

BALL, Norman R., dir., *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada*. Montréal, Boréal, 1988. 351 p. 34,95 \$

Marc Vallières

Volume 42, Number 4, printemps 1989

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/304741ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/304741ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (print)

1492-1383 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Vallières, M. (1989). Review of [BALL, Norman R., dir., *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada*. Montréal, Boréal, 1988. 351 p. 34,95 \$]. *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 42(4), 597–598.
<https://doi.org/10.7202/304741ar>

COMPTES RENDUS

BALL, Norman R., dir., *Bâtir un pays. Histoire des travaux publics au Canada*. Montréal, Boréal, 1988. 351 p. 34,95\$

Ce collectif s'inscrit dans la continuité d'une publication de l'American Public Works Association: *History of Public Works in the United States: 1776-1976*. Cette association s'est même impliquée directement «sous l'angle financier, administratif et rédactionnel» (p. 9) dans le projet, en collaboration avec l'Association canadienne des travaux publics ainsi que de nombreux bailleurs de fonds reliés au domaine. Dirigée par Norman R. Ball, la publication regroupe treize contributions d'une vingtaine de pages portant sur des travaux de construction réalisés à partir de «deniers publics consacrés à l'amélioration du bien commun» (p. 20). Les textes dressent des courtes synthèses par secteurs d'activité des transformations technologiques dans les travaux de construction d'intérêt public, qui visent à répondre aux besoins très concrets des sociétés urbaines issues de l'industrialisation.

Les contributions portent sur l'histoire des transports, des services publics et des infrastructures urbaines, soit les ponts (Phyllis Rose), les routes, rues et autoroutes (Larry Mc Nally), les transports en commun dans les villes (Paul-André Linteau), les chemins de fer (Christopher Andreae), les voies d'eau (Robert Passfield), l'irrigation et la lutte contre les inondations (A. A. Den Otter), l'électricité (Arnold Roos), l'approvisionnement en eau (Letty Anderson), les réseaux d'égouts (Douglas Baldwin), le traitement des déchets solides (Phyllis Rose), les édifices publics (Mark Fram et Jean Simon-ton), les aéroports (Julie Harris) et la construction des villes (Alan F. J. Artibise). Ce regroupement des sujets couverts se révèle des plus intéressants, notamment par l'introduction de nouvelles questions rarement étudiées: l'irrigation et le traitement des déchets liquides et solides. Dans la plupart des textes, les auteurs tentent d'approfondir la relation entre les intervenants économiques privés, d'une part, et l'État (fédéral, provincial ou municipal) qui, d'autre part, s'implique à leur demande dans des travaux d'infrastructures, entièrement ou partiellement financés et contrôlés par lui. Malgré cet éventail étendu, il faut regretter l'absence d'un bon chapitre sur les installations portuaires, les quais, le dragage et les appuis à la navigation maritime, tels le pilotage, les bouées et les phares (présents pour ces derniers cas dans celui sur les voies d'eau). L'ordonnancement des chapitres étonne et le lecteur cherche la logique d'ensemble: pourquoi commencer par les ponts et terminer par une partie très synthétique sur la construction des villes? L'intéressante section d'Artibise aurait pu servir d'introduction à une partie sur les travaux publics urbains ou liés aux besoins urbains. Une courte synthèse équivalente aurait pu brosser un tableau d'ensemble de l'évolution des transports au Canada et servir d'introduction aux groupes de textes qui s'y relie. Il aurait été inté-

ressant aussi d'aborder de façon plus approfondie l'évolution de l'ampleur et des formes de participation de l'État à ces travaux publics.

La qualité d'un tel ouvrage dépend bien sûr de celle des contributions individuelles. L'origine diversifiée des auteurs, historiens universitaires côtoyant des muséologues, des historiens des techniques et de l'architecture et des chercheurs autonomes ou à l'emploi de services gouvernementaux, explique une assez grande diversité d'approches. Certaines se préoccupent prioritairement des changements technologiques, d'autres de considérations politico-économiques, d'autres enfin intègrent mieux les aspects socio-économiques des questions et savent les remettre en contexte. Une majorité de contributions a puisé de façon solide à une historiographie variée et apporte une synthèse de qualité sur le thème abordé, d'autres laissent à désirer tant par le contenu que par l'organisation de la matière, en particulier celles sur les chemins de fer et sur les édifices publics. Plusieurs demeurent essentiellement descriptives, racontant les exploits des ingénieurs et constructeurs de grands ouvrages. Certaines ont eu le souci d'une couverture équilibrée des régions canadiennes, d'autres s'en sont tenues à l'Ontario ou à l'Ouest sans justification particulière.

La traduction française, réalisée sous la direction de Paul-André Linteau, se défend très bien dans l'ensemble. Elle ne parvient pas toutefois à corriger l'absence générale de l'historiographie canadienne de langue française (sauf dans les textes de Linteau, Passfield et Artibise). Cette méconnaissance se répercute sur la place du Québec dans la plupart des contributions, comme s'il n'y avait pas d'inondations au Québec, ni d'égouts ou de chemins de fer, et sur la compréhension du contexte particulier de certaines activités plus spécifiques au Québec (maritimes ou architecturales, par exemple).

Signalons la présence d'illustrations généralement bien choisies et bien reproduites, qui appuient efficacement le texte en le concrétisant. Quelques absences étonnent, comme le pont de Québec ou la centrale de Niagara, tout comme la double présence du train de banlieue GO de Toronto (p. 96 et 122). Au-delà de ces quelques travers, cet ouvrage collectif a le mérite de réunir des contributions utiles qui brossent un tableau d'ensemble d'activités économiques importantes, rassemblées sous le point de vue de l'implication directe ou indirecte de l'État.

*Département d'histoire
Université Laval*

MARC VALLIÈRES