

Certains aspects du régionalisme dans les provinces maritimes, 1867-1927

Ernest R. Forbes



Rédacteur de la
collection:

Terry Cook
(Archives publiques du Canada)

Rédactrice adjointe:
(textes français)

Gabrielle Blais
(Archives publiques du Canada)

Droits réservés par
LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU CANADA
a/s ARCHIVES PUBLIQUES DU CANADA, OTTAWA, 1983

Photo couverture: Avec l'aimable concours des Archives de l'Université Acadia

Certains aspects du régionalisme dans les provinces maritimes, 1867-1927

Ernest R. Forbes

Traduction par
Jocelyne Pariseau et Louis Lévesque

ISBN 0-88798-085-6 *Brochures historiques*
ISSN 0700-6950 *Brochures historiques*
(imprimé)
ISSN 1715-8613 *Brochures historiques* (En
ligne)

Ottawa, 1983

**LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU CANADA
BROCHURE HISTORIQUE N^o 36**

Ernest Forbes est né en 1940 au Nouveau-Brunswick. Fils d'un pasteur, il a habité durant sa jeunesse divers endroits dans les Maritimes et dans la Gaspésie. En 1958, il a terminé ses études secondaires à Caledonia, dans le comté de Queen, en Nouvelle-Ecosse. Après avoir fait ses études de premier cycle à l'université Mount Allison, il a enseigné au secondaire pendant une courte période. Il est titulaire d'une maîtrise de l'université Dalhousie et d'un doctorat de l'université Queen. En 1966, il a obtenu un poste de professeur à l'université de Victoria, et en 1974, il a traversé le continent pour aller enseigner l'histoire du Canada à l'université du Nouveau-Brunswick. M. Forbes est marié et père de deux enfants. Il est l'auteur de *The Maritime Rights Movement, 1919-1927: A Study in Canadian Regionalism*, (McGill-Queen's, 1979), et de nombreuses études sur d'autres thèmes régionaux, la prohibition et l'historiographie canadienne.

CERTAINS ASPECTS DU RÉGIONALISME DANS LES PROVINCES MARITIMES, 1867-1927

Le concept du régionalisme est subjectif. Une communauté régionale est formée par les habitants d'un territoire plus ou moins délimité qui croient avoir en commun des intérêts distincts, sur le plan économique, culturel ou politique. Les habitants de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard ont affirmé cette croyance à maintes reprises par des déclarations et des actes, et de temps à autre par des éclats de mécontentement régional. En 1863, le *Halifax Chronicle*, dans un article préconisant l'union des Maritimes, décrivit ces trois provinces comme étant "homogènes à tous les égards". Trois ans plus tard, William Annand, partisan de l'anticonfédératisme, compara la "grande diversité" entre les intérêts du Canada et de ceux des provinces maritimes et fit remarquer que ces dernières avaient "beaucoup en commun". En 1885, le séparatiste, James A. Fraser, prétendit que l'union formée avec les "hautes provinces" s'était "avérée désastreuse pour les intérêts unis des provinces maritimes". En 1907, le premier ministre conservateur du Nouveau-Brunswick, J.D. Hazen, lança un appel à une "Acadie unie" afin qu'elle lutte pour défendre sa position au sein de la Confédération. Onze ans plus tard, Hance J. Logan, un homme politique libéral de la circonscription frontalière de Cumberland, qui exhortait les trois provinces à conjuguer leurs efforts dans le but de défendre leurs politiques et de favoriser l'expansion économique, déclara: "La nature nous a destinés à l'union, et la géographie nous l'a imposée. Nous sommes un seul et même peuple des Maritimes ayant ses intérêts particuliers." En 1919, un journaliste de Sydney écrivit: "Le temps est venu pour les habitants des Maritimes de reconnaître qu'ils sont différents des gens de l'Ouest, qu'ils sont aussi remarquables à leur façon que les autres peuples du continent, et que ce peuple a une identité distincte." Cependant, ce caractère particulier des habitants des Maritimes n'a pas été perçu aussi clairement que peuvent le laisser entendre ces déclarations. Les loyautés envers la nation, la collectivité locale, la province, le groupe ethnique et la classe sociale offraient toute une gamme d'identités qui s'opposaient, parmi lesquelles s'estompait souvent l'identité régionale.

Les pressions contradictoires, suscitées par l'unité et la division, ont été des thèmes constants dans l'histoire des Maritimes. Les intérêts communs d'ordre économique et social avaient tendance à promouvoir l'unité. L'évolution d'une conscience régionale a été favorisée par certains facteurs, tels l'isolement de la région, la proximité de la mer et une économie axée sur des industries primaires. Bien que les Acadiens, les Pré-loyalistes, les Loyalistes, les Écossais, les Irlandais, les Noirs et les Indiens tenaient plus ou moins fortement à conserver leurs propres traditions culturelles, leurs

organisations englobaient souvent toute la région des Maritimes.¹ Ce sont des raisons d'ordre politique qui ont été l'une des principales sources de division. Tandis que l'adhésion des Maritimes à l'Empire britannique constituait un lien commun, la création d'unités politiques indépendantes en 1784 représentait une entrave à l'expression effective du sentiment régional. Le cloisonnement de la politique sur des scènes provinciales a transformé les problèmes communs en questions d'ordre provincial. Souvent, donc, les trois chefs ne parvenaient pas à trouver des solutions aux problèmes régionaux en raison de leurs divergences d'opinions politiques et stratégiques, de leurs conflits d'intérêts et de leurs personnalités respectives. Par conséquent, les trois provinces se sont rarement unies dans leur action politique malgré la persistance au sein de la population, d'un sentiment régional.

Le Régionalisme et la Confédération

Peu de temps avant la Confédération de 1867, le sentiment régional dans les Maritimes a suscité un vif débat sur la question de l'union politique. Les partisans de ce projet, dont les premiers ministres de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, Charles Tupper et Samuel Leonard Tilley respectivement, préconisaient l'union comme moyen d'atteindre plusieurs buts: améliorer les cotes de crédit, réduire les barrières commerciales, promouvoir la construction du chemin de fer, fonder une université renommée et offrir aux hommes politiques comme eux une plus grande scène. Bien que la vieille économie fondée sur la construction navale, le secteur primaire et le commerce outre-mer ait continué de prévaloir dans les trois provinces, celle-ci n'a pas échappé à la fièvre ferroviaire nord-américaine, motivée par la possibilité de réaliser des profits et de réduire l'isolement. Lorsque le gouvernement du Canada-Uni, aux prises avec une période d'instabilité, se fut retiré d'une "entente" avec les "basses provinces" (nom par lequel on désignait alors les colonies maritimes) portant sur la construction d'un chemin de fer pour relier les quatre colonies, les gens des Maritimes exprimèrent leur ressentiment avec force tout en affirmant à l'occasion que les trois provinces de l'Atlantique pouvaient, grâce à une union politique, atteindre leurs buts ferroviaires et autres sans avoir à dépendre des perfides Canadiens. Cette idée, accueillie avec enthousiasme par les gouverneurs des colonies et de façon favorable par la presse, a incité les trois assemblées législatives à s'entendre sur la tenue d'une conférence à Charlottetown pour discuter de l'union législative des colonies maritimes.

1. Voir W.S. MacNutt, *L'Emergence des provinces maritimes, 1813-1784*, Brochure de la SHC, n° 4.

Ironie du sort, la conférence n'aurait peut être jamais eu lieu sans l'initiative du Canada-Uni qui demanda à y être invité. Au début de 1864, les Canadiens avaient apaisé la colère des provinces maritimes en entreprenant, à leurs frais, un levé de l'itinéraire prévu pour le chemin de fer promis. Entre temps, l'opposition de l'Île-du-Prince-Édouard à l'union des Maritimes devenait de plus en plus évidente. Un grand nombre des insulaires croyaient que l'union législative signifiait l'annexion, le sort qu'avait subi en 1820 la colonie voisine du Cap Breton. L'annexion voulait dire la perte de leur assemblée législative, l'incapacité de veiller à leurs intérêts au sein d'un gouvernement éloigné auquel ils n'auraient accès durant les mois d'hiver que par le moyen de "bateaux à glace" (embarcations munies de lames de fer que l'on faisait avancer, tantôt à la rame, tantôt à pied, à travers les dangereuses glaces flottantes du détroit de Northumberland). Les discussions superficielles sur l'union des Maritimes, qui eurent lieu à la Conférence de Charlottetown, révélèrent que cette proposition régionale de moindre importance avait peu de chance de l'emporter sur le projet canadien, plus grandiose, d'une union fédérale de toutes les colonies britanniques de l'Amérique du Nord. Lorsque les leaders canadiens, tels John A. Macdonald, Georges-Etienne Cartier, A.T. Galt et George Brown énoncèrent les grandes lignes de leurs propositions, il devint évident que cette union de grande envergure servirait mieux les ambitions politiques, répondrait davantage aux aspirations ferroviaires et satisferait les attentes sur le plan commercial. De plus, le régime fédéral que l'on proposait permettrait à l'Île-du-Prince-Édouard de conserver son assemblée législative.²

En rendant ainsi moins valables plusieurs des raisons traditionnelles militant en faveur d'un regroupement régional, le projet de Confédération en suscita aussi de nouvelles. Les propositions canadiennes, formulées de nouveau en résolutions précises lors de la Conférence de Québec tenue en octobre 1864³, étaient susceptibles de nuire à l'économie des Maritimes basée sur le "bois et les bateaux à voiles"; celles-ci prévoyaient des hausses de tarifs douaniers et d'autres taxes, ce qui aurait pour effet d'augmenter les coûts de production. A la suite de l'adoption de tarifs proposés par Galt-Cayley, en 1864, les Canadiens acquirent une mauvaise réputation parce qu'ils protégeaient les industries manufacturières locales en fixant des tarifs qui étaient considérablement plus élevés et qui avaient une plus vaste application que ceux des Maritimes. Pour le constructeur qui vendait

2. Voir P.B. Waite, *La Conférence de Charlottetown*, 1864, Brochure de la SHC, n° 15.

3. Voir W.M. Whitelaw, *La Conférence de Québec*, Brochure de la SHC, n° 20.

ses navires aux marchés outre-mer, ou le commerçant qui les exploitait sur les voies commerciales internationales, de même que pour le bûcheron, le pêcheur ou l'agriculteur qui comptait sur les marchés de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis et des Antilles, les tarifs protecteurs signifiaient une hausse des coûts de production qui affaiblissaient sa position face à la concurrence sur les marchés internationaux. Etant donné que les fabricants dans les domaines de la chaussure, du textile et du fer profitèrent de la taxe sur les importations pour hausser leurs prix, les travailleurs eurent besoin de salaires plus élevés pour subvenir aux besoins de leurs familles, et les producteurs durent payer plus cher la main-d'oeuvre, l'équipement et les outils essentiels. Même si les résolutions touchant la Confédération, adoptées plus tard à la Conférence de Québec, ne prévoyaient aucune hausse de tarifs, elles donnaient le contrôle des tarifs douaniers à la nouvelle Chambre des communes où les députés canadiens constitueraient une écrasante majorité. L'opposition à la Confédération qui en résulta dans les Maritimes, laquelle était menée par les porte-parole des intérêts commerciaux traditionnels des trois provinces, fut souvent exprimée en fonction de la région. Elle porta principalement sur d'éventuelles nouvelles taxes, sur l'exploitation excessive de ressources qui serviraient à l'expansion de l'Ouest, et sur les dangers de laisser les "gens qui habitaient en amont de la marée" dicter leurs politiques commerciales.

Il était impossible aux trois provinces, tellement divisées sur le plan politique, de trancher sur une base régionale la question de la Confédération. Bien que les chefs anticonfédéracionnistes Joseph Howe de la Nouvelle-Ecosse,⁴ dévoué à la province et à l'Empire, et A.J. Smith du Nouveau-Brunswick, qui jugea prudent de s'opposer à un système ferroviaire trop onéreux, se soient consultés et se soient encouragés mutuellement dans leur opposition, qu'ils aient parlé de l'union des Maritimes comme d'une autre possibilité et aient donné à une organisation le nom de *League of Maritime Provinces* (Ligue des provinces maritimes), les vrais débats devaient avoir lieu dans les assemblées législatives. Le Nouveau-Brunswick, en se prononçant contre la Confédération aux élections de février-mars 1865, accorda un sursis aux anticonfédéracionnistes. La Nouvelle-Ecosse se montra tellement hostile à ce projet que le gouvernement de Tupper n'osa pas débattre la question que par le biais d'une résolution préconisant l'union des Maritimes. Quant à l'Ile-du-Prince-Edouard, le gouvernement adopta une résolution affirmant qu'aucun projet d'union quel qu'il soit, ne pouvait servir ses intérêts. Cependant, les trois provinces, relativement isolées les unes des autres, durent céder aux pressions exercées par le *Colonial Office* alors que le gouvernement britannique cherchait finalement

4. Voir J.M. Beck, *Joseph Howe: anti-confédéré*, Brochure de la SHC, n° 20.

à se libérer d'une partie de ses responsabilités en matière de défense en Amérique du Nord. Il y eut aussi la crainte de l'expansionnisme américain, car les menaces des Fénians, un groupe d'Américains originaires de l'Irlande, accentuèrent les tensions qui avaient été exacerbées par la guerre civile américaine (1861-65). Finalement, les provinces cédèrent à la fois aux avances des Canadiens et aux ambitions politiques de leurs propres chefs.

En 1866, aux élections de mai-juin, le Nouveau-Brunswick souscrivit à l'idée d'un nouveau projet plus favorable à la région. En Nouvelle-Ecosse, plusieurs membres de l'assemblée législative rompirent les rangs des anticonfédéracionnistes pour appuyer une résolution qui proposait une reprise des négociations en faveur de l'union. A une réunion tenue à Londres, les délégués des deux provinces acceptèrent presque intégralement les Résolutions de Québec comme base à un Acte du Parlement britannique qui sanctionnait l'union du Canada-Uni, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. L'Ile-du-Prince-Edouard attendit jusqu'à 1873, se joignant à la Confédération seulement après que les politiques trop coûteuses entourant la construction ferroviaire, adoptées par des hommes politiques, pour la plupart partisans de la Confédération, eurent éliminé tout autre possibilité.

Les accords conclus au moment de la Confédération et les discussions connexes firent ressortir plusieurs questions qui favorisèrent une perspective commune et des efforts concertés au cours des décennies suivantes. Les trois provinces manquèrent constamment de revenus à cause de la nouvelle entente. Le chemin de fer Intercolonial constituait un projet d'intérêt commun pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. L'Ile-du-Prince-Edouard fut amenée à faire partie du réseau régional de transport à la suite d'un engagement par lequel le gouvernement fédéral prenait le contrôle des chemins de fer de l'Ile, qui furent simplement confiés à l'administration de l'Intercolonial à Moncton, et à la suite d'une promesse d'assurer des "communications continues" entre l'Ile et la terre ferme. En outre, les deux villes de Halifax et Saint-Jean s'intéressaient à l'intention avouée des Pères de la Confédération de faire de ces deux ports, durant l'hiver, les débouchés pour le commerce canadien.

Les accords conclus à la Confédération attribuaient le rôle de protecteur des intérêts régionaux au Sénat fédéral qui comptait un nombre égal de représentants pour chacune des régions de l'Ontario, du Québec et des Maritimes. Cependant, en pratique, le Sénat se révéla l'instrument du gouvernement fédéral qui y nommait des hommes politiques âgés et complaisants. Les intérêts régionaux ne pouvaient alors être protégés que par la Chambre des communes, et plus particulièrement, au sein du caucus du parti au pouvoir. En 1875, après que le gouvernement libéral de Alexander MacKenzie eut porté de 15% à 17,5% le tarif douanier, les

libéraux des Maritimes qui faisaient partie du caucus s'unirent pour bloquer une nouvelle hausse. Dix ans plus tard, les conservateurs des Maritimes, qui avaient essayé en vain de persuader le gouvernement Macdonald de répartir également les investissements entre l'Ouest et leur région, exigèrent que le chemin de fer Canadien Pacifique soit prolongé jusqu'aux Maritimes en échange de quoi ils s'engageaient à supporter la politique financière de Macdonald vis à vis la compagnie ferroviaire aux prises avec des difficultés financières.

De meilleures conditions ou la sécession

Alors que les représentants fédéraux connaissaient un certain succès sur le plan de la collaboration apportée à régler les questions régionales, les gouvernements provinciaux étaient aux prises avec des manifestations populaires de mécontentement régional. Le problème fondamental résidait dans la dislocation économique due à l'effondrement des industries de la construction navale et du bois et au déclin que connurent par la suite les ports maritimes. Il s'agissait là d'un problème complexe. En faisant augmenter le coût de production, la prétendue "politique nationale" sur les tarifs préférentiels avait accéléré le fléchissement de la vieille économie basée sur "le bois et les bateaux à voiles". Simultanément, les douanes sur le charbon et le fer encourageaient l'expansion du secteur manufacturier dans cette région, qui était la seule dans l'est du Canada à posséder ses propres ressources en charbon. Bien que les travailleurs forestiers et les charpentiers en navires aient quitté la région par milliers et que les ports de mer tels Pictou, Chatham, Hillsborough et Murray Harbour aient connu un sérieux déclin, les villes manufacturières situées le long de la voie ferrée, dont Amherst, Moncton, New Glasgow et Sydney, prenaient leur essor. Saint-Jean témoignait du changement. Dans les années 1880, sa croissance dans le secteur manufacturier était supérieure même à celle de Hamilton (Ontario). Cependant, sa population globale diminua du fait que les travailleurs des industries traditionnelles du bois et de la construction navale avaient émigré par milliers, la plupart pour trouver du travail comme charpentiers à Boston ou comme bûcherons dans les forêts de la Nouvelle-Angleterre et dans le *Mid-West* des Etats-Unis. La récession économique générale de 1884 prit l'allure d'une crise pour plusieurs régions des Maritimes. Atteintes par l'effondrement de sociétés régionales, les banques des Maritimes optèrent pour un resserrement de leurs pratiques de prêt et une augmentation des taux d'intérêts, et commencèrent à transférer des capitaux dans l'ouest du Canada et des Etats-Unis, où les rendements étaient supérieurs et les investissements plus sûrs. Il n'est pas étonnant que bon nombre d'anticonfédéracionnistes de la génération précédente, qui déclaraient: "Nous vous l'avions bien dit", aient trouvé un appui populaire pour faire ressurgir un mouvement séparatiste dans leurs collectivités en déclin.

Les gouvernements provinciaux, comme beaucoup de leurs commettants, ressentirent la rigueur de l'adversité économique. Pour eux, le problème pouvait découler non seulement des temps difficiles qu'ils traversaient mais aussi de l'accord sur la Confédération. Sous le leadership du génie financier des Canadiens, A.T. Galt, les participants à la Conférence de Charlottetown avaient souscrit au principe des subventions fédérales *per capita* pour remplacer les tarifs douaniers comme principale source de revenus pour les provinces. L'impossibilité de conclure une entente équitable fondée sur une formule *per capita* était devenue évidente, étant donné que les Maritimes avaient dépendu des tarifs dans une proportion allant jusqu'à 90% de leurs revenus, comparativement à 60% pour les Canadiens. Afin de maintenir les services relevant des provinces, la Nouvelle-Ecosse exigeait une subvention de 1,70\$ par habitant en comparaison de 38 cents pour l'Ontario. A la Conférence de Québec, Charles Tupper, dans un geste soit digne d'un grand homme d'Etat soit empreint d'une grande naïveté, régla une grave impasse dans le cadre des négociations en acceptant un compromis de 80 cents par tête. Cette concession laissait aux gouvernements des Maritimes des revenus insuffisants et leur seule porte de sortie semblait être le prélèvement d'impôts directs, ce qui représentait un suicide sur le plan politique.

En raison de sa petite taille et du problème permanent de la propriété des terres qui remontait à 1767, année où le gouvernement de la Grande-Bretagne avait cédé l'Ile à des aristocrates britanniques, l'Ile-du-Prince-Edouard avait la plus petite marge de manoeuvre. Après la Confédération les gouvernements de l'Ile maintinèrent les services grâce à une forme d'emprunt déguisée. L'accord suivant lequel l'Ile-du-Prince-Edouard entra dans la Confédération comportait des versements annuels d'intérêts sur un emprunt de 800,000\$ servant à racheter les propriétés des absentéistes. Le gouvernement régional empruntait l'argent et transférait ensuite la dette aux agriculteurs en leur permettant d'obtenir un titre de franc-alleu en contrepartie d'hypothèques du gouvernement. Les paiements du capital et des intérêts ne servaient pas toutefois à rembourser la dette provinciale, mais étaient inclus dans les revenus d'exploitation de la province. Des emprunts continus et des diminutions de revenus amenèrent un premier ministre libéral, L.H. Davies, à recourir, en 1877, à l'introduction de l'impôt foncier et de la capitation. Ces nouveaux impôts provoquèrent des rassemblements publics d'agriculteurs exaspérés qui protestaient ne pouvoir du même coup rembourser les hypothèques du gouvernement et payer des impôts directs.

Averti du sort qui avait été réservé à son prédécesseur, le premier ministre conservateur W.W. Sullivan, un homme politique astucieux qui était sorti indemne du conflit religieux au sein de la politique de l'Ile, abandonna les nouveaux impôts pour la double tactique consistant à

réduire les services dans les domaines de la santé, de l'éducation et de l'entretien des routes et à mettre l'accent sur les réclamations financières auprès du gouvernement fédéral. Ces dernières comprenaient des demandes, pour une part, du droit de pêche (5.5\$ millions accordés au Canada pour l'accès des Américains aux pêcheries canadiennes de l'Atlantique, en vertu du Traité de Washington de 1871), et d'autre part des indemnités pour les dépenses provinciales engagées pour les pénitenciers, les ports et autres responsabilités que le gouvernement fédéral avait été lent à assumer après la Confédération. La plus persistente réclamation portait sur les communications avec la terre ferme, lesquelles étaient loin d'avoir été "continues", notamment durant les mois d'hiver. Si les habitants de l'Île devaient éventuellement tirer parti d'un commerce national intégré, il fallait les doter de modes de transport plus réguliers. Sullivan espérait pousser le gouvernement fédéral aussi bien à améliorer le service de bac qu'à verser des indemnités pour les négligences passées. Comme élément de sa stratégie pour se faire réélire, il soutenait qu'il serait plus facile d'obtenir des concessions à un député de même allégeance politique que le parti au pouvoir à Ottawa.

Les gouvernements de S.H. Holmes (1878-1882) et de John Thompson (1882) adoptèrent la même stratégie en Nouvelle-Ecosse lorsqu'ils s'adressèrent au gouvernement fédéral pour obtenir de meilleures conditions financières. Après que cette démarche eut échoué et que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ait eu à y renoncer également, les libéraux profitèrent d'une vague de mécontentement pour prendre le pouvoir aux élections de 1882. Comme l'agitation populaire continuait de monter en pleine dépression régionale, au moment même où le gouvernement fédéral se montrait inflexible, les tactiques de la Nouvelle-Ecosse firent place à l'affrontement. En 1884, James A. Fraser, un vieil anticonfédératiste de Guysborough, dont le comté avait connu, comme de nombreux ports de mer, un déclin économique continu depuis la Confédération, proposa la séparation des trois provinces maritimes du Canada et la création d'une nouvelle colonie unie au sein de l'Empire britannique. Fraser fut carrément opposé par une faction dirigée par William Pipes, un ex-premier ministre de Amherst qui avait tendance à refléter les intérêts des collectivités dont l'économie était liée au charbon et au secteur manufacturier, lesquelles ne désiraient pas quitter le cadre économique fédéral qui favorisait leurs industries. Le premier ministre W.S. Fielding, un journaliste de Halifax et un ancien anticonfédératiste, travailla à maintenir l'unité de son parti en demandant aux radicaux d'être patients tout en exploitant les frustrations du groupe de Pipes causées par l'absence d'une entente financière plus équitable pour la Nouvelle-Ecosse. Lorsque le gouvernement de Sir John A. Macdonald rejeta toutes les demandes et que le chef libéral fédéral, Edward Blake, ne se montra pas plus sympathique, les députés de

l'Assemblée législative appuyèrent peu à peu les propositions de Fraser. Fielding put ainsi être à la tête d'un parti uni durant les élections de juin 1886 et remporter une majorité accrue en axant sa campagne sur les questions de l'union des Maritimes et de sa séparation du Canada.

Il s'est révélé plus difficile d'en arriver à un accord avec les autres gouvernements maritimes. J.V. Ellis, porte-parole des anciens intérêts de l'économie "du bois et des bateaux à voile" de Saint-Jean, était enthousiaste, comme l'était également la réponse des journaux libéraux du Nouveau-Brunswick, tels que le *Gleaner* de Frédéricton et le *Globe* de Saint-Jean. Cependant, pour le premier ministre A.G. Blair, un astucieux avocat de Frédéricton, le moment ne pouvait être plus mal choisi. Il venait juste de remporter une élection en avril avec un parti disparate composé de libéraux et de quasi-conservateurs. Au lieu de servir à unir un parti qui cherchait à remporter une victoire comme en Nouvelle-Ecosse, un mouvement sécessionniste au Nouveau-Brunswick promettait de diviser un parti qui venait tout juste de prendre le pouvoir. Compte tenu de la construction de la courte ligne du Canadien Pacifique menant à Saint-Jean, qui venait à peine de commencer, ce n'était pas non plus le moment propice pour le Nouveau-Brunswick de se prononcer en faveur de la séparation. Lorsque les séparatistes du Nouveau-Brunswick présentèrent une résolution appuyant la victoire sécessionniste de Fielding au congrès libéral de juin 1886, le président la jugea non réglementaire sans qu'il y ait de division.

Fielding ne connu pas plus de succès avec l'Ile-du-Prince-Edouard. Sullivan n'avait pas antérieurement répondu à ses lettres et à ses télégrammes sollicitant une collaboration régionale en vue d'obtenir de meilleures conditions. Après deux visites à l'Ile, Fielding n'avait pas même pu obtenir l'appui de l'opposition libérale. Pour autant que le leader de l'opposition en Chambre, John Yeo, et les autres libéraux, pouvaient critiquer les tactiques de négociation du gouvernement Sullivan, ils n'étaient pas près ni à défendre l'union des Maritimes ni à reléguer les pouvoirs de leur assemblée législative à un territoire "éloigné". Sullivan et les conservateurs continuèrent leur campagne menée dans le but d'obtenir de meilleures conditions, en envoyant une délégation à Londres pour en appeler auprès du gouvernement britannique du rejet, par Ottawa, des réclamations de l'Ile. Quoique embarrassant pour les deux gouvernements supérieurs, cet exercice ne ferma pas la porte aux concessions d'un gouvernement conservateur à l'autre, ce qui était l'ultime objectif de Sullivan. Ainsi, les stratégies politiques distinctes poursuivies par Fielding, Blair et Sullivan firent qu'ils ne purent même pas collaborer relativement à leurs problèmes communs de finances provinciales.

Alors que Fielding ne pouvait obtenir une collaboration régionale, encore moins réaliser une union, le gouvernement fédéral, avant les

élections de 1887, saisit l'occasion d'apaiser la colère des Maritimes engendrée par les négligences du passé. Tout en veillant à ne pas faire de concession financière qui pouvait sembler récompenser les séparatistes, le gouvernement de Sir John A. Macdonald néanmoins promit d'accroître l'aide financière à l'Île-du-Prince-Édouard; il discuta de la construction d'un tunnel de chemin de fer menant à la terre ferme et donna à Sir John Thompson, maintenant devenu le principal ministre du Cabinet représentant la Nouvelle-Écosse, pour ainsi dire carte blanche pour autoriser le prolongement du chemin de fer, pour diminuer les tarifs de fret, pour construire de nouveaux bureaux de poste et des jetées. Ces concessions et un grand soin apporté à l'organisation du parti permirent aux conservateurs de remporter quatorze des vingt-et-un sièges en Nouvelle-Écosse, une victoire qui mit fin définitivement à la menace de sécession brandie par cette province. Bien que Fielding et Blair aient collaboré à l'occasion de la conférence interprovinciale tenue à Québec en 1887, Sullivan, qui ne voulait pas mettre en péril l'aide financière prévue et le projet du tunnel de chemin de fer, y brilla par son absence. La conférence avait été organisée par les premiers ministres du Québec et de l'Ontario pour exiger un plus grand rôle pour les provinces dans la Confédération. La division dans les rangs provinciaux, causée par l'absence du premier ministre de l'Île, renforça la position morale du gouvernement fédéral qui rejeta les propositions formulées à la conférence, y compris les demandes financières, comme n'étant que de la propagande de libéraux mécontents. Finalement, le Nouveau-Brunswick put se libérer un peu de son carcan financier en augmentant les droits de coupe sur ses grandes propriétés boisées, comme l'avait fait la Nouvelle-Écosse avec les redevances tirées de sa florissante industrie du charbon. Malgré les subventions plus élevées en 1888 et 1912, l'Île-du-Prince-Édouard continua de souffrir d'un manque de revenus, ce qui eut pour effet de retarder ou de dégrader les services provinciaux longtemps après l'arrivée du vingtième siècle.

Le développement du régionalisme comme concept

L'émergence d'une nouvelle conscience régionale au tournant du siècle fut reflétée et encouragée par les développements sociaux de cette période. Les Baptistes et les Presbytériens qui, ensemble, composaient plus du tiers de la population régionale, mirent fin à des schismes de longue date et s'organisèrent sur le plan régional en se dotant de conventions ou synodes et même de journaux régionaux: le *Maritime Baptist* et le *Presbyterian Witness*. Les Méthodistes, qui comptaient pour un autre 10%, espéraient faire de la *Mount Allison University* une institution régionale. Les Acadiens, qui croissaient en nombre, en influence et en confiance en soi, organisèrent des congrès "nationaux", fondèrent des sociétés comme la Société nationale de l'Assomption et des journaux, tels *L'Évangéline* et *Le*

Moniteur Acadien dont les vues étaient en partie régionales. Les hommes d'affaires locaux formèrent une division des Maritimes au sein de l'Association canadienne des manufacturiers, les médecins locaux une Association médicale des Maritimes et les agriculteurs adhèrent au *Maritime Farmer and Co-operative Dairyman*. D'autres liens furent noués grâce à des organisations d'athlétisme, dont une ligue de hockey professionnel des Maritimes et une division des Maritimes de la *Canadian Amateur Athletic Union*.

La montée d'un mouvement nord-américain voué à une réforme "progressiste" encouragea davantage la concentration régionale. L'idéologie de la réforme fut marquée d'un souci de l'efficacité, d'un optimisme voulant que le changement social était possible, d'une reconnaissance que le gouvernement était l'organisme capable de le susciter, et d'une croyance en l'unité, en l'organisation et en l'agitation comme moyen de forcer les gouvernements à jouer le rôle désiré. L'un des aspects du mouvement de réforme dans les Maritimes était le nouvel appel à l'union des Maritimes. En 1906, deux articles parus dans un journal régional semi-savant, l'*Acadiensis*, exposèrent le bien-fondé de l'union, surtout sur le plan des meilleurs services qu'elle permettrait aux gouvernements d'offrir tels l'exploitation de l'hydro-électricité et le bien-être social. L'union des Maritimes fut appuyée à maintes reprises par la Chambre de commerce des Maritimes et le *Busy East of Canada*, une revue de promotion régionale créée en 1910 au Nouveau-Brunswick, laquelle continua d'embrasser cette cause durant tout le reste de la décennie. L'endroit où la population manifestait le plus d'intérêt pour l'union des Maritimes semblait être aux environs de la Baie de Fundy, une région où le sens de collectivité paraissait le moins entravé par les frontières provinciales. Néanmoins, l'opposition persista dans l'Ile-du-Prince-Edouard et de nombreux Acadiens redoutaient des changements qui leur feraient perdre une partie de l'influence qu'ils avaient gagnée sur la scène politique du Nouveau-Brunswick, à moins, comme le rédacteur en chef de *L'Acadien* avait suggéré en 1919, que leurs droits en matière de langue et d'éducation ne soient enchâssés dans une nouvelle constitution des Maritimes.

La littérature des trois provinces encouragea également un sentiment d'appartenance régionale. Le roman pastoral qui tendait à embellir les établissements ruraux se prêtait à une description idéalisée des collectivités locales et des personnages typiques qui étaient, dans une certaine mesure, caractéristiques de la région. Par exemple, on trouve cette subtile expression de caractère régional dans le portrait tracé par L.M. Montgomery d'une collectivité de l'Ile-du-Prince-Edouard dans *Anne of Green Gables* (1908) et dans la description de H.A. Cody d'une collectivité du bas de la rivière Saint-Jean, dans son oeuvre intitulée *The Fourth*

Watch (1911). Plus d'une douzaine de romans et d'innombrables récits, histoires et poèmes écrits en français et en anglais ont idéalisé la société et le paysage d'une "vieille Acadie" que les frontières provinciales ne troublaient pas. *The Forge in the Forest* (1896) de Charles G.D. Robert, l'un des six romans du même auteur sur le thème acadien, est typique de ce genre. L'accent mis sur la mer et les bateaux constituait un dénominateur commun pour de nombreux écrivains de cette région. Alors que l'économie des Maritimes périclitait, les auteurs locaux, tels Archibald MacMechan dans *Sagas of the Sea* (1923) et F.W. Wallace dans *Wooden Ships and Iron Men* (1924) offraient une chance d'évasion dans des récits marins héroïques. Ils ont créé le mythe de l'âge d'or de la prospérité commerciale et de la force morale qu'a supposément connu la région au milieu du XIX^e siècle. Une anthologie composée de 128 poèmes écrits de 1890 à 1930 et intitulée *Songs of the Maritimes* (1931), regroupant 50 poètes originaires de cette région, en comprenait trois dédiés à l'ensemble de la région, dix-neuf à la mer, dix célébrant les collectivités locales, et vingt-huit portant sur les particularités du paysage, du climat ou des coutumes communes de cette région. Quatre évoquaient directement soit le mythe de l'Acadie pastorale, soit l'âge d'or de la voile. A titre d'annotatrice, Eliza Ritchie faisait remarquer dans l'introduction: "il n'est pas surprenant que les gens des Maritimes, compte tenu de leur histoire, de leur situation géographique et de leurs paysages, soient conscients de posséder un caractère et une individualité propres, et que cette conscience trouve son expression dans une forte tradition littéraire."

Un facteur plus concret favorisa la poussée du régionalisme des Maritimes: la perception que son influence dans la Confédération diminuait rapidement avec la montée de l'Ouest et le pouvoir de plus en plus grand des villes situées au centre du Canada. Ce fait fut bien compris à la suite des pertes de représentation à la Chambre des communes qui accompagnaient chaque recensement après 1881. En raison des nouvelles répartitions des sièges de 1892 à 1924, les trois provinces de l'Est en perdirent seize et leur pourcentage passa de 20,4 à 11,8. En 1896, les hommes d'affaires des trois provinces créèrent la Chambre de commerce des Maritimes pour en faire un groupe de pression régional. Peu après sa création, ils appuyèrent une résolution favorisant l'union des Maritimes. Toutefois, leur propre unité fut rompue par une dispute au sujet des profits réalisés à la suite d'une victoire régionale remportée au palier fédéral. Les députés des Maritimes avaient demandé le transfert du service postal européen, subventionné par le gouvernement fédéral, de Portland (Maine) aux Maritimes dans le cadre d'une politique nationale qui permettrait de confirmer Halifax et Saint-Jean dans leur rôle de ports d'hiver du Canada. Leur victoire fit éclater une lutte sans merci pour la suprématie commerciale entre les deux ports canadiens, lutte qui fit tache d'huile chez leurs députés

au Parlement et à la Chambre de commerce des Maritimes. Défaits sur une résolution ayant trait au trafic portuaire, les représentants de la ville de Saint-Jean se retirèrent de l'organisation régionale en 1909.

La perte de représentation et les divisions internes rendirent les Maritimes incapables de protéger leurs intérêts économiques importants au niveau national. Déjà déprécié par l'inflation, le tarif douanier de 50 cents sur la houille grasse, qui avait initialement encouragé les manufacturiers à venir s'installer dans les Maritimes, était remboursé en 1907 lorsque la houille servait à "la fonte des métaux". Ainsi, l'avantage régional des Maritimes découlant de la "politique nationale" avait pour ainsi dire disparu. Durant la période allant de 1917 à 1923, par l'intégration du chemin de fer Intercolonial à la société en faillite *Canadian Northern and Grand Trunk*, pour former ce qui est devenu le Canadien National, le gouvernement fédéral augmenta sensiblement les tarifs de fret, coupant ainsi les producteurs des Maritimes des quelques marchés qu'ils avaient exploités dans l'ouest canadien. L'engagement à long terme voulant que Halifax et Saint-Jean deviennent les ports d'hiver du Canada semblait perdu irrévocablement lorsque le gouvernement fédéral "hérita", avec le *Grand Trunk Railway*, des grandes installations portuaires situées à Portland.

Leurs efforts ayant été appuyés en 1906, et par la suite par les gouvernements provinciaux dans le nouveau contexte des conférences fédérales-provinciales, les députés des Maritimes ne connurent pas plus de succès dans leurs démarches visant à protéger les intérêts régionaux. En 1905, le gouvernement fédéral créa deux nouvelles provinces, l'Alberta et la Saskatchewan, bénéficiant chacune de subventions *per capita* beaucoup plus élevées que celles des provinces existantes. L'Ontario et le Québec obtinrent également de grosses augmentations de subventions en 1906 et le Manitoba s'assura, en 1912, une parité financière grâce à une forte augmentation rétroactive. Durant la même année, le Manitoba porta ses frontières plus au nord, l'Ontario prit de l'expansion vers le nord et l'ouest et le Québec engloutit les territoires de Patricia et de l'Ungava. Cependant, les Maritimes, ne pouvant réclamer de nouveaux territoires ne réussirent pas dans leurs tentatives concertées à créer au Canada le précédent américain portant sur la compensation financière en guise d'octrois de terres publiques.

Au cours d'une période marquée par de rapides changements constitutionnels, cette région enregistra sa seule petite victoire sur le plan de la représentation. En 1903, le gouvernement du Nouveau-Brunswick entama un contentieux afin de maintenir la représentation de la province à la Chambre des communes. Dans un geste de collaboration, les trois gouvernements provinciaux firent appel sans succès aux tribunaux, au

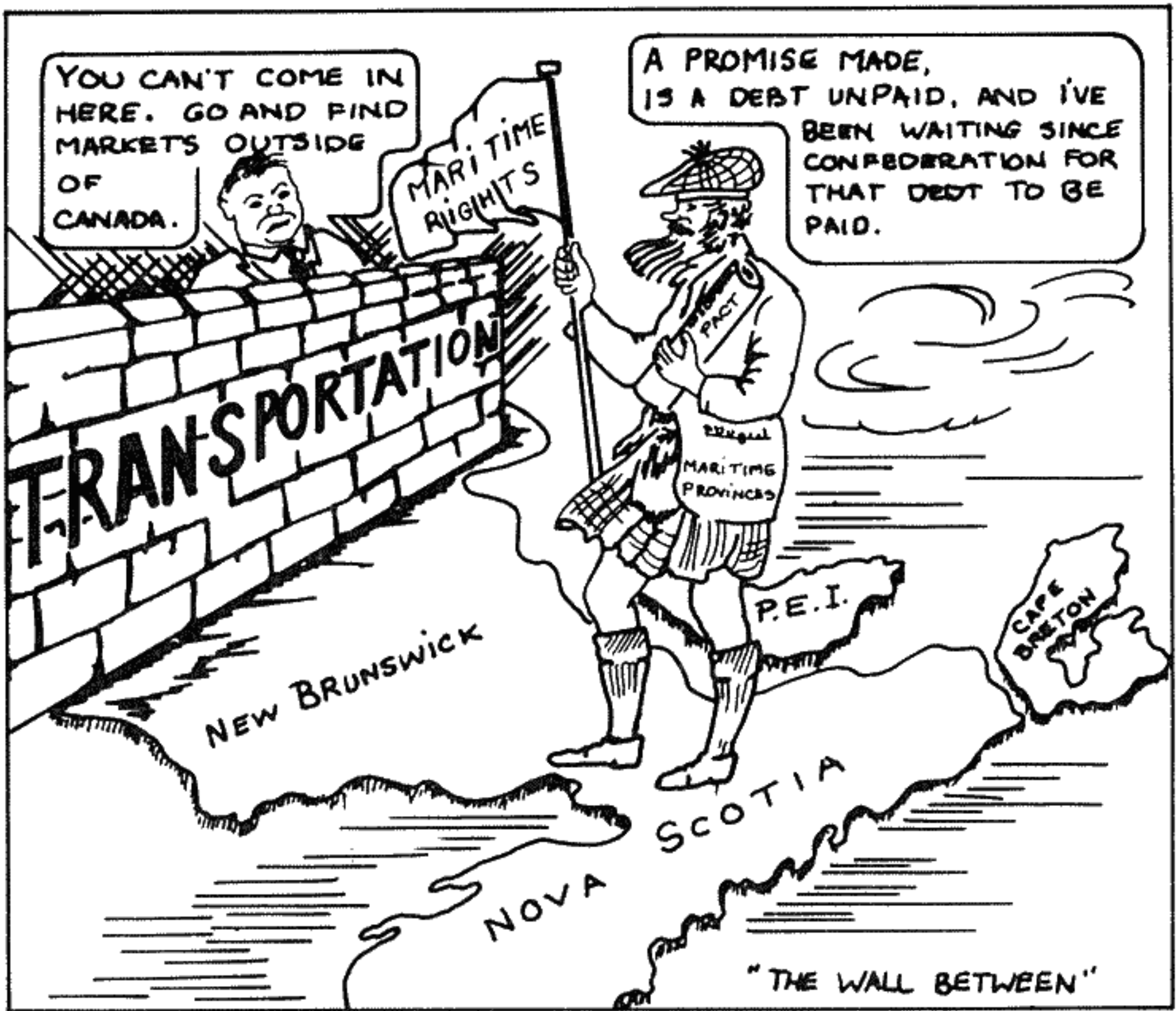
Cabinet et dans le cadre des conférences interprovinciales. Finalement, ils conclurent une entente, en 1914, laquelle visait à fixer un strict minimum à leur représentation sénatoriale au fédéral en contrepartie de leur consentement à une augmentation du nombre des sénateurs de l'Ouest. Cette concession évita à cette région la perte d'un siège à cette époque, et d'un second dans les années 1930.

Ce n'est qu'après la première Guerre mondiale que la colère des Maritimes se manifesta dans toute sa force. En 1919 et 1920, les trois gouvernements provinciaux adoptèrent des résolutions qui demandaient que soient réglées les réclamations financières de la région. Le *Herald* de Halifax lanca un appel pour que s'organise "une ligue populaire des Maritimes" afin de mener une campagne pour appuyer leurs demandes. Les journaux des églises, les porte-parole des universités, les organismes agricoles et les syndicats ouvriers se plaignirent que les réclamations financières des Maritimes étaient négligées, ce qui se traduisait, pour les trois gouvernements provinciaux, par une incapacité de payer des salaires suffisants pour retenir les services de professeurs expérimentés ou de mettre en application des réformes en matière de bien-être social, telles les "allocations aux mères", lesquelles avaient déjà été adoptées par certaines provinces. Une Chambre de commerce des Maritimes réorganisée fit des représentations pressantes au Parlement concernant l'augmentation excessive des tarifs de fret et la perte de souplesse de la politique de transport sur l'Intercolonial qui avait été, soutenaient-ils, la principale compensation des Maritimes pour être entrées dans la Confédération. A une réunion subséquente, tenue fin 1919, la Chambre de commerce étudia les griefs de la région et confirma la nécessité de mousser l'unité des Maritimes, si non celle d'une union, afin de chercher à obtenir un redressement. L'alliance régionale fut consolidée davantage lorsque les Chambres de Halifax et de Saint-Jean nommèrent un comité mixte pour enterrer les anciens différends et pour créer un front commun sur la question des ports.

Les hommes d'affaires et les hommes politiques de l'Île-du-Prince-Édouard, non seulement associèrent à la protestation générale leurs griefs relatifs aux finances et au tarif de fret, mais ils obtinrent un appui régional pour leurs propres réclamations concernant le maintien d'une "communication continue" avec la terre ferme. Avant la guerre, le gouvernement fédéral annonça une politique d'élargissement des voies ferrées de l'Île afin qu'elles soient conformes aux normes nord-américaines. Au lieu d'un tunnel, projet qui ne s'était pas concrétisé, un bac pour les wagons de chemin de fer fut ajouté en 1917 pour intégrer plus étroitement l'Île au réseau de chemin de fer national. Il s'en suivit un essor commercial.

Toutefois, la lenteur avec laquelle l'élargissement des voies ferrées progressa, accentuée par le fait que le commerce de l'Île dépendait de plus en plus du bac, rendit encore plus irritant le transbordement des marchandises des wagons étroits aux wagons de largeur standard ou l'interruption du service lorsque celui-ci était mis en cale de radoub ou qu'il était envoyé en missions de charité. Un second bac pour wagons et l'élargissement des voies ferrées de l'Île s'ajoutèrent à la liste des demandes que les gens des Maritimes considéraient maintenant en termes catégoriques comme étant leurs "droits".

Comme dans les Prairies, l'agitation régionale des Maritimes coïncidait avec la mise en marche d'une protestation en faveur d'une réforme touchant les travailleurs et les agriculteurs, qui était fondée sur les intérêts liés au travail. Dans l'Ouest, les deux groupes travaillaient à la création d'un mouvement politique progressiste. Dans les Maritimes, il semblait que la même situation allait se produire. Des journaux ouvriers comme le *Citizen* de Halifax et l'*Eastern Federationist* de New Glasgow appuyèrent simultanément les mouvements politiques ouvriers indépendants en dénonçant la perte d'ancienneté des employés du chemin de fer Intercolonial qui travaillaient dans les Maritimes, ainsi que les pressions exercées pour la consolidation métropolitaine. Ces pressions allaient entraîner le déménagement de l'administration centrale de l'Intercolonial à Toronto, ainsi que la prise de contrôle et la fermeture, par les sociétés du centre du Canada, des établissements industriels des Maritimes. Non seulement les agriculteurs des Maritimes partageaient-ils des objectifs de travail communs avec leurs homologues de l'Ouest, mais ils se joignirent initialement à eux dans les rangs du mouvement politique progressiste. Au cours de la période de 1918 à 1920, ils copièrent le modèle des organismes agricoles de l'Ouest. Adoptant comme organe officiel le *United Farmers' Guide*, une publication auxiliaire nouvellement créée du *Grain Growers' Guide*, ils élirent T.A. Caldwell (Carleton-Victoria), l'un des premiers candidats progressistes à siéger à la Chambre des communes. Mais les gens de l'Ouest montraient peu de sympathie pour la situation des Maritimes en matière de subventions provinciales et de la politique de transport; de plus, ils considéraient d'un oeil critique leur position sur le tarif douanier. Ainsi, les régionalismes contradictoires avaient tendance à saper plutôt qu'à consolider le mouvement travailleurs-agriculteurs dans les Maritimes. Le mouvement déperit après avoir remporté onze des quarante-trois sièges aux élections provinciales de 1920, en Nouvelle-Ecosse. Divisé sur les questions fédérales, il remporta seulement six des quarante-huit sièges du Nouveau-Brunswick quatre mois plus tard. L'année suivante, le parti progressiste n'était plus que l'ombre de lui-même. Et son journal ne put continuer que grâce à l'injection de fonds provenant de Winnipeg.



Le mouvement des "droits des Maritimes", revendiquant les dettes qui lui sont dues depuis la Confédération, se butte à l'intransigeance de W.L. Mackenzie King. Daily Times, Moncton, 26 octobre 1925.

Le ressentiment soulevé par les réactions condescendantes des autres régions à l'égard des plaintes des Maritimes accéléra une prise de conscience régionale, particulièrement lorsque la région devint l'objet des plaisanteries de la métropole. L'avocat montréalais R.D. Calder caractérisa le citoyen des Maritimes comme quelqu'un étant peu désireux de s'aider lui-même, préférant "s'asseoir sur les marches du magasin général, croquer des pommes et parler de politique". Harold Cunningham, dans un article paru dans le *Macleans Magazine*, le compara à une femme "qui, ayant fait un mariage d'argent dont elle n'avait pu profiter, négligeait ses tâches ménagères, descendait sur le rivage, regardait passer les bateaux et faisait la moue". Le premier ministre de la Saskatchewan, Charles Dunning, ultérieurement ministre fédéral des Chemins de fer, serait l'auteur de la citation suivante: "Je crois qu'il est exact de dire qu'il y a plusieurs questions d'importance dans les Maritimes. La première est la naissance, la deuxième, un voyage gratuit dans l'Intercolonial, la troisième, le mariage et la quatrième, la mort." Carl Russell, un jeune agriculteur du Nouveau-

Brunswick, déclara avoir pris conscience que les citoyens de Maritimes étaient considérés “différents”, lorsqu’il alla travailler aux récoltes à High River, en Alberta, où un Ontarien faisant partie de l’équipe lui souhaita la bienvenue en ajoutant cette remarque: “Les Maritimes! Il n’y a personne d’autre là-bas que des “herring-chokers”, des “bluenosers” et des “dock whollopers!””* Un autre citoyen du Nouveau-Brunswick déclara être resté coi lorsqu’il rejoignit son unité militaire à Montréal et qu’on lui adressa les salutations suivantes: “Des Maritimes, vraiment! Vous êtes le premier homme des Maritimes que je rencontre. J’avais commencé à penser qu’il y avait là-bas seulement des femmes. La ville en est remplie. Presque toutes les prostituées de Montréal prétendent être originaires du Nouveau-Brunswick!” Les gens des Maritimes, notamment ceux qui avaient quitté la région pour ensuite y revenir, se réveillèrent à un sentiment d’appartenance régionale et vinrent à partager une attitude commune à l’égard de la source d’où coulait la majorité de ces remarques désobligeantes. Bon nombre d’entre eux convenaient, avec le professeur-journaliste H.S. Congdon, que les Canadiens du centre étaient “d’insupportables égoïstes”.

Les “droits des Maritimes”

Les questions régionales occupèrent une place prépondérante dans les élections fédérales de 1921. Ainsi les libéraux tirèrent parti du peu de cas que faisait le gouvernement des plaintes régionales pour remporter vingt-cinq des trente-et-un sièges des Maritimes. Dans des provinces où un changement de 2% ou 3% du vote populaire signifiait habituellement la défaite ou la victoire, ils ouvrirent des marges allant de 9% à 20% sur leurs principaux adversaires. L’arrivée du bloc des Maritimes à Ottawa coïncida avec celle d’un groupe de soixante-cinq progressistes provenant principalement de l’Ouest. Préoccupé à courtiser l’Ouest, qui était la clé du maintien du pouvoir, le premier ministre W.L. Mackenzie King avait peu de temps ou de sympathie pour les citoyens des Maritimes qui, se plaignait-il, lui avaient tenu tête “dans un esprit vil et belligérant”. Des délégations envoyées à maintes reprises à Ottawa par les hommes politiques et les hommes d’affaires, les leaders des travailleurs et des agriculteurs, portèrent peu de fruits. Lorsque le mouvement régional exprima sa colère aux élections partielles critiques de Halifax et de Kent à la fin de 1923, King accrut simplement ses efforts pour se concilier l’Ouest, en croyant, apparemment, que s’il prêtait une attention suffisante aux questions locales, telles le dragage, les jetées, les quais et autres distributions fédérales, il pourrait toujours conserver une part raisonnable des sièges des Maritimes.

* Des bouffeurs de harengs, des promeneurs en bateau à voiles et des flâneurs sur les quais!



En voiture! C'est par l'entremise d'une politique de transport favorable aux Maritimes que les clubs des Maritimes espèrent atteindre la prospérité. Avec l'aimable concours des Archives de l'Université Acadia.

Incapables d'obtenir un redressement du gouvernement au pouvoir, les leaders des "droits des Maritimes" décidèrent de passer outre à l'autorité du Parlement et de faire appel au peuple canadien. Le *Herald* de Halifax parraina H.S. Congdon, ex-journaliste de Dartmouth et de Dawson City, pour faire une tournée des bureaux de presse afin d'obtenir une audience plus favorable pour la cause des Maritimes. Le *Telegraph-Journal* de Saint-Jean envoya son directeur, J.D. MacKenna, et son rédacteur, A.M. Belding, donner une série de conférences au centre et dans l'ouest du Canada respectivement. Les chambres de commerce et les clubs des Maritimes qui s'étaient maintenant formés à Moncton, Truro, Halifax et Sydney, produisirent des dépliants de propagande qu'ils envoyèrent par la poste, souvent accompagnés d'appels privés, à presque toutes les personnes, qui selon eux, avaient de l'influence dans le pays. En février 1925, une prétendue "grande" délégation supportant les "droits des Maritimes", composée de plus de 300 personnes, subventionnée par les villes de Halifax et de Saint-Jean et censée inclure un représentant de chacune des chambres de commerce et des municipalités, organisa une démonstration bruyante

lors d'une présentation au Cabinet fédéral. Alors que King dénonçait, dans son journal, tous ceux qui y avaient participé — une délégation "conservatrice", l'avait-il appelée, malgré son leadership manifestement libéral —, la presse et les hommes politiques ailleurs au Canada furent du moins impressionnés par la sincérité des citoyens des Maritimes; ils exhortèrent le gouvernement fédéral à alléger les problèmes de cette région.

A ce moment-là, les leaders des Maritimes furent poussés au bord du désespoir par le quasi effondrement de leur économie. Quoique la protestation régionale s'était produite pendant une période de prospérité relative, une récession générale, qui eu lieu au début des années 1920, se transforma en une dépression prolongée dans les Maritimes. Coupés des marchés traditionnels par les tarifs de fret, voyant sa protection par les tarifs douaniers minée par l'inflation, les rabais et les diminutions réelles, les fabricants des Maritimes se trouvèrent en piètre position pour concurrencer dans une économie nationale. Déjà intégrées à un système de filiales, contrôlées par le centre du Canada, les usines des Maritimes, telles la *Canada Car Company* d'Amherst ou la *Maritime Nail Company* de Saint-Jean fermèrent leurs portes, et le marché fut directement approvisionné depuis le centre du Canada. La *British Empire Steel Corporation*, qui comprenait une section de mines de charbon ayant une production de 5 à 7 millions de tonnes par année, fut mise en déroute. La société tenta de faire retomber ses pertes sur ses travailleurs, qui à leur tour, résistèrent par des grèves annuelles de 1922 à 1925. En 1926, la grande section de fer et d'acier de la dite société était en faillite et entre les mains d'un séquestre. De 1920 à 1926, 40% des emplois dans le secteur manufacturier disparaissait de la région. Environ 15% à 20% de la population quitta la région durant la décennie 1920-1930.

F.B. McCurdy, un riche financier et ex-ministre dans le Cabinet du leader conservateur Arthur Meighen, favorisa une stratégie analogue à celle appliquée par Fielding quarante ans plus tôt. Procédant sur les scènes provinciales, il espérait former une coalition de libéraux et de conservateurs, et à partir d'une position de force locale, demander des révisions constitutionnelles qui donneraient à la Nouvelle-Ecosse (ou aux provinces qui y participeraient) le contrôle sur leur propre politique de tarifs douaniers et de commerce. Une faction dirigée par W.H. Dennis, directeur-éditeur du *Herald* de Halifax, s'opposait farouchement à la stratégie de McCurdy et cherchait plutôt à marchander à partir d'un groupe régional plus traditionnel du parti conservateur. C'était aussi la voie préconisée par J.B.M. Baxter, défenseur des "droits des Maritimes" et premier ministre du Nouveau-Brunswick. Grâce à d'habiles manoeuvres politiques, la faction de Dennis devança l'éventuelle mise en candidature de McCurdy au leadership provincial, tandis que les conservateurs se

présentèrent au palier fédéral comme des candidats oeuvrant pour la défense des “droits des Maritimes”: il s’engagèrent à voter, au besoin, comme indépendants sur les questions régionales. Aux élections de 1925, les questions régionales prédominèrent encore et les conservateurs — les nouveaux champions des “droits des Maritimes” — accrurent leur part du vote populaire de 24% en Nouvelle-Ecosse, de 20,3% au Nouveau-Brunswick et de 10,8% à l’Ile-du-Prince-Edouard. Réduit à une position minoritaire, le gouvernement King nomma une commission royale dirigée par Sir Andrew Rae Duncan, un avocat britannique possédant de l’expérience industrielle et qui avait déjà réussi à apaiser une agitation ouvrière dans le cas des mines de charbon en Nouvelle-Ecosse, pour faire enquête sur les problèmes des Maritimes. A l’approche des élections de 1926, King promit d’exécuter toutes les recommandations faites par la Commission, quelles qu’elles soient.

La Commission Duncan

Dans une étude brève mais exhaustive des problèmes de la région, Duncan chercha à faire des recommandations susceptibles d’être exécutées, c’est-à-dire qui n’éveilleraient pas l’antagonisme des régions plus influentes. Son rapport présenta de solides arguments en faveur de subventions fédérales fondées sur la nécessité et préconisa l’utilisation du transport comme moyen d’expansion régionale. Parmi les recommandations particulières, on trouvait des augmentations immédiates de subventions, afin de donner aux Maritimes une certaine égalité avec les autres régions, une part de tous les rajustements subséquents; une réduction de 20% des tarifs de fret à travers et en provenance de la région; la canalisation des fonds fédéraux dans l’amélioration des ports par l’intermédiaire des conseils des ports de Halifax et de Saint-Jean; un second bac pour wagons destiné à l’Ile-du-Prince-Edouard; et une indemnité sous forme de subventions directes aux producteurs d’acier des Maritimes pour les rabais consentis sur les tarifs douaniers aux concurrents du centre du Canada pour le charbon importé qui serait utilisé pour la fusion et la fonte. Si Duncan ne se prononça pas clairement pour ou contre le tarif douanier ce n’est pas dû au manque de considération du problème, mais parce qu’il s’était rendu compte que la région elle-même était divisée sur la question et qu’il ne pouvait faire aucune recommandation qui ne choquerait pas d’autres parties plus influentes du pays.

Les commentaires sur le rapport semblaient favorables d’un bout à l’autre du pays, grâce en partie au travail de sensibilisation effectué préalablement. King réitéra son intention d’en exécuter les recommandations et de s’en servir comme base pour rebâtir son parti démantelé dans les Maritimes. A cette fin, il nomma deux solides hommes d’Etat régionaux

au Cabinet, le talentueux J.L. Ralston de Nouvelle-Ecosse et le leader acadien et ex-premier ministre du Nouveau-Brunswick, P.J. Véniot.

Le zèle et les capacités des ministres provenant des Maritimes furent vite mis à l'épreuve. J.A. Robb, ministre des Finances et représentant d'une circonscription voisine de Montréal, prétendant que l'adoption des recommandations du rapport allait contrecarrer d'éventuelles réductions d'impôts, "divulgua" à la presse des estimations fortement gonflées des coûts d'exécution du rapport. Une opposition additionnelle vint de la part des représentants des Prairies qui cherchèrent à utiliser le rapport comme moyen d'arracher de plus amples concessions pour leur propre région. Comme les leaders des "droits des Maritimes" menaçaient d'organiser une nouvelle agitation en 1927 et que l'ajournement de la session parlementaire pour Pâques approchait, le Cabinet conclut un compromis sur la plus importante des recommandations du rapport. D'une manière théâtrale, Mackenzie King annonça une loi accordant une hausse de subvention (même si elle n'était que sur une base temporaire et dépendait du fait que les Maritimes acceptaient que d'autres concessions soient accordées aux Prairies), une réduction de 20% des tarifs de fret, des conseils des ports nationaux pour Halifax et Saint-Jean, et des primes offertes aux cokeries afin de fournir un marché pour le charbon des Maritimes. Toutes les recommandations du rapport qui n'avaient pas été mentionnées n'étaient pas, au dire de King, rejetées. Mais leur exécution était seulement retardée pour que l'on puisse les étudier en profondeur.

Bien que le rapport Duncan ait été loin d'avoir été exécuté "presque dans sa totalité", comme l'avait prétendu King, l'acceptation des points prépondérants du rapport donna aux leaders des Maritimes la possibilité de projeter une image plus optimiste de leur région lorsqu'ils tentèrent d'attirer les investissements qui se présentaient alors en raison des conditions économiques de cette période. En proclamant que leurs problèmes étaient réglés, les leaders des Maritimes espéraient renverser une image de stagnation régionale qu'ils avaient inconsciemment projetée par leur agitation. A cet égard, ils eurent assez de succès et de nouveaux investissements arrivèrent dans la région sous forme de scieries, d'hôtels touristiques et d'améliorations des ports. Mais en faisant connaître leur satisfaction et en annonçant leur prospérité imminente, ils minèrent également l'efficacité de l'agitation ultérieure suscitée par les engagements fédéraux qui n'étaient toujours pas honorés.

L'Ile-du-Prince-Edouard avait plutôt de la malchance. La recommandation pressante de Duncan sur le bac pour wagons demeura inexécutée jusqu'à ce qu'elle soit rattachée à un supplément budgétaire juste avant les élections de 1930. La hausse de subvention n'avait également pas satisfait le besoin désespéré de l'Ile en revenus additionnels pour

assurer les services essentiels. En 1928, J.A. Robb promit vaguement de s'occuper des réclamations de l'Île quand il tenta de persuader le nouveau premier ministre, S.A. Saunders, de rompre toute collaboration avec la Chambre de commerce et les autres premiers ministres des Maritimes concernant les pressions exercées au sujet des réclamations financières. Finalement, l'Île-du-Prince-Édouard n'y gagna rien et sa défection laissa une brèche dans le front régional formé par les trois provinces au cours du dernier quart de siècle.

Bien que les habitants des Maritimes aient perdu confiance en l'efficacité de la protestation régionale, notamment durant la grande crise des années 1930, moment où chaque secteur était préoccupé par ses propres problèmes, il ne fallait pas sous-estimer l'incidence immédiate et à long terme de l'agitation et du sentiment régional. Étant de petites provinces dans un système fédéral en constante évolution, les Maritimes devaient se démener davantage pour simplement conserver ce qu'elles possédaient. Grâce à leur agitation et à la commission royale qu'elle avait suscitée les leaders des Maritimes purent arrêter durant une courte période l'érosion de leur position régionale et même enregistrer de modestes gains. La création de la Commission du tarif de fret des provinces maritimes, un organisme qu'ils fondèrent en tant que chien de garde permanent des intérêts en matière de transport régional, marqua l'apparition d'une bureaucratie interprovinciale axée sur les objectifs régionaux. Également importants, à long terme, furent certains principes qui avaient été énoncés et qui furent par la suite défendus tel l'évaluation du besoin financier, lorsque le moment était venu de fixer les subventions fédérales-provinciales, et le souci de l'expansion régionale dans le cadre de la politique du transport. Bien que les gouvernements du temps les aient bien peu pris en considération, ces deux principes restèrent dans l'esprit du public et furent appliqués partiellement en périodes de prospérité. D'autres initiatives de réforme dans les Maritimes, prises au cours des années 1920, comprirent un mouvement coopératif dynamique et de fructueuses entreprises de commercialisation régionale des oeufs, de la volaille et du bétail. Au même moment, l'échec du projet de fondation d'une université régionale témoigne aussi bien de la profondeur des sentiments de réforme et d'appartenance régionale que de la persistance des loyautés locales et culturelles encore plus grandes qui, comme sur la question de l'union législative, primaient nettement.

Conclusion

Le régionalisme des Maritimes fut un état d'esprit, une question de perception et de croyance. Encouragés par la situation géographique et par une relation commune avec la mer, les résidents des trois provinces

manifestèrent, au milieu du XIX^e siècle, une perspective d'intérêt commun, notamment au sujet de l'expansion du chemin de fer, et ils considèrent même brièvement que l'union politique serait utile à la poursuite de leurs objectifs. Du même coup, la Confédération atténua cette expression initiale du régionalisme et exerça des pressions pour la remplacer par une autre lorsque les habitants des Maritimes eurent d'abord résisté à la plus grande union pour ensuite réagir aux problèmes communs que soulevait cette dernière. Cette nouvelle démarcation régionale apparut initialement chez les députés fédéraux pour qui les avantages de collaborer, en vue de tenter d'influencer les politiques nationales, étaient très manifestes. La collaboration provinciale était une nécessité moins évidente et plus difficile à obtenir. Les efforts multiples du pionnier qu'était Fielding, pour travailler ensemble à obtenir de meilleures conditions et éventuellement à créer une colonie des Maritimes indépendante, firent ressortir la difficulté d'émettre une expression politique effective du sentiment régional dans une région divisée par des frontières provinciales. Quoique les trois gouvernements aient pu rechercher des objectifs communs comme de meilleures conditions financières, la stratégie adoptée pour les obtenir devait répondre autant aux besoins politiques que provinciaux de chacun. La stratégie sécessionniste, qui dans le cas de Fielding avait servi autant les intérêts du parti que ceux de la province, était politiquement embarrassante pour Blair et entraînait en conflit avec les tactiques soigneusement méditées de Sullivan pour à la fois obtenir de meilleures conditions et remporter les élections provinciales.

Le tournant du siècle fut témoin de la manifestation d'un régionalisme enraciné plus profondément dans l'esprit du public. Encouragé par l'intégration sociale croissante, par la montée d'une idéologie "progressiste", par une expression de plus en plus forte en littérature, par les rivalités entre les régions et par le déclin politique et économique, le régionalisme devint une force que ne pouvait ignorer les hommes politiques. Les trois gouvernements provinciaux lancèrent des initiatives concertées afin d'obtenir des indemnités financières en compensation de l'expansion territoriale. Ils finirent par former une coalition connue sous le nom de "droits des Maritimes". Ce mouvement représenta, au cours de cette période, l'apogée du sentiment d'appartenance régionale, alors que de grandes parties de la population, des hommes d'affaires, des enseignants, des agriculteurs et des travailleurs virent leurs intérêts personnels liés au succès économique de la région. Leur appui constant accordé sur les questions régionales au moment des élections, doublé de l'insécurité politique du gouvernement de King, résulta en la création de la Commission royale Duncan et en l'obtention de concessions. Lorsque les attentes suscitées par la Commission ne se concrétisèrent pas, les habitants des Maritimes éprouvèrent des déceptions. Bien que la conscience régionale ne soit pas disparue, elle

n'était plus caractérisée par l'optimisme et le sentiment d'accomplir quelque chose qui lui avait permis, pour un temps, de surmonter même les formidables obstacles à l'unité que constituaient les divisions politiques, économiques et sociales de la région.

Ouvrages à consulter

Les ouvrages consacrés à l'étude des Maritimes en tant que région comprennent: J.M. Beck, *The History of Maritime Union: A Study in Frustration* (Fredericton, 1969); W. Eggleston, *The Road to Nationhood: A Chronicle of Dominion-Provincial Relations* (Toronto, 1964); E.R. Forbes, *The Maritime Rights Movement, 1919-1927: A Study in Canadian Regionalism* (Montreal, 1979); W.S. MacNutt, *The Maritimes and Confederation*, Canadian Historical Booklet No. 2 (Ottawa, 1967); Robert Rumilly, *Histoire des Acadiens*, deux tomes (Montréal, 1955); P.B. Waite, *The Life and Times of Confederation* (Toronto, 1962); et W.M. Whitelaw, *The Maritimes and Canada before Confederation* (Toronto, 1934).

Les ouvrages suivants traitent uniquement de l'Île-du-Prince-Édouard: F.W.P. Bolger, ed., *Canada's Smallest Province* (Charlottetown, 1973); F.W.P. Bolger, *Prince Edward Island and Confederation, 1863-1873* (Charlottetown, 1964); Frank MacKinnon, *The Government of Prince Edward Island* (Toronto, 1951); Errol Sharpe, *A People's History of Prince Edward Island* (Toronto, 1976); David Weale et Harry Bagole, *The Island and Confederation: The End of an Era* (Charlottetown, 1973). Le Nouveau-Brunswick est le sujet des études suivantes: W.M. Baker, *Timothy Anglin 1822-96: Irish Catholic Canadian* (Toronto, 1977); A.T. Doyle, *Front Benches and Buck Rooms* (Toronto, 1976); W.S. MacNutt, *New Brunswick: A History 1784-1867* (Toronto, 1963); et Carl Wallace, "Albert Smith: Confederation and Reaction in New Brunswick 1852-1882," *Canadian Historical Review*, 44 (1963). Parmi les ouvrages publiés sur la Nouvelle-Écosse, on trouve: J.M. Beck, *The Government of Nova Scotia* (Toronto, 1957); C.B. Ferguson, *Hon. W.S. Fielding: The Mantle of Howe* (Windsor, N.S., 1970); D.A. Muise, "Parties and Constituencies: Federal Elections in Nova Scotia, 1867-1896," *CHA, Historical Papers*, (1971); et K.G. Pryke, *Nova Scotia and Confederation* (Toronto, 1979).

Voici d'utiles collections d'essais: D.J. Bercuson, ed., *Canada and the Burden of Unity* (Toronto, 1977); D.J. Bercuson et P.A. Buckner, eds., *Eastern and Western Perspectives: Papers from the Joint Atlantic Canada/Western Canadian Studies Conference* (Toronto, 1981); R.J. Brym and R.J. Sacouman, eds., *Underdevelopment and Social Movements in Atlantic Canada* (Toronto, 1979); Jean Daigle, ed., *Les Acadiens des Maritimes: études thématiques* (Moncton, 1980); Carl F. Klinck, *Literary History of Canada*, deuxième édition, (Toronto, 1976), volume un; Vernen Smitheram et al., eds., *The Garden Transformed* (Charlottetown, 1982); et Mason Wade, ed., *Regionalism in the Canadian Community, 1867-1967* (Toronto, 1969). Depuis 1971, on peut lire la plupart des meilleurs articles sur les Maritimes dans la revue *Acadiensis*.

