

**Jean LECLERC, *Le Saint-Laurent et ses pilotes (1805-1860)*  
(Ottawa, Leméac, 1990, 232 pp. ISBN 2-7609-1934-X)**

Alain Frank, M.A.T.P.

Volume 12, numéro 2, 1990

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1081681ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1081681ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Association Canadienne d'Ethnologie et de Folklore

ISSN

1481-5974 (imprimé)

1708-0401 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Frank, A. (1990). Compte rendu de [Jean LECLERC, *Le Saint-Laurent et ses pilotes (1805-1860)* (Ottawa, Leméac, 1990, 232 pp. ISBN 2-7609-1934-X)]. *Ethnologies*, 12(2), 154–156. <https://doi.org/10.7202/1081681ar>

Jean LECLERC, *Le Saint-Laurent et ses pilotes (1805-1860)*  
(Ottawa, Leméac, 1990, 232 pp. ISBN 2-7609-1934-X)

Il y a bien longtemps qu'un ouvrage sur les pilotes du Saint-Laurent n'avait pas vu le jour, et le livre de Jean Leclerc nous présente, à travers le thème du pilotage, une facette mal connue de l'histoire maritime du Québec. Ce sujet n'est pas nouveau, puisque beaucoup d'auteurs en font état dans la littérature québécoise au XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup>, mais c'est la première fois qu'un chercheur situe de façon claire et précise l'organisation de cette activité professionnelle qui a profondément marqué la navigation sur le fleuve.

L'ouvrage, qui se divise en quatre parties, traite surtout de la naissance du pilotage dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle sur le fleuve Saint-Laurent. Inspirée du modèle anglais, la Trinity House de Québec est créée en 1805 pour répondre à deux besoins précis : mieux réglementer les pilotes et les navires circulant sur le fleuve, et améliorer la navigation sur le Saint-Laurent. La mise sur pied d'une telle organisation est intimement liée aux transformations économiques du XIX<sup>e</sup> siècle où le mode de transport par eau prédomine.

La première partie est consacrée à la fonction géopolitique du fleuve, à l'organisation du trafic maritime qui gravite autour des ports de Québec et de Montréal, et à la naissance de la Trinity House qui régit le pilotage sur le fleuve pendant cette période.

Au chapitre deux, l'auteur nous entretient du rôle prépondérant qu'a joué le port de Québec dans la navigation fluviale et océanique à l'âge de la voile, et met en relief les principales fonctions des infrastructures portuaires. Le port de Québec est marqué à cette époque par la prospérité du commerce du bois et par l'industrie de la construction navale, ce qui augmente considérablement la circulation des bâtiments océaniques dans les eaux du fleuve.

En parlant du fleuve et ses pilotes, l'auteur ne pouvait passer sous silence les dangers et les difficultés de la navigation dans les eaux du Saint-Laurent. C'est ainsi qu'il examine dans le troisième chapitre les efforts qui ont été entrepris au cours du XIX<sup>e</sup> siècle pour doter le fleuve d'infrastructures de toutes sortes destinées à rendre la navigation plus sécuritaire, à savoir l'implantation d'un réseau de phares et d'un système de signalisation maritime. Mais c'est au dernier chapitre que l'auteur entre dans le vif du sujet et nous parle principalement du métier de pilote à partir de l'époque de la libre concurrence jusqu'à l'incorporation des pilotes en 1860. On y aborde notamment les

structures administratives qui régissent le pilotage, les conditions de travail, les étapes de l'apprentissage, les risques du métier, etc.

Bien qu'il soit souvent nécessaire de situer, pour ceux qui ne sont pas familiers avec l'histoire maritime au XIX<sup>e</sup> siècle, le contexte dans lequel évolue la navigation sur le fleuve, les premiers chapitres constituent, en fait, une sorte de préambule qui peut paraître long avant d'arriver au sujet proprement dit de l'ouvrage. Le livre de Jean Leclerc porte en grande partie sur les aspects administratifs de l'organisation du pilotage, c'est-à-dire la construction et la gestion des phares, la juridiction de la navigation sur le fleuve et la structure de fonctionnement du pilotage. L'auteur analyse le caractère distinct de la Trinity House de Québec et son implication dans la navigation sur le fleuve au XIX<sup>e</sup> siècle. Il met en lumière plusieurs éléments nouveaux du métier de pilote sans toutefois approfondir tous les aspects du pilotage.

Il aurait été intéressant que l'auteur pousse un peu plus loin son investigation en ce qui concerne l'espace socio-professionnel, c'est-à-dire les grandes familles de pilotes, la perception du pilote dans la société, les relations des pilotes entre eux. La pratique professionnelle, les habitudes ou les méthodes de travail, la conduite d'un bâtiment en fonction de la route et la connaissance des bateaux pilotes sont d'autres points qui mériteraient un approfondissement futur. On sait peu de chose sur la pratique du pilotage à voile. Le bateau était l'outil indispensable du pilote du XIX<sup>e</sup> siècle et il est évident que sans bateau le pilote n'existait pas. Souhaitons que ces aspects du pilotage feront l'objet du second volet de l'étude de Jean Leclerc qui portera sur cette activité professionnelle à l'époque contemporaine.

Les sources utilisées dans cet ouvrage sont nombreuses et témoignent de la richesse du sujet. En mettant à contribution, par exemple, les archives du Port de Québec, Fonds de la Trinity House de Québec, l'auteur disposait d'une documentation de première main qui n'avait jamais encore été utilisée jusqu'ici de manière exhaustive. Les propos des premiers chapitres traduisent largement l'utilisation des renseignements puisés dans ces documents administratifs. La présence de plusieurs appendices à la fin de l'étude constituent une source supplémentaire de connaissances, mais il aurait été souhaitable d'y retrouver également les listes des pilotes inscrits dans les registres de la Trinity House depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle, ce qui constituerait un outil fort utile pour les chercheurs, notamment les généalogistes. Notons que certains termes empruntés au vocabulaire marin ne sont pas toujours utilisés à bon escient et qu'une connaissance pratique des particularités du fleuve aurait été un atout non négligeable.

Cette étude, qui apporte une contribution significative à l'histoire maritime du Québec, est pionnière, car aucune synthèse n'a été entreprise sur le sujet jusqu'à maintenant. Au total, il s'agit d'un ouvrage important dont l'un des mérites est de bien cerner toute la question du pilotage au XIX<sup>e</sup> siècle et de rassembler une documentation d'un grand intérêt qui ouvre la voie à d'autres problématiques de recherche. Une meilleure connaissance par le public des activités maritimes est susceptible de constituer un élément déclencheur conduisant à un mouvement de recherche qui, espérons le, se fera par le biais de plusieurs disciplines. L'ouvrage est fort accessible et sérieux, et les amateurs d'histoire maritime éprouveront beaucoup de plaisir à le lire.

Alain FRANCK, M.A.T.P.  
Ethnologue  
Québec

---

Lucille GUILBERT *et al.*, *Pauvre ou vagabond: le quêteux et la société québécoise* (Québec, Rapports et mémoires de recherche du CÉLAT, 1987, vi. + 142 pp. ISBN 2-920576-18-6)

This work is a welcome addition to the increasing body of study which attempts to analyze traditional folkloric texts as instantiated discourse within which are couched the values, attitudes, beliefs, and indeed the entire ethos of the social group. As such, it offers not only invaluable insight into the historical and contemporary roles of the *quêteux*—or beggar—in Québec society, but attempts to devise a model for the separation of narrative as text and narrative as discourse. In her introduction to the work, Guilbert provides an outline of the various “types” of *quêteux* she will be examining. She takes care to point out, however, that these are not merely “analytic types” devised and adopted to fit her data, but represent real distinctions recognized in traditional Québec society. These distinctions are based on the perception of the *quêteux* as someone “qui n'est pas comme tout le monde”; that is, an individual who is seen as operating outside the norms governing the behaviour and defining the responsibilities recognized by the group. As such, the *quêteux* is a marginal character