Document generated on 04/23/2024 7:32 p.m.

Revue d'histoire de l'Amérique française

MARTEL, Frère Jules, s.c., *Histoire du système routier des Cantons de l'Est avant 1855*. Thèse de maîtrise présentée à l'Université d'Ottawa.

G. Baillargeon

Volume 18, Number 3, décembre 1964

URI: https://id.erudit.org/iderudit/302403ar
DOI: https://doi.org/10.7202/302403ar

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

Baillargeon, G. (1964). Review of [MARTEL, Frère Jules, s.c., *Histoire du système routier des Cantons de l'Est avant 1855*. Thèse de maîtrise présentée à l'Université d'Ottawa.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, *18*(3), 451–453. https://doi.org/10.7202/302403ar

Tous droits réservés © Institut d'histoire de l'Amérique française, 1964

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

Frère JULES MARTEL, s.c., *Histoire du système routier des Cantons de l'Est avant 1855.* Thèse de maîtrise présentée à l'Université d'Ottawa.

L'introduction de vingt-deux pages produit une pénible impression: que de détails et de citations inutiles, qui nuisent à l'unité de l'idée principale. On dirait que l'auteur a inséré dans l'introduction les citations qui ne voulaient pas trouver place dans le livre. Et pourtant l'introduction est en fait le premier chapitre de l'ouvrage. De plus, dès la deuxième ligne de l'introduction on lit: "la loi anglaise dite 'franc et commun soccage' ", alors que le franc et commun soccage n'est pas une loi mais une tenure. On se demande, à certains moments, si l'auteur fait l'histoire des routes ou celle des gens qui ont voyagé sur les rivières et sur les routes des Cantons de l'Est.

On se demande également sur quel principe l'auteur s'appuie pour décider s'il doit insérer une citation dans le texte ou la détacher en l'écrivant en retrait. Ainsi, la citation no 28, p. 19, est courte et elle est séparée du texte, alors qu'une citation de trois pages (pp. 59 à 62) est insérée dans le texte.

Autre détail qui dénote un manque de soin: l'auteur ajoute après coup de nombreuses citations, sans se donner la peine de changer le numéro d'ordre de celles qui suivent. Exemples: pp. 21-22, les références 29a, 29b; p. 40, réf. 21, 21a; p. 41, réf. 23a, 23b; p. 65, réf. 7, 7a; p. 101, réf. 79a, 79b; p. 104, réf. 88a, 88b; pp. 117-118, réf. 10, 10a; pp. 120-121, réf. 14, 14a; pp. 215-217, réf. 4a, 4b, 4c, 4d; pp. 218-219, réf. 5, 5a. Nous donnons la série ci-haut pour montrer qu'il n'y a même pas d'uniformité dans la façon d'ajouter les lettres après les nombres.

Par ailleurs, plusieurs titres d'ouvrages imprimés, qui devraient être soulignés, ne le sont pas. Ex.: réf. 47, p. 86; réf. 84, p. 103; réf. 87, p. 104.

De plus, un bon nombre de références sont incomplètes. Ainsi, la référence 47, p. 86, n'indique pas la page et ne dit pas si c'est dans l'appendice non paginé. Les références à des textes de loi, qui ne donnent ni le titre du volume, ni la page où l'on peut trouver le texte, semblent des références glanées dans d'autres ouvrages mais non vérifiées par l'auteur. Ex.: p. 138, p. 218, p. 219. Souvent la désignation de la loi n'est même pas complète. Ex.: p. 138, réf. 49 et 50; et p. 218.

L'auteur confond également l'usage d'*idem* avec celui d'*ibidem*. Ex.: p. 97, réf. 69, 70.

Au sujet de la route de Craig, l'auteur écrit (p. 110): "L'histoire de cette route commence avec la décision de James Craig, gouverneur fanatique, de saturer les nouveaux cantons d'une population entièrement d'importation britannique..." Le lecteur aimerait bien voir cette affirmation appuyée sur quelque source, car les raisons données par Craig à Ryland (p. 113), à qui il n'avait rien à cacher, sont tout autres et sont bien suffisantes pour justifier la construction de la route. Ces raisons sont d'ailleurs corroborées par la Gazette de Québec (p. 114), par un rapport d'un comité de tout le Conseil (p. 117), par un habitant des cantons (p. 120), par Joseph Bouchette (p. 121), par une centaine de pétitionnaires de la ville de Québec (p. 123), et par l'auteur lui-même, qui dit (p. 260): "Malheureusement... la route ne sera pas entretenue..." Convient-il d'accepter sans examen l'affirmation d'un auteur (voir réf. no 37, p. 55) qui s'appuie sur une phrase écrite par Sewell en 1810, dans laquelle il n'est pas question de route: "Je suis porté à croire qu'il faut déborder et submerger la population canadienne par l'établissement d'Anglais protestants", pour supposer que c'était le motif qui avait poussé Craig, l'année précédente, à décider d'ouvrir une route vers les Cantons?

L'auteur n'a pas remarqué qu'il mentionne le chemin Gosford (pp. 139, 140) avant d'avoir expliqué ce qu'est ce chemin (p. 148).

L'auteur semble se méprendre sur le sens du mot inanition lorsqu'il écrit (p. 262): "De zélés missionnaires colonisateurs se chargèrent de dénoncer courageusement l'inanition des autorités responsables et de leur tracer un programme d'action..." Inanition veut ordinairement dire: épuisement causé par le manque de nourriture.

L'auteur simplifie un peu trop les choses lorsqu'il écrit (p. 262): "Sir Georges-Etienne Cartier remplaça la tenure sei-

gneuriale par le système municipal". L'abolition de la tenure seigneuriale est une affaire légèrement plus compliquée que ça et on ne peut l'attribuer à un homme en particulier. C'est une erreur aussi de laisser entendre que c'est G.-E. Cartier qui a aboli la tenure seigneuriale.

On se demande pourquoi l'auteur utilise (p. 110) le mot anglais "settlement" dans "le plus proche settlement".

La partie intitulée: Conclusion (p. 213-222), n'est pas une conclusion du tout; elle parle simplement de l'état des choses en 1850 et d'une loi votée en 1855 et constitue simplement un nouveau chapitre qui parle de choses dont il n'a pas encore été question. C'est pourquoi il est appuyé sur des références, alors qu'une conclusion n'a pas besoin de références parce qu'elle s'appuie sur tout ce qui a été prouvé antérieurement et en dégage les grandes lignes. Ayant ainsi utilisé le mot conclusion à mauvais escient, l'auteur appelle "Sommaire" (p. 259-262) ce qui tient lieu de conclusion.

Si l'auteur avait placé au début de son ouvrage une vraie introduction indiquant le but poursuivi et la façon dont il entendait traiter le sujet, cela l'aurait forcé lui-même à préciser sa pensée et à éliminer les hors-d'œuvre.

Personnellement, nous aurions aimé trouver dans l'ouvrage beaucoup plus de témoignages de contemporains sur les effets du manque de chemins ou sur les progrès qu'apportèrent les nouveaux chemins.

On pourrait faire encore d'autres remarques. Que celles-là suffisent à montrer que l'ouvrage aurait besoin d'être remis sur le métier avant publication.

G. BAILLARGEON