La colonie du Canada-Uni (le Haut et le Bas-Canada) demeure la seule

---

<sup>302</sup> Fortner, *op. cit.*, p. 142.

<sup>303</sup> Burns, *op. cit.*

<sup>304</sup> Mauras, *op. cit.*, p. 61.

qui réussit à conserver son réseau local sous le contrôle de ses propres investisseurs. Au sein des colonies maritimes, celles-ci connaissent des difficultés, principalement financières, qui permettent aux investisseurs américains d'en devenir les principaux usagers et bailleurs de fonds. La position de colonies maritimes – portes sur l'Atlantique – demeure extrêmement importante pour recevoir les nouvelles provenant d'Europe, ce qui rend ces dernières incontournables dans l'établissement d'un réseau continental. Avant 1852, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick continuent de fournir les nouvelles provenant d'Europe, par bateaux, et demeurent toujours marquées par la présence des compagnies américaines de presse alors que le développement du télégraphe sur l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve est encore négligeable, cela jusqu'à ce que le projet de télégraphe transatlantique soit proposé. Avec l'arrivée d'une nouvelle technologie, permettant l'implantation d'une ligne télégraphique sous-marine qui relierait directement l'Europe et l'Amérique, contrôler cette zone est plus que jamais un enjeu qui attire l'attention de nouveaux investisseurs. Dans le développement du télégraphe électrique des Maritimes, la période 1852-1867 est presque entièrement consacrée au progrès du câble transatlantique. Bien que l'on puisse attribuer la création de cette ligne à Cyrus West Field, le câble transatlantique nécessite la participation des trois grands états impliqués : les États-Unis, la Grande-Bretagne et les colonies des Maritimes. Que ce soit une question de financement, de connaissances techniques ou de main d'œuvre pour concrétiser cette ligne, ce projet n'est pas possible sans la coopération des trois nations. Si le télégraphe instauré dans les Maritimes n'est pas aussi développé à l'échelle locale que celui du Canada-Uni, ce réseau permet à la fois d'unifier les différentes colonies tout en offrant un moyen de communication intercontinental. À la veille de la Confédération, les colonies maritimes se retrouvent unifiées par le télégraphe électrique et demeurent l'un des points de transmission d'informations le plus prisés de son époque.

## CONCLUSION

Au cours de seulement deux décennies, le télégraphe connaît une évolution importante, voire révolutionnaire, passant de simple curiosité technique en 1846 à service essentiel en 1867. Grandement influencées par les modèles américains et britanniques, les colonies canadiennes développent leurs lignes par l'entremise des compagnies privées. Si le gouvernement de chacune des colonies canadiennes voit cette technologie comme un outil de communication performant et nécessaire pour le développement de sa propre colonie, ils ne peuvent pas et ne désirent pas investir les capitaux nécessaires dans une telle aventure. L'exception à cette règle est la Nouvelle-Écosse, qui tente d'y être plus directement impliquée pendant un court temps. Bien entendu, le gouvernement de ces colonies possède une grande influence sur la réglementation des services télégraphiques, que ce soit en accordant certains privilèges aux compagnies privées ou en obtenant des privilèges pour l'utilisation de cette technologie. L'encadrement du service revient entièrement aux parlements de chacune des colonies puisque le service offert ne se limite pas à la scène locale<sup>305</sup>. L'évolution du télégraphe électrique se produit donc en deux phases : la naissance de l'industrie télégraphique, caractérisée par la création de nombreuses compagnies, suivis d'une consolidation entrepreneuriale et d'une fortification du réseau qui recouvre le territoire<sup>306</sup>.

---

<sup>305</sup> Fougères, *L'encadrement juridique des infrastructures et des services publics urbains: Le cas du transport en commun à Montréal, 1860-1880, op. cit.*, p. 141.

<sup>306</sup> Rens, *op. cit.*, p. 31.

Ce sont donc les compagnies privées, et plus précisément leurs investisseurs, qui influencent le développement et le tracé du réseau dans lequel ils investissent. C'est pour cette raison que les premières compagnies télégraphiques sont fondées autour des grands centres économiques des colonies, tels que Montréal ou Toronto pour le Haut et le Bas-Canada, pour rejoindre d'autres centres économiques importants. À quelques exceptions, tel que les ingénieurs Frederick N. Gisborne et Orrin S. Wood, le domaine est dominé par les hommes d'affaires britanniques, habitant au sein des colonies, désirant être reliés avec leurs collègues américains et britanniques. C'est ce qui explique la création de lignes se dirigeant vers les États-Unis, les premières lignes étant souvent créées avec l'aide technique des entreprises américaines. Une fois que les premières lignes sont mises en place, le gouvernement s'assure de la régulation du service offert sans pour autant remettre en question l'autorité des compagnies privées. Ceci dit, les différents gouvernements coloniaux de l'Amérique du Nord britannique possèdent différentes ambitions qui se reflètent par les lois votées pour encadrer le développement des différentes compagnies. La position économique d'une colonie, ainsi que son intérêt pour l'établissement d'un réseau de communication rapide, marque la façon dont elle gère les compagnies télégraphiques sur son territoire. Puisque les colonies des Maritimes sont trop petites pour permettre l'établissement de plusieurs compagnies télégraphiques, leurs gouvernements respectifs cherchent à protéger d'abord les investisseurs locaux au détriment d'investisseurs étrangers, que ceux-ci soient originaires du Canada-Uni ou des États-Unis. Cela explique l'aventure vécue par la *British North American Electric Telegraph Association*, compagnie incorporée à la Chambre du Canada-Uni désirant créer une ligne reliant l'ensemble des colonies de l'Amérique du Nord britannique : ses projets d'expansion sur le sol des Maritimes sont rejetés par les gouvernements des futures provinces atlantiques par peur de nuire aux intérêts purement locaux.

Le gouvernement du Canada-Uni encadre l'industrie dès sa naissance et régule les services de celle-ci, lui accordant l'accès à des droits de passages et à la protection des lignes télégraphiques en échange de certaines mesures bien précises. On y retrouve la tarification des services, l'imposition de la confidentialité des messages, l'obligation de transmettre les dépêches ainsi que la prise en charge des lignes télégraphiques par les différents gouvernements coloniaux en Amérique du Nord britannique. Outre ces détails, le gouvernement ne cherche pas à contrôler le développement des lignes et permet donc la création d'une myriade de compagnies sur son territoire. Au Canada-Uni, contrairement à ce que l'on retrouve au sein des colonies maritimes, il y a une compétition entre les compagnies établies sur les anciens territoires du Haut et du Bas-Canada. Ce qui conduit à la formation de nombreuses compagnies entre 1847 et 1851, établie autour de Toronto ou de Montréal. Cependant, ces lignes ne constituent pas encore un réseau. C'est lors de la période 1852-1866 que l'on assiste à la formation d'une entité dominante sur le territoire du Canda-Uni. C'est la *Montreal Telegraph Company* qui réussit à vaincre sa compétition et qui absorbe ensuite leurs lignes. La compagnie détient, avant la formation de la Confédération canadienne, le monopole sur le territoire du Haut et Bas-Canada.

Les colonies des Maritimes connaissent un développement plus difficile, principalement lié à la taille de leurs territoires et au nombre restreint d'investisseurs. Si l'idée du télégraphe demeure attirante, les coûts engendrés le sont beaucoup moins. Cependant, la position géographique des colonies maritimes leur accorde une opportunité pour aider à leur développement. Entre 1846 et 1851, ce sont les colonies de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick qui attirent le regard d'investisseurs américains. Afin de recevoir les nouvelles en provenance d'Europe, les compagnies de Presse écrite américaines, telles que *l'Associated Press*, paient des redevances annuelles aux compagnies des Maritimes pour s'assurer la réception de la

correspondance arrivant des navires sur la côte Atlantique, tout d'abord dans la ville d'Halifax, mais aussi dans certains ports du Nouveau-Brunswick. Cependant, ce sont les colonies de l'Île-du-Prince-Édouard (dans un premier temps) et de Terre-Neuve qui sont sous les projecteurs lors de la création du réseau de télégraphe transatlantique après 1852. C'est avec un effort conjoint, entre les investisseurs américains, britanniques et canadiens, que la création d'une ligne rejoignant l'Europe et l'Amérique est possible. C'est à partir de ce moment que l'information arrive presque instantanément d'un continent à l'autre par câble sous-marin, lorsqu'on le compare au délai de 5 à 7 jours des nouvelles provenant par navire. Cependant, l'influence des capitaux américains demeure encore forte sur les lignes au sein des colonies maritimes à la fin de notre période étudiée, en 1867.

Par conséquent, peut-on tirer une conclusion sur l'impact des réseaux américains et britanniques sur le cas canadien? Leurs modèles concernant le développement de cette technologie demeurent très similaires, les différents gouvernements préférant laisser le développement s'effectuer par les compagnies privées plutôt que d'en prendre la charge. Le modèle télégraphique adopté dans les colonies d'Amérique du Nord britannique est celui de Morse, afin de simplifier les communications avec son voisin du sud. Cependant, les idéaux britanniques sont bien présents en ce qui concerne les traitements de cette nouvelle technologie. Le développement du télégraphe électrique demeure relativement similaire, mais diffère sur quelques points, au sein des États-Unis, de la Grande-Bretagne et du Canada. Par exemple, si l'industrie télégraphique américaine et britannique reçoit un support important provenant des compagnies ferroviaires, l'industrie du chemin de fer n'est pas encore assez développée au sein des colonies de l'Amérique du Nord britannique à cette époque. Par conséquent, l'industrie télégraphique dans les colonies doit s'établir sans cet appui lors de ses premières années. Cependant, les régulations que l'on retrouve

au sein des compagnies télégraphiques américaines et britanniques demeurent relativement similaires à celles de leurs consœurs canadiennes.

En ce qui concerne le réseau au Canada-Uni, son industrie télégraphique est assez puissante pour ne pas être absorbé par les promoteurs américains. Bien que plusieurs lignes canadiennes rejoignent le réseau américain, celles-ci demeurent indépendantes et leur financement demeure entre les mains des investisseurs habitant la colonie. La position de monopole de la *Montreal Telegraph Company* est reconnue par les autres magnats du télégraphe américain, lorsque la compagnie est invitée à rejoindre la *North American Telegraph Association* en 1858. La situation financière des colonies du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve est totalement différente encore après 1852, ce qui explique la présence de compagnies américaines issues de la presse écrite. Cela explique d'ailleurs pourquoi, au sein de l'historiographie, on considère souvent le télégraphe canadien des Maritimes comme le prolongement des lignes américaines et britanniques. Il serait cependant injuste de ne pas inclure les efforts faits par les experts ainsi que les hommes d'affaires canadiens qui participent à la construction de la ligne sous-marine. À l'époque, l'intérêt que les Américains portent aux réseaux des Maritimes est principalement lié à leur position géographique.

À la croisée des chemins entre les États-Unis et la Grande-Bretagne, l'intérêt principal que l'on porte pour le réseau canadien est lié aux communications que l'on obtient de l'Europe. À la veille de la Confédération canadienne en 1867, le réseau du télégraphe électrique permet de rejoindre l'ensemble des colonies britanniques ainsi que l'Angleterre et plusieurs villes américaines. Bien qu'il n'est pas faux de considérer que les lignes établies dans les colonies maritimes sont le prolongement des réseaux américains et britanniques, le réseau canadien au Canada-Uni se démarque parmi les monopoles télégraphiques américains et démontrer même une

grande indépendance vis-à-vis les grands réseaux existants à proximité. Indépendance que l'on retrouve également parmi les gouvernements coloniaux qui cherchent à se lancer dans l'aventure du télégraphe électrique à leur façon. On observe donc une certaine dualité dans les réseaux télégraphiques canadiens à la veille de la Confédération, étant à la fois relativement indépendants et tributaires des voisins au sud.

## BIBLIOGRAPHIE

### Sources

- CANADA, *Statuts provinciaux du Canada* (1847), Montréal, Imprimés Stewart Derbyshire & George Desbarats, Vol. 2, 1847, 683 p.
- CANADA, *Statuts provinciaux du Canada* (1848), Montréal, Imprimés Stewart Derbyshire & George Desbarats, Vol. 3, 1848, 83 p.
- CANADA, *Statuts provinciaux du Canada* (1849), Montréal, Imprimés Stewart Derbyshire & George Desbarats, Vol. 3, 1849, 1128 p.
- CANADA, *Statuts provinciaux du Canada* (1850), Montréal, Imprimés Stewart Derbyshire & George Desbarats, Vol. 3, 1850, 524 p.
- CANADA, *Statuts provinciaux du Canada* (1852), Montréal, Imprimés Stewart Derbyshire & George Desbarats, Vol. 1, 1852, 1320 p.
- CANADA, *Statuts provinciaux du Canada* (1855), Montréal, Imprimés Stewart Derbyshire & George Desbarats, Vol. 2, 1855, 820 p.
- CANADA, *Statuts provinciaux du Canada* (1859), Montréal, Imprimés Stewart Derbyshire & George Desbarats, Vol. 1, 1859, 487 p.
- CANADA, *Statuts provinciaux du Canada* (1862), Québec, Imprimés Stewart Derbyshire & George Desbarats, 1862, 312 p.
- CANADA, *The Canada Gazette*, Montréal, Gouvernement du Canada, n° 218, 29 novembre 1845, p. 2288.
- CANADA, *The Canada Gazette*, Montréal, Gouvernement du Canada, n° 339, 25 mars 1848, p. 5211.
- FRANCE, *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'État (1851)*, Paris, Imprimerie de Pommeret et Moreau Vol. 51, 1851, 619 p.
- NEW JERSEY, *Acts of the Sixty-Ninth Legislation of the State of New Jersey*, Trenton, Phillips and Boswell, 1845, 324 p.
- ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD, *The Acts of the General Assembly of Prince Edward Island* (1845), Charlottetown, Edward Whelan, 1853, 224 p.
- ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD, *The Acts of the General Assembly of Prince Edward Island* (1854), Charlottetown, John Ings, 1854, 164 p.

- NOUVEAU-BRUNSWICK, *Acts of the General Assembly of the province of New Brunswick* (1847), Fredericton, J. Ryan, 1847, 230 p.
- NOUVEAU-BRUNSWICK, *Acts of the General Assembly of the province of New Brunswick* (1848), Fredericton, J. Ryan, 1848, 198 p.
- NOUVEAU-BRUNSWICK, *Acts of the General Assembly of the province of New Brunswick* (1851), Fredericton, J. Simpson, 1851, 196 p.
- NOUVEAU-BRUNSWICK, *Acts of the General Assembly of the province of New Brunswick* (1852), Fredericton, J. Ryan, 1852, 189 p.
- NOUVEAU-BRUNSWICK, *Acts of the General Assembly of the province of New Brunswick* (1860), Fredericton, J. Ryan, 1860, 189 p.
- NOUVEAU-BRUNSWICK, *Journal of the House of Assembly of the province of New Brunswick* (1847), Fredericton, J. Simpson, 1847, 214 p.
- NOUVEAU-BRUNSWICK, *Journal of the House of Assembly of the province of New Brunswick* (1850), Fredericton, J. Simpson, 1850, 788 p.
- NOUVELLE-ÉCOSSE, *Acts of the General Assembly of the province of Nova-Scotia* (1847), Halifax, Halifax Royal Gazette Office, 1847, 176 p.
- NOUVELLE-ÉCOSSE, *Acts of the General Assembly of the province of Nova-Scotia* (1848), Halifax, Halifax Royal Gazette Office, 1848, 153 p.
- NOUVELLE-ÉCOSSE, *Acts of the General Assembly of the province of Nova-Scotia* (1849), Halifax, Halifax Royal Gazette Office, 1849, 153 p.
- NOUVELLE-ÉCOSSE, *Acts of the General Assembly of the province of Nova-Scotia* (1850), Halifax, Halifax Royal Gazette Office, 1850, 99 p.
- NOUVELLE-ÉCOSSE, *Acts of the General Assembly of the province of Nova-Scotia* (1851), Halifax, Halifax Royal Gazette Office, 1851, 57 p.
- NOUVELLE-ÉCOSSE, *Acts of the General Assembly of the province of Nova-Scotia* (1852), Halifax, J. S. Thompson, 1852, 148 p.
- NOUVELLE-ÉCOSSE, *Journal and Proceedings of the House of Assembly of the Province of Nova-Scotia* (1853), Halifax, R. Nugent, 1853, 701 p.
- TERRENEUVE, *Acts of the General Assembly of Newfoundland* (1851), St. John, Ryan & Withers, 1851, 73 p.

#### Articles scientifiques

- BARTON, Roger Neil, « NEW MEDIA: The Birth of Telegraphic News in Britain 1847-68 », *Media History*, Vol. 16, n° 4, 2010, p. 379-406.
- CANUEL, Alain, « Les télécommunications à Montréal entre 1846 et 1946 », *Scientia Canadensis : revue canadienne d'histoire des sciences, des techniques et de la médecine*, Vol. 16, n° 1, 1992, p. 5-24.

- DU BOFF, Richard B., « The Telegraph in Nineteenth-Century America: Technology and Monopoly », *Comparative Studies in Society and History*, Vol. 26, n° 4, 1984, p. 571-586.
- DU BOFF, Richard B., « The Telegraph and the Structure of Markets in the United States, 1845-1890 », *Research in Economic History*, Vol. 8, 1983, p. 253-277.
- DU BOFF, Richard B., « Business Demand and the Development of the Telegraph in the United States, 1844-1860 », *Business History Review*, Vol. 54, n° 4, 1980, p. 459-479.
- DU BOFF, Richard B., « The Rise of Communications Regulation : The Telegraph Industry », *Journal of Communication*, Vol. 34, n° 3, 1984, p. 52-66.
- GOHEEN, Peter, « Communications and Urban Systems in Mid-Nineteenth Century Canada », *Urban History Review*, Vol. 14, n° 3, 1986, p. 235-245.
- HUNT, Bruce J., « *Scientists, engineers and Wildman Whitehouse: measurement and credibility in early cable telegraphy* », *British Journal for the History of Science*, Vol. 29, n° 100, 1996, p. 155-169.
- KUHN, M., « Telecommunications in Canada-A century of symbiotic development », *IEEE Communications Magazine*, Vol. 22, n° 5, 1984, p. 104-114.
- MATHER, Francis C., « The Railways, the Electric Telegraph and Public Order During the Chartist Period, 1837-48 », *History*, Vol.38, n° 132, 1953, p. 40-53.
- MORUS, Iwan R., « “The Nervous System of Britain”: Space, Time and the Electric Telegraph in the Victorian Age », *The British Journal for the History of Science*, Vol. 33, n° 4, 2000, p. 455-475.
- RICHESON, David R., « Canadian Government Involvement in Telegraphic Communication in Western Canada », *Journal of the West*, Vol. 23, n° 4, 1946, p. 187-215.
- WEBB, Jeff A., « Technologies of Communication and the Canadian State », *Acadiensis*, Vol. 27, n° 2, 1998, p. 142-150.
- WINSECK, Dwayne, « Back to the Future: Telecommunications, Online Information Services and Convergence From 1840 to 1910 », *Media History*, Vol. 5, n° 2, 1999, p. 137-157.
- WINSECK, Dwayne, « Social History of Canadian Telecommunications », *Canadian Journal of Communication*, Vol. 20, n° 2, 1995, p. 143-166.

#### Articles encyclopédiques

- BETKE, Carl, « McMICKEN, GILBERT », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Vol. 12.

- [http://www.biographi.ca/fr/bio/mcmicken\\_gilbert\\_12E.html](http://www.biographi.ca/fr/bio/mcmicken_gilbert_12E.html) (15 février 2019)
- DYSTER, Barrie, « HARRIS, THOMAS DENNIE », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Vol. 10. [http://www.biographi.ca/fr/bio/harris\\_thomas\\_dennie\\_10F.html](http://www.biographi.ca/fr/bio/harris_thomas_dennie_10F.html) (15 février 2019)
- HECHT, Irene W. D., « ANDREWS, ISRAEL DE WOLFE », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Université Laval/Université Toronto, Vol.10.. [http://www.biographi.ca/en/bio/andrews\\_israel\\_de\\_wolfe\\_10E.html](http://www.biographi.ca/en/bio/andrews_israel_de_wolfe_10E.html) (15 février 2019)
- JONES, Gwynneth C. D., « GISBORNE, FREDERICK NEWTON », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Vol. 12. [http://www.biographi.ca/en/bio/gisborne\\_frederic\\_newton\\_12E.html](http://www.biographi.ca/en/bio/gisborne_frederic_newton_12E.html) (15 février 2019)
- KEYES, John, « BENSON, WILLIAM JOHN CHAPMAN », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Vol. 7. [http://www.biographi.ca/en/bio/benson\\_william\\_john\\_chapman\\_7E.html](http://www.biographi.ca/en/bio/benson_william_john_chapman_7E.html) (15 février 2019)
- LANDRY, Pierre, « ATWATER, EDWIN », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Vol. 10. [http://www.biographi.ca/en/bio/atwater\\_edwin\\_10E.html](http://www.biographi.ca/en/bio/atwater_edwin_10E.html) (15 février 2019)
- PILON, Henri, « AUMOND, JOSEPH-IGNACE », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Vol. 10. [http://www.biographi.ca/en/bio/aumond\\_joseph\\_ignace\\_10E.html](http://www.biographi.ca/en/bio/aumond_joseph_ignace_10E.html) (15 février 2019)
- TULCHINSKY, Gerald J. J. et Brian J. Young, « YOUNG, JOHN », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Vol. 10. [http://www.biographi.ca/en/bio/young\\_john\\_1811\\_78\\_10E.html](http://www.biographi.ca/en/bio/young_john_1811_78_10E.html) (15 février 2019)
- YOUNG, Brian J. et Gerald J. J. Tulchinsky, « ALLAN, sir HUGH », *Dictionnaire biographique du Canada*, 2003, Université Laval/Université Toronto, Vol. 11. [http://www.biographi.ca/en/bio/allan\\_hugh\\_11E.html](http://www.biographi.ca/en/bio/allan_hugh_11E.html) (15 février 2019)

### Monographies

- ARMSTRONG, Christopher et Nelles, Henry Vivian, *Monopoly's Moment : The Organization and Regulation of Canadian Utilities, 1830-1930*, Philadelphia, Temple University Press, 1986, 384p.

- BABE, Robert E., *Telecommunications in Canada : Technology, Industry, and Government*, Toronto, University of Toronto Press, 1990, 363 p.
- BERGERON, Gilles, « La création de réseaux d'innovation technologique territorialisés : une stratégie de maîtrise des transformations technologiques » dans *Technologie et territoire : La maîtrise territoriale du changement technologique*, sous la dir. de Gilles Bergeron, Chicoutimi, Université du Québec à Chicoutimi, 1990, p. 51-67.
- BERTON, Pierre, *Le grand défi : Le chemin de fer canadien*, Montréal, Éditions du jour, 1975, 220 p.
- BROCK, Gerald W., *The Telecommunications Industry: The Dynamics of Market Structure*, Cambridge, Harvard University Press, coll.« Harvard economic studies », 1981, 336 p.
- BURNET, Robert, *Canadian Railway Telegraph History*, Ontario, Telegraph Key & Sounder, 1996, 239 p.
- BURNS, Bill, « History of the Atlantic Cable & Undersea Communications from the first submarine cable of 1850 to the worldwide fiber optic network », <<http://atlantic-cable.com/>> (Consulté le 15 janvier 2019)
- CHANDLER, Alfred D., *The Visible Hand : The Managerial Revolution in American Business*, Cambridge, Belknap Press, 1977, 608 p.
- COLLINS, Robert, *Une voix venue de loin : l'histoire des télécommunications au Canada*, Toronto, McGraw-Hill Ryerson, 1977, 304 p.
- CONNON, John Robert, *The Early History of Elora, Ontario and Vicinity*, Ontario, Wilfrid Laurier University Press, 1975, 2<sup>e</sup> éd., 208 p.
- DOWNEY, Gregory John, *Telegraph Messenger Boys: Labor, Technology, and Geography, 1850-1950*, New York, Routledge, 2002, 242 p.
- FARI, Simone, *Victorian Telegraphy Before Nationalization*, New York, Palgrave Macmillan, 2015, 236 p.
- FLICHY, Patrice, *Une histoire de la communication moderne : Espace public et vie privée*, Paris, La Découverte/Poche, 1997, 281 p.
- FOUGÈRES, Dany, *Histoire de Montréal et de sa région*, Québec, Presse de l'Université Laval, 2012, 1596 p.
- GABLER, Edwin, *The American Telegrapher: A Social History, 1860-1900*, New Brunswick, Rutgers University Press, coll.« Class and culture », 1988, 264 p.
- HEMMEON, Joseph Clarence, *The History of the British Post Office*, Michigan, Ann Arbor Michigan, University Microfilms International, 1972, 261 p.
- HIGHTON, Edward, *The Electric Telegraph : Its History and Progress*, Londres, John Weale, 1852, 219 p.
- INNIS, Harold A., *A History of the Canadian Pacific Railway*, Toronto, University of Toronto Press, 1923, 365 p.
- INNIS, Harold A., *The Bias of Communication*, Toronto, University of Toronto Press, 1951, 226 p.
- INNIS, Donald Quayle, *Canada: A geographic Study*, Toronto, Toronto McGraw-Hill, 1966, 423 p.

- JEPSEN, Thomas C., *My Sisters Telegraphic: Women in the Telegraph Office, 1846-1950*, Athens, Ohio University Press, 2000, 231 p.
- JOERGES, Bernward, « Large technical systems: Concepts and issues », dans *The Development of Large Technical Systems*, sous la dir. de Renate Mayntz et Thomas P. Hughes, Allemagne, Westview Press, 1989, p. 9-36.
- KIEVE, Jeffrey L., *The Electric Telegraph: A Social and Economic History*, Newton Abbot, David and Charles, 1973, 310 p.
- MUNRO, John, *Heroes of the Telegraph*, Londres, The Religious tract society, 1891, 312 p.
- MURRAY, John, *A Story of the Telegraph*, Montréal, John Lovell & Son Ltd., 1905, 270 p.
- OTTER, A. A. den, *The Philosophy of Railways: The Transcontinental Railway Idea in British North America*, Toronto, University of Toronto Press, 1997, 292 p.
- PRESCOTT, George Bartlett, *History, Theory, and Practice of the Electric Telegraph*, Boston, Ticknor and Fields, 1860, 468 p.
- REID, James D., *The Telegraph in America and the Morse Memorial*, New York, J. Polhemus, 1886, 894 p.
- REID, James D., *The Telegraph in America; Its Founders, Promoters and Noted Men*, New York, Arno Press, 1879, 846 p.
- RENS, Jean-Guy, *The Invisible Empire : A History of the Telecommunications Industry in Canada, 1846-1956*, Montreal, McGill-Queen's University Press, 2001, 320 p.
- RICHESON, David R., « The Telegraph and Community Formation in the North-West Territories » dans *The Developing West: Essays on Canadian History* sous la dir. de John E. Foster, Edmonton, University of Alberta Press, 1983, p. 137-153.
- ROBERTS, Steven, *Distant Writing : A History of the Telegraph Companies in Britain Between 1838 and 1868*, 2012, 340 p.
- ROBINSON, Daniel J. (éd.), *Communication History in Canada*, 2nd ed., Ontario, Oxford University Press, 2009, 325 p.
- SCHWARZLOSE, Richard A., *The Nation's Newsbrokers, Volume 1 : The Formative Years: From Pretelegraph to 1865*, Evanston, Illinois, Northwestern University Press, Vol.1, 1989, 370 p.
- STANDAGE, Tom, *The Victorian Internet: The Remarkable Story of the Telegraph and the Nineteenth Century's Online Pioneers*, New York, NY, Bloomsbury, 2014, 233 p.
- THOMPSON, Robert Luther, *Wiring a Continent : The History of the Telegraph Industry in the United States, 1832-1866*, New York, Arno Press, coll.« Technology and society », 1972, 544 p.
- WHITEHOUSE, Edward O. W., *The Atlantic Telegraph : the Rise, Progress, and Development of its Electrical Department*, Londres, Bradbury & Evans, Whitefriars, 1858, 28 p.
- WILSON, James Grant et John Fiske, *Appleton's Cyclopaedia of American*

- Biography : Volume 4*, New York, Gale Research Company, 1888, 768 p.
- WILSON, Kevin Gérard, *Du monopole à la compétition : la déréglementation des télécommunications au Canada et aux États-Unis*, Sainte-Foy, Télé-université, 1999, 535 p.

### Thèses et Mémoires

- FORTNER, Robert Stevens, *Messiahs and Monopolists : A Cultural History of Canadian Communications Systems 1846-1916*, Thèse de Ph.D (Histoire), University of Illinois, Illinois, 1978, 377 p.
- FOUGÈRES, Dany, *Histoire de la mise en place d'un service urbain public : l'approvisionnement en eau à Montréal, 1796-1865*, Thèse de Ph.D (Histoire), INRS-UQAM, 2002, 404 p.
- FOUGÈRES, Dany, *L'encadrement juridique des infrastructures et des services publics urbains : Le cas du transport en commun à Montréal, 1860-1880*, Montréal, Mémoire de M.A (Histoire), Université du Québec à Montréal, 1991, 225 p.
- LINDLEY, LESTER G., *The Constitution Faces Technology: The Relationship of the National Government to the Telegraph, 1866-1884*, Thèse de Ph.D (Histoire), Rice University, Texas, 1971, 280 p.
- MAURAS, Éric, *Construire un système réglementaire l'État et l'industrie télégraphique au Canada, 1846-1916.*, Thèse de Ph.D (Histoire), Université de Montréal, Canada, 2010, 390 p.
- MCCABE, Gerald Michael, *Regulation of the Telephone Industry in Canada: The Formative Years*, Thèse de Ph.D (Science Politiques), McGill University, Canada, 1985, 109 p.
- NONNENMACHER, Tomas, *Law, Emerging Techonology, and Market Structure : The Development of the Telegraph Industry, 1838-1868*, Thèse de Ph.D (Sciences Économiques), University of Illinois, Illinois, 1997, 155 p.
- ROWLANDSON, John, *Experiencing Space : Socio-cultural Case Study of the canadian Government's Pioneer Telegraph Service in Western Canada, 1870-1904*, Mémoire de M.A (Communications), University of Windsor, Ontario, 1986, 125 p.
- WOLFF, Joshua D., *'The Great Monopoly' : Western Union and the American Telegraph, 1845-1893*, Thèse de Ph.D (Histoire), Columbia University, 2008, 582 p.