

La navigation intérieure à Québec au dernier quart du XIX^e siècle

France Normand

Volume 43, numéro 3, hiver 1990

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/304812ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/304812ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (imprimé)

1492-1383 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Normand, F. (1990). La navigation intérieure à Québec au dernier quart du XIX^e siècle. *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 43(3), 323–351.
<https://doi.org/10.7202/304812ar>

Résumé de l'article

La reconstitution du trafic fluvial à l'entrée du port de Québec introduit aux pratiques et aux conditions d'exercice de la navigation sur le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle. Elle permet notamment de mettre en lumière la transformation des bases d'approvisionnement de Québec par eau et soulève du même coup tout le problème de l'évolution des réseaux de relations dans lesquels la ville s'insère. Nos recherches, appuyées sur une cartographie élaborée, montrent que la navigation intérieure est en voie de transformation et connaît même un déclin relatif pendant les dernières décennies du XIX^e siècle. L'examen de l'évolution des chargements des petits bateaux révèle à cet effet une réduction importante de l'éventail des marchandises expédiées à Québec par voie fluviale. Parallèlement, l'aire de relations du port de Québec - telle qu'elle se dégage à l'analyse des mouvements de navires - tend graduellement à se contracter.

LA NAVIGATION INTÉRIEURE À QUÉBEC AU DERNIER QUART DU XIX^e SIÈCLE¹

FRANCE NORMAND

Centre de recherche en études québécoises
Université du Québec à Trois-Rivières

RÉSUMÉ

La reconstitution du trafic fluvial à l'entrée du port de Québec introduit aux pratiques et aux conditions d'exercice de la navigation sur le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle. Elle permet notamment de mettre en lumière la transformation des bases d'approvisionnement de Québec par eau et soulève du même coup tout le problème de l'évolution des réseaux de relations dans lesquels la ville s'insère. Nos recherches, appuyées sur une cartographie élaborée, montrent que la navigation intérieure est en voie de transformation et connaît même un déclin relatif pendant les dernières décennies du XIX^e siècle. L'examen de l'évolution des chargements des petits bateaux révèle à cet effet une réduction importante de l'éventail des marchandises expédiées à Québec par voie fluviale. Parallèlement, l'aire de relations du port de Québec — telle qu'elle se dégage à l'analyse des mouvements de navires — tend graduellement à se contracter.

ABSTRACT

By measuring the flow of the inward river traffic registered at the harbour of Quebec, this paper points out the evolution of traffic patterns on the St. Lawrence River in the last decades of the nineteenth century. It sheds light on the changing basis of Quebec's commercial relationships and thus provides a deeper insight into the process of transformation of spatial connections with the city. The decrease of the registered freight appears as one of the major features of the decline of the sailing activity. The mapping of the origin of the volume and the movement of small crafts on inland waterways also indicates the contraction of its network of relations as well as the progressive slowdown of the domestic trade.

Aucune étude n'a mis pleinement en évidence le rôle structurant du commerce intérieur et des infrastructures de communication dans le Québec de la seconde moitié du XIX^e siècle. Comme des recherches en cours s'emploient à le démontrer², il semble bien que la densification

¹ Cet article reprend en partie notre mémoire de maîtrise, *Navigation intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIX^e siècle*, thèse de M.A. (études québécoises), Université du Québec à Trois-Rivières, 1988. Les grandes lignes de cette recherche ont été présentées lors du Congrès annuel de la Société historique du Canada tenu en juin 1989 à l'Université Laval. Nous remercions nos directeurs de recherche, messieurs Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin. Nous remercions également messieurs Claude Bellavance et François Guérard pour leurs judicieux commentaires.

² Nous pensons ici à la vaste enquête menée conjointement par S. Courville, J.-C. Robert et N. Séguin, «L'axe laurentien, espace, économie et société: le Québec central au XIX^e siècle».

du réseau de villes et de villages et la multiplication des relations d'échange qui l'accompagne aient été des éléments déterminants dans la transformation de la socio-économie du Québec. Mais les mécanismes d'échanges régionaux restant largement méconnus, on ne peut encore évaluer l'impact réel de l'expansion des réseaux de transport routier, ferroviaire et fluvial sur le développement du «Québec de base». Cet article aborde la ville de Québec dans son espace relationnel au dernier quart du XIXe siècle et propose une saisie des faits d'échange à travers l'étude de la navigation intérieure, une activité qui demeure importante à la fin du siècle dernier. Plus particulièrement, il vise à mettre en lumière les rapports que Québec entretient par sa fonction portuaire avec le pays ambiant de l'axe fluvial. Certes, il s'agit d'une étude sectorielle qui ne prétend ni analyser la fonction maritime du port et l'évolution du commerce d'exportation ni l'impact des modes de transports concurrents. Néanmoins, elle apporte un éclairage nouveau sur un aspect important de l'évolution de la socio-économie de la ville et de ses rapports avec les autres régions du Québec.

DÉCLIN PORTUAIRE ET RESTRUCTURATION DU RÉSEAU DE RELATIONS DE QUÉBEC À LA FIN DU XIXe SIÈCLE: UN SURVOL HISTORIOGRAPHIQUE

La seconde moitié du XIXe siècle, souvent qualifiée de «période de bouleversement des espaces économiques», a consacré le ralentissement de la croissance de Québec et le déplacement de la fonction de métropole canadienne vers Montréal³. Ce déplacement doit toutefois être interprété dans une perspective large: celle de la place de ces centres urbains dans l'espace nord-américain, voire nord-atlantique. L'amélioration de la navigation sur le Saint-Laurent par la canalisation et l'approfondissement du chenal et l'émergence de Montréal comme point nodal du réseau ferroviaire canadien ont probablement joué à cet égard un rôle décisif⁴.

Très peu d'études traitent de l'évolution économique de la ville de Québec dans le dernier quart du XIXe siècle⁵. Cependant, certaines

³ Capitale de «l'empire laurentien», la ville de Québec se vit graduellement réduite au rôle de centre principal du Québec oriental. Voir P.-Y. Villeneuve, «La ville de Québec comme lieu de continuité», *Cahiers de géographie du Québec* (avril 1981): 49-60. Voir aussi J.-C. Thibodeau et Mario Polèse, *Distance de Montréal et développement économique urbain* (INRS-Urbanisation, rapport de recherche no 2, 1977), 140 p. François Drouin, pour sa part, a tenté d'expliquer l'importance régionale de Québec au tournant du XIXe siècle en recourant à la théorie des places centrales. Voir F. Drouin, *Québec 1791-1821: une place centrale?*, thèse de M.A., Université Laval, 1983.

⁴ À propos de l'expansion du réseau ferroviaire et de son impact sur le développement de ces centres urbains, voir R. Blanchard, *L'Est du Canada français* (Montréal, Beauchemin, tome 2, 1935), 334 p. Voir aussi G. Gervais, *L'expansion du réseau ferroviaire québécois, 1875-1895*, thèse de Ph.D., Université d'Ottawa, 1978, 538 p.; et C. F. Forward, «The Development of Canada's Five Leading National Ports», *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, 10,3, (février 1982): 25-45.

⁵ Les dernières décennies du XIXe siècle à Québec sont assez mal connues; l'évolution de la ville au cours de cette période dite de «déclin» a été très peu étudiée. Ainsi, la plus récente

hypothèses ont été avancées relativement au ralentissement de la croissance de cette ville après 1850. Au début des années 1970, A. Faucher a établi une relation entre, d'une part, les changements technologiques et la reconfiguration des réseaux d'échange et, d'autre part, le développement de Québec et de son port⁶. Plus près de nous, André Lemelin a repris l'idée que le déplacement des marchés et l'évolution technologique ont soustrait à la ville les territoires dont elle tirait une partie essentielle de ses ressources⁷. On a également évoqué l'affaiblissement d'activités économiquement structurantes pour expliquer le «déclin» de la ville; le remplacement du bateau à voile par le vapeur en fer y fut de toute évidence un facteur déterminant⁸. D'autres ont abordé plus spécifiquement le problème de la reconversion de la structure industrielle de la ville et mis l'accent sur la transformation des milieux d'affaires. Selon Pierre Poulin, par exemple, la chute du commerce du bois avec l'Europe et le ralentissement subséquent des activités d'import-export ont entraîné l'exode d'une partie importante des effectifs de la bourgeoisie commerciale de Québec, tout en permettant la consolidation de l'emprise de nouveaux entrepreneurs dans le commerce de gros à vocation régionale⁹. Sur un autre plan, on constate que les historiens et les géographes n'ont guère étudié le problème de la constitution du bassin régional d'approvisionnement¹⁰ du port de Québec. Si bien que nombre d'aspects des relations entre Québec et son hinterland immédiat restent toujours dans l'ombre. Bien sûr, des travaux considérables ont été réalisés sur l'évolution physique du port. Mais on sait peu de chose encore sur le commerce intérieur et les échanges sur le fleuve. Et on peut se

monographie consacrée à l'histoire de Québec se limite à raconter la ville depuis ses origines jusqu'à l'heure de l'apogée de ses relations avec l'empire. Voir J. Hare, M. Lafrance et D. T. Ruddel, *Histoire de la ville de Québec 1608-1871* (Montréal, Boréal/Musée canadien des civilisations, 1987), 399 p.

⁶ A. Faucher, *Québec en Amérique au XIXe siècle* (Montréal, Fides, 1973), 247 p.

⁷ André Lemelin, «Le déclin du port de Québec et la reconversion à la fin du XIXe siècle. Une évaluation de la pertinence de l'hypothèse du staple», *Recherches sociographiques*, 22,2 (mai-août 1981): 155-186.

⁸ Dans la première moitié du XIXe siècle, Québec a connu une croissance économique soutenue, nourrie par la demande anglaise en matière ligneuse et en bateaux de bois et par le commerce avec les États-Unis. Animée par ces activités de production et d'échange, la ville s'est affirmée sous l'impulsion des Britanniques comme le grand port du Saint-Laurent; elle est même parvenue à rivaliser avec la Nouvelle-Angleterre pour la construction de navires de bois. Jusqu'en 1860, la charpenterie navale en fut l'activité économique principale. Sur le déclin de l'activité portuaire et de la construction navale après cette période, voir A. Faucher, «The Decline of the Shipbuilding at Quebec in the Nineteenth Century», *Canadian Journal of Economics and Political Science*, 23,2 (mai 1957): 195-215.

⁹ Voir Pierre Poulin, *Déclin portuaire et industrialisation: l'évolution de la bourgeoisie d'affaires de Québec à la fin du XIXe et au début du XXe siècle*, thèse de M.A., Université Laval, 1985, 168 p. Voir aussi Fernand Ouellet, *Histoire de la Chambre de commerce de Québec, 1809-1959* (Québec, Université Laval, 1959), 105 p.

¹⁰ Suivant en cela une pratique en usage en histoire et en géographie des transports, nous recourons à la notion «d'approvisionnement» pour désigner tant les expéditions de marchandises qui répondent aux besoins internes de la ville que celles qui ne font que transiter par son port. Voir entre autres J. Heffer, *Le port de New York et le commerce extérieur américain 1860-1900* (Paris, Publications de la Sorbonne, 1986), 109-110.

demander si les problèmes de stagnation ou de recul de la participation de Québec au commerce international se posent avec la même acuité à l'échelle canadienne. Dans leur synthèse d'histoire économique du Québec publiée au début des années 1970, Jean Hamelin et Yves Roby ont avancé que «jamais le fleuve n'a été plus qu'à la fin du XIXe siècle sillonné de paquebots, de péniches, de goélettes»¹¹. Néanmoins leur ouvrage ne contient que quelques considérations générales sur le transport par eau sur l'importance croissante du commerce intérieur à cette époque, et rien de bien étayé concernant la petite navigation à Québec ou ailleurs. Aucune étude ultérieure n'est venue combler cette lacune.

Aussi la présente recherche sur la petite navigation est-elle une première exploration systématique des échanges axés sur le fleuve. Elle couvre les années 1875 à 1895, une période au cours de laquelle les autorités portuaires ont exercé un contrôle accru sur le commerce intérieur. Ces charnières dans le temps, précisons-le, sont tributaires des séries statistiques que l'administration du port a laissées à la postérité. Notre analyse vise à rendre compte des dimensions spatiales des faits d'échange. Appréhender les rythmes, l'intensité et la diversité des activités portuaires non maritimes, établir les grands circuits qu'empruntent les marchandises et les hommes et apprécier les bases régionales d'approvisionnement du port de Québec, tels sont en substance nos principaux objectifs.

LES SOURCES

Les *Dominion Imports*, sorte de «grand livre» où sont reportées les données numériques relatives à la navigation intérieure, se prêtent particulièrement bien à l'étude du trafic et du mouvement des marchandises au port de Québec. Il s'agit en fait de gros registres où sont colligées des statistiques concernant les marchandises et les hommes transportés au port de Québec à bord de petits bateaux. On y retrouve plus précisément: le lieu de départ du navire, sa date d'arrivée, le type d'embarcation, le tonnage, le nombre de passagers et de membres d'équipage, le nom du maître à bord, la nature des marchandises transportées et leur quantité¹². Apparemment, aucun enregistrement des départs du port de Québec n'a été effectué avant le début du XXe siècle.

Compte tenu de l'ampleur de la documentation, deux modes de traitement ont été retenus, permettant l'un, une analyse détaillée, l'autre, une saisie plus globale des activités de cabotage. D'un côté, nous avons procédé à un dépouillement sélectif des *Dominion Imports During the*

¹¹ J. Hamelin et Y. Roby, *Histoire économique du Québec, 1851-1896* (Montréal, Fides, 1971), 119.

¹² Cette série de registres, disponible pour les années 1874 à 1876 et 1883 à 1897, est conservée à l'édifice administratif du port de Québec.

Season of Navigation (DI), disponibles pour le XIXe siècle.¹³ Quatre années témoins¹⁴ — 1875, 1884, 1890 et 1895 — ont fait l'objet d'un traitement systématique, c'est-à-dire sur la base de chacune des arrivées portées au registre, ce qui correspond à quelque 8 200 embarcations ou convois¹⁵ et à plus de 10 500 arrivages de marchandises. Une exploration par intervalles plus réguliers — par tranches quinquennales, notamment — aurait été souhaitable; l'absence de statistiques à la charnière des années 1880 explique le choix de ces années témoins. D'un autre côté, pour les autres années, nous avons utilisé les totaux reportés annuellement en tête de colonnes dans les *DI*, de même que les tableaux sur le cabotage apparaissant aux *Rapports annuels des commissaires du Havre*. Ces tableaux présentent des statistiques générales concernant le nombre de navires¹⁶ et leur tonnage — ventilées par types d'embarcation — ainsi que l'équipage et les passagers entrant au port de Québec par navigation intérieure. Les données qu'ils contiennent, quoique sélectives, correspondent très fidèlement aux mouvements de navires consignés dans les *Dominion Imports*. On peut donc affirmer que ces tableaux sont des sources fiables¹⁷.

A) MOUVEMENT PORTUAIRE ET PETITE NAVIGATION AU PORT DE QUÉBEC, 1875-1895

L'évolution du volume global du trafic

L'étude de l'évolution des tonnages servira de toile de fond à cette première section consacrée pour l'essentiel à l'examen des enjeux commerciaux de la petite navigation: le fret et les passagers. Nous nous proposons ici de rendre compte très sommairement de la nature des principales cargaisons, régulières et lourdes, génératrices d'activités récurrentes ou impliquant de nombreux déplacements.

La navigation intérieure vers Québec sous-tend une activité commerciale relativement stable tout au long des décennies 1875 à 1895. Au cours de cette période, en effet, le volume du trafic fluvial acheminé vers la ville ne fluctue qu'assez légèrement, bien que le nombre de petits bateaux entrant au port soit en baisse. La capacité de transport de ces navires est révélatrice de l'importance relative de la petite navigation. D'avril à novembre, tout au long de la «saison de navigation», le

¹³ Les données recueillies ont été sériées et mises sur support informatique. Il fut dès lors aisé de considérer les résultats selon la provenance, le type de produit, le maître du navire, etc. En recomposant la séquence des arrivées, tantôt sur la base des capitaines, tantôt sur la base de la provenance de leur navire, nous avons pu lever maintes équivoques concernant les toponymes et les cas d'homonymie. Le recours à la micro-informatique nous a grandement facilité la tâche, non seulement pour le traitement des données mais aussi pour la saisie et la validation de l'information. Pour une présentation plus complète de la méthodologie, voir notre mémoire de maîtrise.

¹⁴ Une saison complète de navigation s'étend généralement sur environ sept mois.

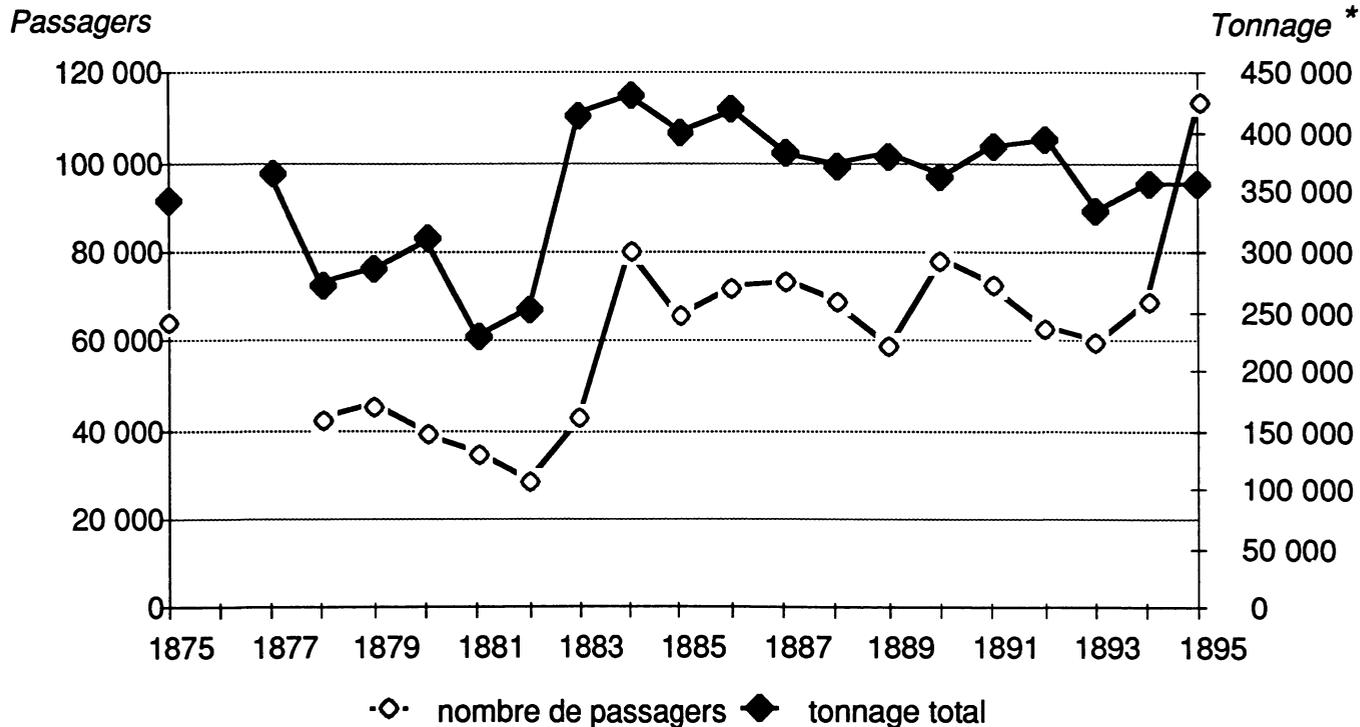
¹⁵ Il s'agit de navires remorqués.

¹⁶ Dans les *Rapports annuels*, le lieu de départ des navires n'est pas considéré.

¹⁷ La marge d'erreur vérifiée ne dépasse pas 4%. Voir F. Normand, *op. cit.*, 29.

FIGURE 1

Passagers arrivés au port de Québec et tonnage total
(Navigation intérieure 1875-1895)



* Dans le cas des navires de commerce, on établit généralement une distinction entre le tonnage brut et le tonnage net. Le tonnage brut correspond à la capacité intérieure totale du navire tandis que le tonnage net représente la capacité réelle pour un contenu commercial. Les *Rapports annuels des commissaires du Havre* et les *Dominion Imports During the Season of Navigation*, malheureusement, n'apportent pas ce type de précision.

Sources: Rapports annuels CHQ. Pour 1875, données tirées des *D.I.*, calculs personnels.

port s'active; une masse hétéroclite d'hommes et de marchandises déferle alors sur les quais, et cette affluence insufflé une vitalité renouvelée à la ville. La figure 1 nous permet d'apprécier les niveaux atteints par l'activité de cabotage au fil des ans.

Le volume du trafic fluvial témoigne des grandes phases d'activité que traverse le port. Deux périodes se dessinent. Les années 1875 à 1882 sont des années de baisse du volume; l'activité portuaire semble alors plutôt languissante, encore que cette période soit ponctuée de quelques reprises. Une conjoncture défavorable prévaut alors. La décennie 1870 à Québec, on le sait, est caractérisée par une grande instabilité économique¹⁸. De plus, l'ouverture, en 1879, de la ligne de chemin de fer Québec/Montréal marque l'arrivée d'un concurrent redoutable pour le transport par voie d'eau¹⁹. La seconde période couvre les années 1883 à 1895. Elle est inaugurée par une augmentation soudaine du volume du trafic. Celui-ci tend cependant à plafonner par la suite. Des mouvements semblables s'observent, dans une symétrie assez frappante, lorsqu'on superpose à la courbe du tonnage celle du nombre de voyageurs arrivant à la ville. Ce parallèle donne à penser que le transport des passagers était un des éléments moteurs des activités de cabotage pendant les vingt années considérées.

Cette évolution générale témoigne-t-elle d'une certaine vitalité de la navigation intérieure ou, au contraire, doit-elle être interprétée comme le signe d'une stagnation des activités d'échange? Nous ne saurions répondre à cette question sans tout d'abord examiner de plus près le contenu commercial des transporteurs.

Les marchandises

La contenance des navires donne une certaine idée de l'ampleur du commerce. Le tonnage net, manifestement, présente le portrait le plus fidèle, d'autant plus proche de la réalité que la capacité de charge de l'embarcation est atteinte. Si, à défaut de dénominateur commun²⁰,

¹⁸ On sait par ailleurs que plusieurs centaines de travailleurs, journaliers, charpentiers, débardeurs et autres, ont déserté le port et les chantiers maritimes lors de la grève de la «Société de Bord» en 1876, puis de celle de la construction navale en 1878. Voir Narcisse Rosa, *La construction des navires à Québec et à ses environs; grèves et naufrages* (Québec, Imprimerie Léger Brousseau, 1897), 202 p.

¹⁹ De toute évidence, le chemin de fer devait drainer une fraction assez importante du transport des passagers. C'est, à tout le moins, l'opinion qu'exprimaient les autorités portuaires en 1880: «Trente-neuf mille trois cent cinquante-deux (39,352) voyageurs ont été débarqués pendant la saison par les vaisseaux qui font le cabotage, soit une diminution de 6,272 voyageurs sur les arrivages de 1879. Cette diminution est certainement due aux facilités de voyager par les chemins de fer.» Commissaires du Havre de Québec, *Rapport annuel* pour l'année 1880. Sur le problème de la concurrence «du rail et de l'eau», voir aussi J. Shehyn, *Railways Versus Water-Courses: the Influence of Railways on Continental and Inland Traffic* (Québec, Morning Chronicle, 1884), 126 p. L'hypothèse du détournement du trafic suggère d'emblée l'examen plus attentif de la provenance des cargaisons. Cette question sera abordée un peu plus loin dans cet article.

²⁰ Il aurait été bien sûr intéressant d'exprimer monétairement la valeur des principaux produits, de manière à mieux évaluer leur importance relative dans le commerce intérieur. Pour

il est à peu près impossible de comparer les marchandises les unes par rapport aux autres, nous pouvons néanmoins comparer leurs évolutions respectives. Les *Dominion Imports* livrent des renseignements précieux sur la nature et le nombre de marchandises transportées. En tête des colonnes figurent l'intitulé du produit et l'unité de mesure utilisée. Pour chacune des arrivées, la quantité de marchandise débarquée est mentionnée. Une quarantaine de denrées, recensées sans interruption, réapparaissent à chaque année dans les registres et sont comptabilisées sur une base mensuelle ou annuelle. Il s'agit essentiellement de produits alimentaires (beurre, bleuets, oeufs, etc.)²¹, de pêcheries, de grain et de matières végétales, de volaille et de bétail, de matériaux de construction et des produits du bois. Mais ces formulaires ne prévoyaient pas une si grande diversité: outre ces articles, une foule d'autres produits ont donc dû être ajoutés en marge. Examinons rapidement l'évolution des envois les plus courants.

À l'approche du XXe siècle, l'éventail de marchandises expédiées à Québec diminue de manière assez marquée. On assiste au même moment à une tendance à l'uniformisation du contenu commercial des transporteurs de même qu'à une réduction importante du nombre de ceux-ci. Les navires s'adonnant au cabotage, par exemple, transportent alors de moins en moins de produits alimentaires à Québec. On y achemine également beaucoup moins d'animaux, exception faite des chevaux. Plus particulièrement, la présence de la volaille et du bétail sur les petits navires tend à s'estomper et ce, surtout à partir des années 1890. L'ensemble de ces marchandises accuse, suivant des rythmes différenciés, un recul très net en l'espace de vingt ans.

Les matériaux de construction conservent une certaine importance, compte tenu de l'ampleur du trafic qui s'y rattache. Les pondéreux, il est vrai, génèrent globalement un trafic assez considérable. Ces

certains produits, tel le grain par exemple, l'exercice aurait pu être mené sans trop de mal. Toutefois, pour d'autres, représentant un fort volume transporté, l'exercice devenait chose délicate, voire périlleuse, en raison des ajustements à apporter aux données. Il faut déplorer ici l'imprécision des *DI* quant à la nature exacte et à l'unité de mesure de certains produits. Mentionnons simplement le cas de la corde de bois, dont le prix varie sensiblement selon la longueur des billes et l'essence de celles-ci. Ainsi, au «marché au bois» de Québec en mai 1884, le prix d'une corde d'érable de 3 pieds peut s'élever jusqu'à 5,50\$, contre 4,50\$ pour une corde de 2 1/2 pieds. S'agissant cette fois d'une corde de bouleau rouge de mêmes dimensions, le prix s'établira entre 3,05\$ et 3,50\$. *Le Courrier du Canada*, no 277 (3 mai 1884), s.p. Pour cette raison, nous avons renoncé, dans le cadre de cette étude, à convertir en valeur monétaire les produits transportés. Soulignons enfin que si la valeur des marchandises transitant au port est un indice privilégié pour mesurer l'activité économique d'une ville, le tonnage apparaîtra généralement beaucoup plus pertinent lorsqu'il s'agit d'étudier l'activité de transport en tant que telle. L'historien britannique Robin Craig écrivait à propos du commerce maritime: «It is absolutely essential that there be no confusion between trade values and volumes. Values are not of the slightest use in establishing trade flows as they affect shipping services.» Voir D. Alexander et R. Ommer, *Volumes Not Values: Canadian Sailing Ships and World Trade* (Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1979), 1.

²¹ Pour une liste exhaustive des marchandises recensées sur une base régulière dans les *Dominion Imports*, voir F. Normand, *op. cit.*, 91-92.

cargaisons, apparemment, accaparent littéralement les cales des navires qui les chargent. Plus d'un millier de toises de pierre entrent à Québec en 1875 à bord de navires à très faibles tonnages, et le nombre est sensiblement le même en 1883. Une baisse régulière s'amorce à partir de 1884 au terme de laquelle la pierre sera entièrement éliminée. La brique, elle, décline assez graduellement jusqu'en 1887 pour ensuite remonter avec vigueur. Elle atteint un point culminant en 1893. On peut alors dénombrer 5 278 000 briques contre 425 000 en 1895.

La forêt fournit à Québec la plus grande partie des produits qui font l'objet du cabotage. Deux marchandises se distinguent d'emblée par leur importance respective: la corde de bois et la planche. Le bois, principal combustible à usage domestique, entre au port en très grande quantité. Sa prépondérance est d'ailleurs confirmée par la proportion du trafic qu'il monopolise: en 1875, 42% des petits navires déchargés au port transportaient des cordes de bois; 39% en 1884, 33% en 1890 et 48% en 1895. Les envois de planches connaissent certaines années difficiles entre 1887 et 1889, mais la situation se rétablit par la suite. Parmi tous les produits jusqu'ici mentionnés, ce sont les planches qui enregistrent la croissance la plus marquée. En 1875, elles sont au nombre de 162 976. Deux décennies plus tard, on en compte 750 833. Le bois équarri, précisons-le, n'a pas été recensé parmi les marchandises régulièrement transportées. Quelques annotations marginales confirment cependant sa présence exceptionnelle sur les petits bateaux en 1884 et en 1890 mais ce, uniquement en faible quantité.

Pendant le premier tiers de la période considérée, la majorité des marchandises débarquées enregistrent un mouvement à la baisse. L'année 1875, néanmoins, constitue un sommet pour la plupart d'entre elles. Une gamme très variée de biens de toute sorte emplissaient les embarcations alors nombreuses qui mouillaient au port. Jusqu'au début de la décennie 1880, le bardeau, la planche, l'avoine et le blé se distinguent parmi les principaux produits acheminés à Québec par navigation intérieure.

Une conjoncture relativement favorable à la petite navigation prévaut en 1884. L'augmentation concomitante du tonnage enregistré et du nombre de passagers suggère une année exceptionnelle, ce que semblent d'ailleurs confirmer les arrivages d'animaux et de grains. Parmi les quatre années témoins, 1884 se démarque aussi comme un sommet du point de vue de la diversité des marchandises transportées. Par la suite, plusieurs produits connaîtront des fluctuations assez importantes, caractéristiques d'une phase de grande instabilité marquée par le ralentissement général des expéditions de marchandises et par la spécialisation accrue du fret. Ainsi en 1895, le beurre, le lin, l'orge, la plupart des animaux et presque tous les produits de la pêche ont disparu. La même année toutefois, le nombre de passagers arrivant à Québec par petits navires atteint son point culminant.

La modification du contenu commercial des transporteurs est un aspect important de l'évolution des activités de cabotage dans le dernier quart du XIXe siècle. La pratique de la petite navigation, après vingt ans, n'est plus ce qu'elle était. Au fil des ans, le transport du bois et des passagers tend à monopoliser les ressources humaines et matérielles engagées dans le commerce fluvial. Il deviendra finalement le principal responsable des contacts par le fleuve entre Québec et ses régions. Autre signe de l'appauvrissement de la navigation intérieure à Québec: au terme de la période considérée, le nombre de navires enregistrés à l'entrée a chuté de 70% et ce, en dépit des travaux d'envergure entrepris par les autorités portuaires en vue d'améliorer le mouillage au port.

B) LES FAITS D'ÉCHANGE ENTRE QUÉBEC ET LES RÉGIONS

Québec constitue un marché important pour les produits régionaux de même qu'un centre actif d'expédition et de réexpédition pour les produits locaux et les importations. Des activités d'échange multi-formes, mouvements d'hommes, de marchandises et de capitaux, témoignent du rayonnement plus ou moins affirmé de la ville. Au fil des ans, une trame serrée de relations s'est tissée entre elle et le proche pays. De l'Outaouais à la Côte du Labrador, un ensemble de localités de taille et d'importance stratégique variables approvisionnent le port de Québec. La complexité du réseau et l'ampleur du trafic rendent compte de manière assez générale de l'étendue de l'aire de relations du port; l'examen plus attentif de l'intensité et de la durabilité des liens d'échange sur le fleuve nous permet de mieux l'apprécier.

Au total, 211 localités desservaient le port de Québec par voie d'eau durant les années choisies. Pour faciliter l'analyse, nous les avons regroupées en 12 régions²² (voir Carte I). Seize localités cependant n'ont pu être situées et échappent par conséquent à ce classement.

Les schémas de relations et le volume des échanges par région

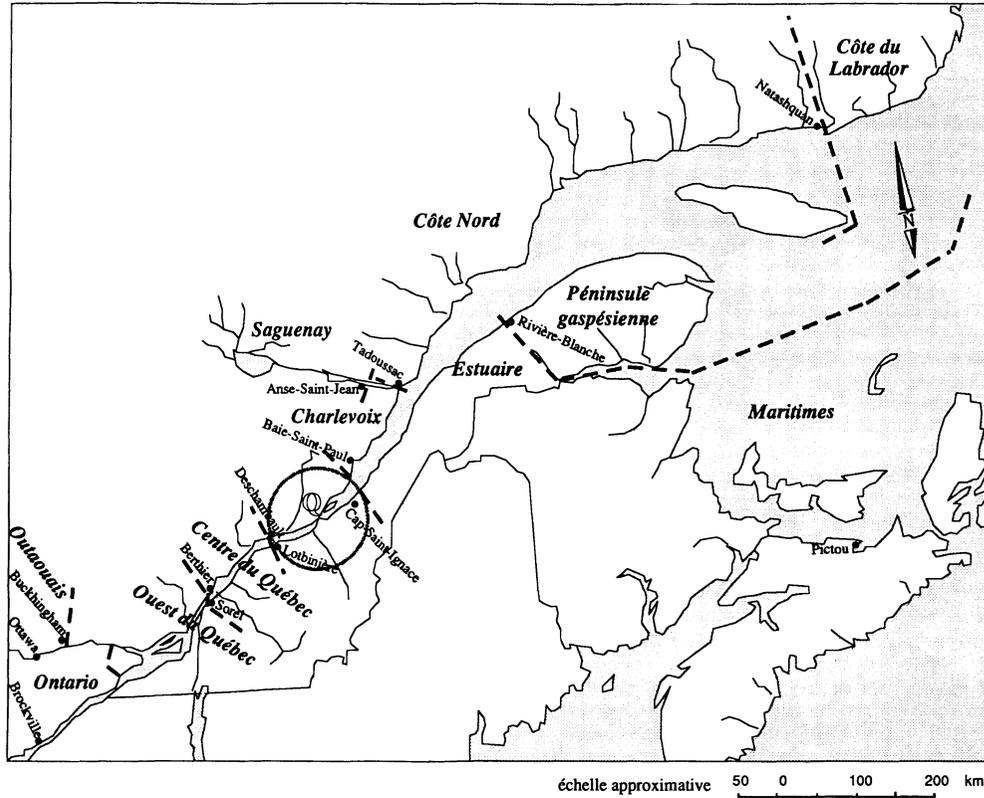
Dans la section précédente, nous avons considéré l'indice du tonnage comme mesure de l'importance de la navigation intérieure. L'analyse minutieuse du volume du trafic par région devrait maintenant nous amener à mieux connaître les différents «partenaires commerciaux» du port de Québec et nous permettre d'évaluer la qualité des liens qu'ils entretiennent avec lui.

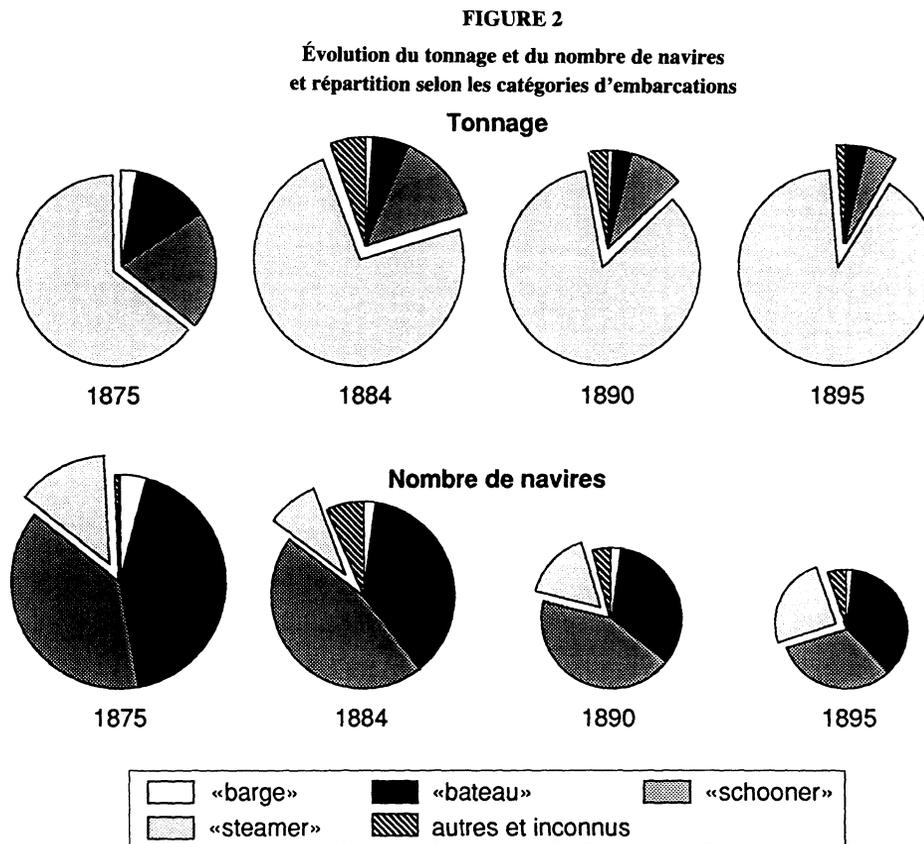
Le tonnage global des embarcations de cabotage varie sensiblement selon la région d'origine. Les bateaux à vapeur, surtout utilisés pour le transport de passagers et de marchandises depuis des régions

²² On remarquera que la région «Outaouais» englobe ici tant sa partie québécoise qu'ontarienne. Ainsi, Ottawa a été inclus dans la région de l'Outaouais et l'Outaouais ontarien ne fait pas partie de la région identifiée «Ontario». Soulignons aussi que, pour les fins de cette analyse, «la région immédiate de Québec» sera comprise dans un rayon approximatif de 60 km autour de la ville.

CARTE I

Les régions desservant Québec par navigation intérieure





Source: *Dominion Imports During the Season of Navigation.*

relativement éloignées du port de Québec, accaparent à eux seuls une bonne partie du volume du trafic fluvial enregistré à l'entrée. C'est que le tonnage moyen des vapeurs excède de beaucoup celui des autres types d'embarcations. La figure 2 nous donne un aperçu de la prépondérance sans cesse croissante du navire à vapeur dans les tonnages enregistrés. Cependant, du point de vue du nombre de navires accostés au port, la part du vapeur apparaît cette fois beaucoup plus modeste.

En 1875, l'Ouest du Québec enregistrait les tonnages les plus élevés: plus de la moitié du volume du trafic provenait alors de cette région (voir le tableau 1). Graduellement, cette proportion va s'accroître. En 1895, les trois quarts du tonnage total auront pour origine cette partie du Québec. Le transport des passagers, nous l'avons déjà mentionné, figurait en fin de période parmi les principaux stimulants de la navigation intérieure. Dans cet ordre d'idées, l'apport croissant des grandes lignes à la circulation fluviale pourrait bien à lui seul expliquer cette prépondérance.

La région immédiate de Québec, pour sa part, occupe en 1875 le second rang pour le tonnage, mais sa position dans l'ensemble tend à s'affaiblir par la suite. Durant cette période, l'essentiel du tonnage provenait de la rive nord. Dès 1884, celui-ci connaissait toutefois une chute assez importante. Le trafic saguenayen, alors en pleine expansion, aura à ce moment surpassé celui de la proche région de Québec du point de vue du volume. On notera ici avec intérêt la permanence des relations fluviales avec le Saguenay et ce, en dépit de l'arrivée du chemin de fer vers la fin de la décennie 1880. La municipalité de Québec a investi des capitaux considérables dans la ligne Québec/Lac-Saint-Jean²³. La situation géographique de la région favorise cependant les contacts avec Québec par le fleuve. Le Saguenay descend avec force et permet aux embarcations de gagner la ville dans des délais raisonnables, voire concurrentiels.

Si, en 1875, les tonnages globaux des embarcations en provenance de Charlevoix et de l'Estuaire du Saint-Laurent sont à peu près comparables, leur évolution ultérieure apparaît elle beaucoup plus contrastée. Sur l'ensemble de la période considérée, les tonnages respectifs des transporteurs locaux déclinent. En 1884, toutefois, la contenance des navires en partance de Charlevoix augmente subitement, suivant la tendance générale. Au même moment, cependant, le volume du trafic depuis la région de l'Estuaire a déjà chuté assez abruptement. Presque toute la région est alors frappée par une crise du transport fluvial: au

²³ Les connections ferroviaires jouaient, semble-t-il, un rôle capital dans les stratégies de développement d'un hinterland élaborées par la bourgeoisie locale. «Tout en favorisant le désenclavement de la région, [le] chemin de fer sera un instrument privilégié pour la bourgeoisie de Québec, lui permettant d'annexer à son hinterland le Saguenay-Lac-St-Jean et d'imposer sa domination économique à la bourgeoisie locale.» P.-A. Linteau, R. Durocher et J.-C. Robert, *Histoire du Québec contemporain. De la Confédération à la crise* (Montréal, Boréal Express, 1979), 101.

TABLEAU 1
Tonnage total des navires par région d'origine

<i>Tonnage total</i>	1875		1884		1890		1895	
		%		%		%		%
Charlevoix	13 276	3,9	16 146	3,7	8 183	2,2	5 675	1,6
Côte Nord	1 650	0,5	4 332	1,0	3 394	0,9	2 587	0,7
Côte nord labradorienne	1 680	0,5	2 088	0,5	1 531	0,4	0	0,0
Centre du Québec	30 542	8,9	7 509	1,7	3 871	1,1	4 631	1,3
Estuaire	19 685	5,7	7 026	1,6	2 016	0,6	788	0,2
Péninsule gaspésienne	9 873	2,9	6 530	1,5	2 902	0,8	1 188	0,3
Maritimes	2 966	0,9	5 812	1,3	1 170	0,3	0	0,0
Ontario (sauf Outaouais)	1 092	0,3	455	0,1	0	0,0	0	0,0
Ouest du Québec	183 713	53,4	270 593	61,9	254 693	69,8	269 355	74,1
Outaouais	1 589	0,5	25 613	5,9	10 483	2,9	4 230	1,2
Région de Québec	46 498	13,5	23 593	5,4	11 094	3,0	8 530	2,3
Saguenay	29 675	8,6	66 943	15,3	65 366	17,9	66 364	18,3
•Autres et non localisés	1 827	0,5	834	0,2	209	0,1	40	0,0
TOTAL	344 066	100,0	437 474	100,0	364 912	100,0	363 388	100,0

Source: Dominion Imports During the Season of Navigation.

Bic, à Kamouraska, à l'Islet, à Rivière-Ouelle, à Saint-Fabien, à Saint-Simon, à Sainte-Anne-de-la-Pocatière, à Sainte-Flavie, à Sainte-Luce, à Trois-Pistoles et à Trois-Saumons, le volume du trafic a diminué de plus de 50% par rapport à 1875.

S'il faut en croire le témoignage d'un contemporain, D. Macpherson, l'arrivée du chemin de fer dans la région de Saint-André-de-Kamouraska avait depuis plusieurs années déjà transformé le commerce local et remis en cause le mode d'articulation de cette région à Québec²⁴.

Le poids relatif du Centre du Québec dans l'ensemble du trafic accuse également après 1875 une baisse assez significative. Les grains, les aliments périssables et le bois scié, principaux produits traditionnellement écoulés à Québec depuis cette région, étaient sans doute acheminés vers le pôle montréalais. Saint-Michel-d'Yamaska a subi la chute la plus brutale: en 1875, le tonnage des navires en partance de cette localité dépassait les 10 000 tonnes, contre 80 tonnes en 1884.

L'Outaouais, qui occupait au départ une place relativement marginale dans le trafic fluvial en direction de Québec, s'est hissée pour un temps au troisième et quatrième rangs avant de reprendre une position plus modeste. L'Ontario disparaît de l'aire d'approvisionnement du port de Québec en 1890. D'autres régions, les Maritimes et la Côte du Labrador notamment, connaîtront un peu plus tard des évolutions analogues. Avant la fin du siècle, il est vrai, la rive nord au-delà de Tadoussac est somme toute encore très peu colonisée et les communications avec Québec tardent à s'établir. Il faut attendre 1889 avant que Pointeaux-Esquimaux, un centre important dans cette vaste solitude où s'éparpillent quelques petits villages, des hameaux et des postes d'approvisionnement, n'échange son premier message télégraphique avec Québec. À l'aube de la décennie 1880, par ailleurs, l'État était intervenu afin de favoriser un rapprochement dans les relations entre les deux rives du golfe²⁵. Quelques années plus tard, le chemin de fer réduira à

²⁴ «It is true that previous to the railroad from Quebec to the lower ports, these same villages had much more life in a business point than today, for then all travellers stopped at the wayside inns, and there being no facilities for going or coming from Quebec, the shopkeepers who brought down in their schooners goods at certain seasons of the year did fine business, and really large fortunes were made by many: an apt illustration of the truth of the vulgar old proverb, «that what is one man's meat is another man's poison», for the railroad, which is such a boon to the farmers and those bordering its route, has proved utterly destructive to the old-fashioned inns and shops on the old route, for the transfer being solely by vehicles, a regular influx of travellers was expected and received, thus giving life to the village and current cash.» Daniel Macpherson, *Old Memories. Amusing and Historical Reminiscences of Old Quebec* (Montréal, s. e., 1890), 66-67.

²⁵ «Jadis, la côte labradorienne bénéficiait d'un service de transport fluvial dont on regrette particulièrement la discontinuation. Jusqu'à il y a environ huit ans [1918], le gouvernement subventionnait un propriétaire de goélette pour transporter passagers, marchandises et la poste de Gaspé-Bassin à Natashquan, avec escales à l'île d'Anticosti, Rivière au tonnerre et Havre-Saint-Pierre. C'était là un moyen facile et économique pour voyager d'une côte à l'autre. Ce service aura duré au-delà de quarante ans, et l'on comprend bien les avantages énormes qu'il procurait à tous.» E. Rochette, *Notes sur la Côte Nord du Bas Saint-Laurent et le Labrador canadien* (Québec, Imprimerie Le Soleil, 1926), 17.

son tour les distances entre Gaspé et la Baie-des-Chaleurs, rendant du même coup probablement moins cruciale la question des communications par le fleuve avec Québec.

Signalons finalement que, tout comme la Côte du Labrador, la Côte Nord du golfe Saint-Laurent recèle à cette époque relativement peu de ports permettant le mouillage de vaisseaux de moyenne dimension et que la plupart des postes de pêche qui y sont établis ne donnent abri qu'aux embarcations de faible tonnage. Elle n'en demeure pas moins une des rares régions où l'évolution globale des tonnages demeure positive.

Nous avons tenté d'illustrer la répartition spatiale du volume du trafic dans l'Est du Canada pour l'ensemble de la période qui nous intéresse. La carte II²⁶, en symboles proportionnels, met en évidence la dimension locale des faits d'échange²⁷.

L'examen de l'évolution des tonnages à l'entrée nous a permis de constater une faible augmentation du volume du commerce entre le port de Québec et les localités riveraines qui le desservent. L'année 1884, dans cette perspective, apparaît tout à fait exceptionnelle; par rapport à 1875, le tonnage global des embarcations de cabotage accostées à Québec enregistre une hausse de près de 30%. Cette véritable effervescence s'appuie principalement sur l'intensification des activités commerciales avec le Saguenay et l'Ouest du Québec (et particulièrement Montréal). Le volume du trafic en aval du pôle montréalais jusqu'à Québec manifeste au même moment des premiers signes d'essoufflement. Les mêmes tendances s'observent dans l'ensemble des autres régions, mais le ralentissement du commerce fluvial y semble encore plus patent à partir de 1890.

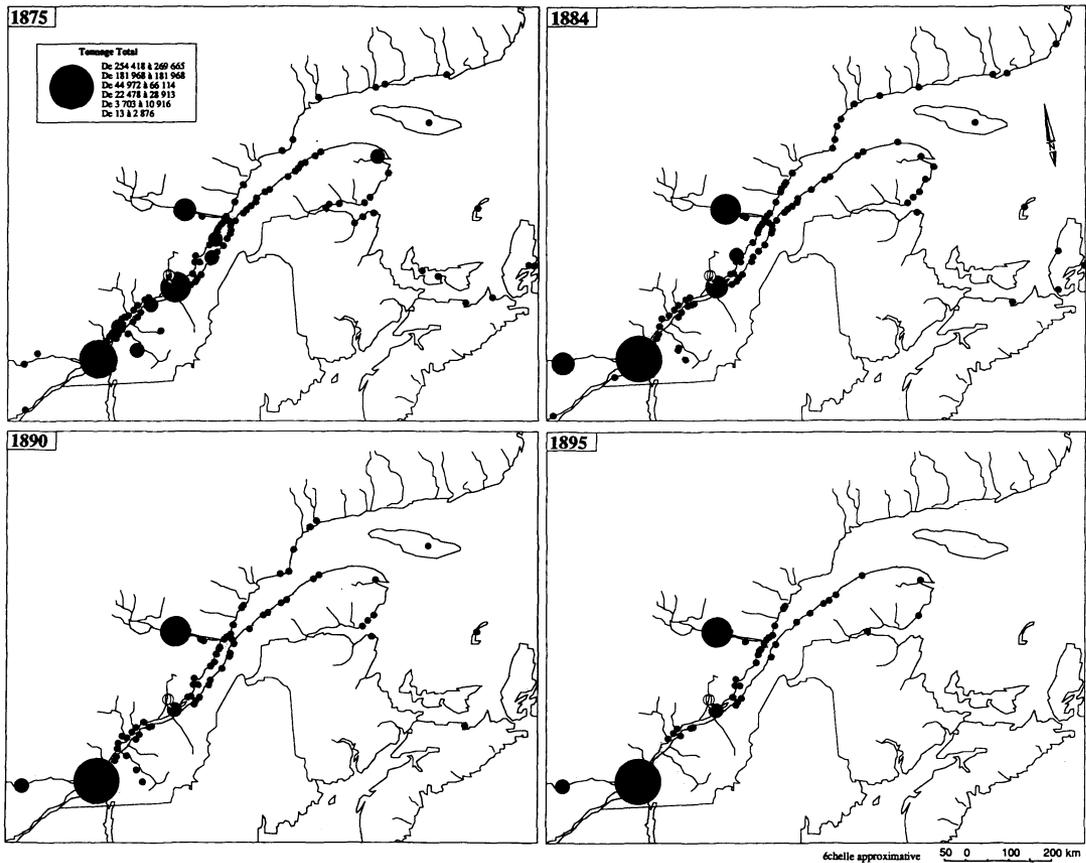
Le trafic à l'entrée selon les provenances

Une autre façon de saisir l'importance des échanges est d'observer les mouvements sur le fleuve. L'examen de la circulation fluviale nous renseigne sur l'intensité des activités de navigation intérieure, mais, plus encore, la fréquence des envois rend compte de l'aire de relations

²⁶ Les *DI* mentionnent parfois «Saguenay» comme lieu de provenance des navires, sans toutefois préciser le point exact de leur départ. Pour l'ensemble des cartes que nous avons réalisées, nous avons choisi de reporter les informations relatives à cette appellation en un point imaginaire situé à proximité de Chicoutimi.

²⁷ La méthode dite «de Jenks» a été choisie pour établir les seuillages et ce, pour l'ensemble du traitement cartographique. Cette méthode permet, grâce à un traitement statistique approprié, d'établir les classes les plus homogènes possibles. «Son principe est de calculer, pour un nombre donné de classes n , toutes les combinaisons possibles. Pour chacune de ces combinaisons, on calcule la variance V_i à l'intérieur de chaque classe et on fait la somme ($\sum V_i$) de ces n variances. La méthode retient alors la partition en n classes pour laquelle la somme ($\sum V_i$) est minimale.» *Cartographie-2D, manuel d'utilisation*, IV.8.37, Argo Infographie S.A., Obernai (France). Voir aussi: A. Robinson, R. Sale et J. Morrison, *Elements of Cartography* (Madison, University of Wisconsin, 4th Edition, 1978), 178-180, et George F. Jenks, «The Data Model Concept in Statistical Mapping», *International Yearbook of Cartography*, 7 (1967): 186-190.

CARTE II: L'EST DU CANADA. PROVENANCE DES TONNAGES ENREGISTRÉS AU PORT DE QUÉBEC



du port. Observons maintenant de plus près la structure du trafic, afin d'y distinguer la polarisation ou la dispersion des déplacements. Nous examinerons ici les déplacements que génère la petite navigation et prendrons en considération l'ampleur des mouvements de navires dans chacune des régions qui nous intéressent.

Mais avant d'aller de l'avant, une mise en garde s'impose. Pour évaluer les mouvements de navires, nous retenons ici le nombre total d'embarcations en partance d'un lieu donné plutôt que le nombre d'arrivées inscrit sous cette provenance, le second, bien entendu, étant légèrement inférieur au premier. La différence s'explique par le fait qu'un même déplacement peut impliquer plus d'un navire, lorsqu'un vapeur remorque une barge, par exemple. Dans ce cas, les relevés enregistrés dans le *Dominion Imports* portaient systématiquement sur l'ensemble du «convoi», sans discrimination des batelées.

Entre 1875 et 1895 inclusivement, la quantité de petits navires qui ont abordé le port de Québec a diminué de presque 70%. Le déclin s'accompagne du mouvement concomitant de contraction de l'aire de relations du port: dans le même intervalle, en effet, le nombre de localités entretenant des relations avec le port a chuté de 62%. Le tableau 2 nous donne la répartition des embarcations de cabotage arrivées à Québec pour chacune des régions que nous avons définies.

Tout au cours de la période observée, la région immédiate de Québec conserve le premier rang pour les mouvements de navires, bien que la portion du trafic qu'elle accapare soit en baisse. Pendant ces vingt années, la circulation sur la rive nord se concentre principalement à Saint-Joachim, à Sainte-Anne-de-Beaupré et à Château-Richer. La pratique du cabotage dans la région, même à ses heures les plus sombres, repose essentiellement sur ces trois municipalités. De l'autre côté du fleuve, la petite navigation demeure largement tributaire des municipalités de Saint-Antoine et de Saint-Nicolas. Les déplacements à partir de cette rive, cependant, sont de moitié inférieurs à ceux de la rive nord. En 1895 toutefois, cet écart sera considérablement réduit par la poussée assez remarquable de la municipalité de Saint-Thomas. Sur l'ensemble de la période, près de 65% du trafic régional s'oriente d'est en ouest, y inclus les envois des localités insulaires. La carte III illustre bien le déclin général des relations fluviales entre la proche région et la ville. L'analyse des indices du volume du trafic, rappelons-le, révélait une situation en tous points comparable.

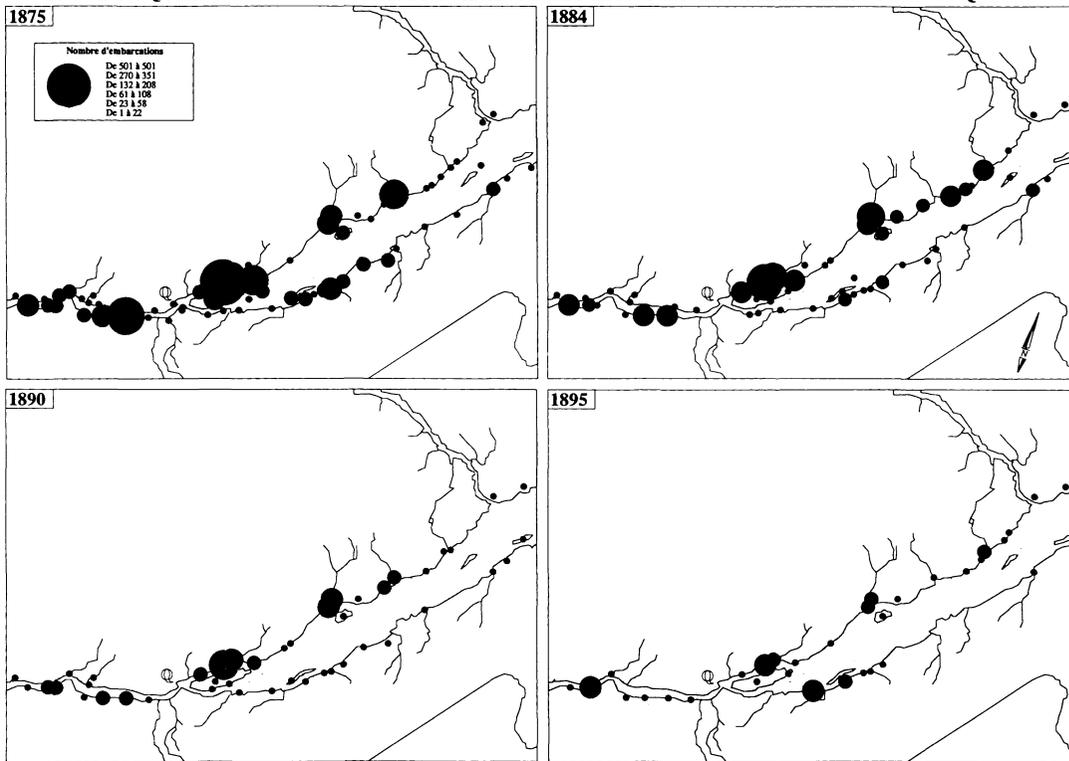
À l'extérieur de la proche région de Québec, Charlevoix alimente la circulation la plus intense, bien que déclinante. Au total, 1 371 embarcations ont quitté Charlevoix pour Québec au cours des quatre saisons de navigation témoins. On peut estimer la fréquence hebdomadaire moyenne des départs à quatorze la première année, à dix-huit la seconde, puis à huit et à six la dernière année. Vu sous l'angle du

TABLEAU 2
Nombre d'embarcations enregistrées au port de Québec
par région d'origine

	1875		1884		1890		1895	
		%		%		%		%
Charlevoix	434	11.2	518	17.7	255	15.7	164	13.8
Côte Nord	44	1.1	108	3.7	85	5.2	57	4.8
Côte nord labradorienne	35	0.9	45	1.5	25	1.5	0	0.0
Centre du Québec	434	11.2	177	6.0	84	5.2	118	10.0
Estuaire	433	11.2	204	7.0	53	3.3	22	1.9
Péninsule gaspésienne	117	3.0	105	3.6	48	3.0	22	1.9
Maritimes	45	1.2	35	1.2	12	0.7	0	0.0
Ontario (sauf Outaouais)	15	0.4	3	0.1	0	0.0	0	0.0
Ouest du Québec	403	10.4	262	8.9	226	13.9	215	18.1
Outaouais	50	1.3	198	6.8	79	4.9	36	3.0
Région de Québec	1 696	43.9	1 036	35.4	508	31.2	327	27.6
Saguenay	125	3.2	219	7.5	245	15.1	223	18.8
•Autres et non localisés	35	0.9	20	0.7	6	0.4	1	0.1
TOTAL	3 866	100.0	2 930	100.0	1 626	100.0	1 185	100.0

Source: Dominion Imports During the Season of Navigation.

CARTE III: QUÉBEC ET SES ENVIRONS. PROVENANCE DES PETITS BATEAUX ARRIVÉS AU PORT DE QUÉBEC



tonnage, on s'en souviendra, son importance paraît plus modeste. L'Ouest du Québec, avec ses 1 106 envois, se classe immédiatement derrière cette région. Sur ce territoire, près de 96% du trafic provient de Montréal. La prépondérance de Montréal dans le système des échanges sur le fleuve tient peut-être pour beaucoup au pouvoir d'attraction qu'engendrent ses facilités de transbordement. Viennent ensuite le Saguenay et le Centre du Québec, presque sur un pied d'égalité. Ces régions évoluent toutefois de manières diamétralement opposées. En effet, le resserrement des liens Saguenay/Québec contraste nettement avec le désengagement de la partie centrale de la province, fort possiblement davantage articulée au marché montréalais en expansion.

Les mouvements de navires, tout comme le tonnage, trahissent l'affaiblissement des relations d'échange entre l'Estuaire et Québec. Et pourtant, des démarches avaient été entreprises par des compagnies locales de navigation pour établir une ligne régulière de cabotage²⁸.

Signalons enfin que la Côte Nord contribue toujours, quoique modestement, à l'approvisionnement du port de Québec et que la navigation commerciale s'y développera avec le temps.

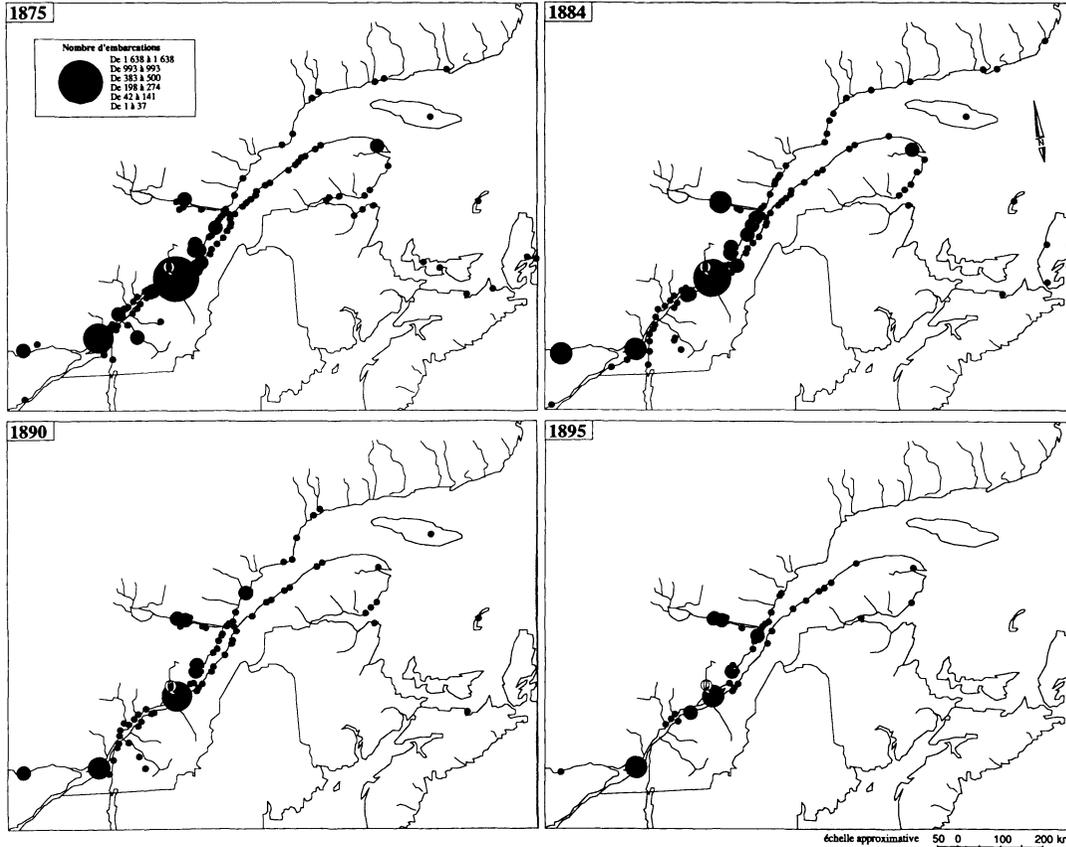
Au cours du dernier quart du XIXe siècle, l'aire de relations du port de Québec se contracte graduellement. En 1895, l'aire de desserte du port est pratiquement confinée à la vallée du Saint-Laurent, si l'on exclut les timides contributions de quelques petits noyaux villageois dispersés le long du golfe (voir Carte IV). Plus précisément, le trafic est principalement canalisé en aval de Québec, où se concentrent pendant ces vingt années un peu plus de 60% des départs. Autour de la ville, l'intensité de la petite navigation va également toujours en s'affaiblissant; la région immédiate de Québec n'en demeure pas moins un fournisseur très important pour la ville.

Nature des échanges, itinéraires de marchandises et spécialisations régionales

Au cours du dernier quart du XIXe siècle, les sources d'approvisionnement du port de la ville de Québec se raréfient; petit à petit, son aire de relations via le fleuve se rétracte et se concentre sur un milieu géographiquement plus restreint. Nous avons préalablement effleuré la

²⁸ En 1872, le vapeur «Beaver» de la compagnie Fraser et Holiday de Québec fait du cabotage dans le Bas du Fleuve. En 1879, cette compagnie acquiert le navire à vapeur «Otter» et obtient, en 1880, le contrat de malle de Québec. Cette même année, à l'inauguration de la première ligne commerciale de vapeurs entre Québec et la Côte-Nord, le «Otter» se retrouve sur cette ligne. Il fait alors escale à Rimouski et, de là, dessert la Côte-Nord en jetant l'ancre aux différents villages jusqu'à Natashquan. En 1890, le «Beaver» dessert la Côte sud, la Côte de Gaspé et la Baie-des-Chaleurs. En 1899, la compagnie Fraser et Holiday met en service le «Saint Olaf» pour remplacer le «Otter» qui avait fait naufrage l'année précédente au large de Rivière-du-Loup. Marie-Andrée Massicotte, «Au gré du fleuve et de l'histoire. La petite navigation côtière dans notre région», *Revue d'histoire du Bas Saint-Laurent*, 11,4 (juin 1986): 113-114.

CARTE IV: L'EST DU CANADA. PROVENANCE DES PETITS BATEAUX ARRIVÉS AU PORT DE QUÉBEC



question du contenu commercial des transporteurs. Voyons maintenant d'un peu plus près les principaux produits qui font l'objet du cabotage pour chacune des grandes régions considérées.

La diversité des envois constitue un critère important de différenciation entre les «partenaires commerciaux» du port. L'Ontario et l'Ouataouais se distinguent d'emblée par l'uniformité des batelées. Ces deux régions, en effet, n'exportent à Québec que deux espèces de grains (le maïs et l'avoine) de même que des madriers. La monotonie des cargaisons contraste cependant avec l'importance remarquable des envois: en quatre années, celles-ci ont expédié plus de 2 435 000 madriers à Québec, soit environ les deux tiers du total acheminé par navigation intérieure. Cette activité commerciale impliquait relativement peu de déplacements; dans presque tous les cas, d'imposants convois lourdement chargés faisaient route vers la ville. Signalons qu'une bonne partie de ce bois devait vraisemblablement être destinée à l'exportation.

La Côte du Labrador et les Maritimes offrent par contre une gamme d'articles plus étendue, chacune envoyant une quinzaine de marchandises différentes. Il s'agit dans la majorité des cas de produits de la pêche. Les cargaisons d'huile de morue et de poisson frais sont aussi très nombreuses à bord des petits navires qui ont quitté les Maritimes. Cette région a également fourni à Québec les trois quarts de son charbon. En 1895, les *Dominion Imports During the Season of Navigation* ne rapportent aucune arrivée de marchandise en provenance des Maritimes et de la Côte du Labrador.

Le Centre du Québec et la Côte Nord fournissent respectivement 26 et 28 marchandises différentes à la ville. Parmi les envois de la Côte Nord figurent principalement les produits des pêcheries, les madriers, la planche et la corde de bois. Ceux du Centre du Québec couvrent un spectre plus large, à l'intérieur duquel le grain et les matières végétales de même que les produits du bois sont prépondérants. En 1895, les mariniers ne livrent à peu près plus de produits de la pêche à Québec. Cette année-là, presque tous les navires en provenance de la Côte Nord transportaient du bois de corde. Dans les limites de ce territoire, les localités de Portneuf-sur-Mer et de Tadoussac étaient de loin les centres les plus engagés dans cette activité commerciale. La diversité de produits en provenance du Centre du Québec n'a jamais été plus grande qu'en 1875. Vingt ans plus tard, les madriers, la planche, l'écorce et le foin seront les pierres angulaires du trafic généré par cette région. Pour des raisons encore obscures, le foin a temporairement disparu de la circulation en 1890 mais revient en force par la suite. Notons également qu'après le Saguenay, le Centre du Québec, avec 25% de la volaille expédiée, est le fournisseur en volatiles le plus important du port de Québec. La région occupe par ailleurs le premier rang pour l'approvisionnement en écorce, grâce notamment à la contribution de Saint-Jean-

Deschaillons et de Saint-Pierre-les-Becquets. L'écorce de pruche, utilisée dans la transformation du cuir, alimentait l'industrie québécoise de la chaussure alors en pleine expansion. Depuis plusieurs années déjà, le Centre du Québec s'était d'ailleurs illustré dans l'exploitation de ce produit du bois²⁹. Le commerce de la brique constitue vraisemblablement une autre spécialité régionale, puisque 83% des briques proviennent du Centre du Québec et ce, principalement des briqueteries de Saint-Jean-Deschaillons.

Le Saguenay, avec ses 36 marchandises différentes, et l'Ouest du Québec avec 34, mettent en circulation des denrées hétéroclites qu'on pourrait répartir en plusieurs catégories. Ces régions, rappelons-le, sont devenues des partenaires commerciaux extrêmement importants pour le port de Québec. Les relations d'échange, dans les deux cas, sont assez diversifiées; le bois scié y occupe certes une place très grande, mais plusieurs autres produits se démarquent aussi par leur nombre. Plus de la moitié des bleuets qui entrent au port de Québec, par exemple, proviennent du Saguenay. Cette région envoie aussi 26% des chevaux, 50% des bardeaux, 54% de la volaille, 56% du beurre et 84% des oeufs chargés à bord des petits navires. L'Ouest du Québec, de son côté, jouit d'un quasi monopole du commerce du grain; 48% de l'avoine, 94% de l'orge, 95% du maïs et 99% des fèves partent en effet de cette région. Seul le lin semble échapper à l'emprise de la métropole. Le lin, précisons-le, servait probablement à alimenter la fabrique d'huile la plus importante au Canada située à proximité de Québec; la fabrique de M. V. Turcotte consommait chaque année des milliers de minots de lin, achetés à différents endroits au Québec et en Ontario³⁰.

La région de Montréal livre également 73% des chevaux, 98% de la farine et 25% des moutons acheminés à Québec par voie d'eau. Le transport des passagers, une des activités qui mobilisent le plus intensément la navigation fluviale, est aussi particulièrement actif au Saguenay et dans l'Ouest de la province. Pendant les quatre années observées, on remarque que plus de 64 000 voyageurs sont partis du Saguenay, et qu'environ 253 000 ont quitté l'Ouest du Québec.

²⁹ «La seule écorce assez abondante dans le pays pour fournir à notre industrie le tannin dont elle a besoin, est l'écorce de pruche. L'exportation qu'on fait de cette matière première, devenue rare, aura pour conséquence d'augmenter les frais de production, c'est-à-dire qu'elle ouvrira notre marché aux produits étrangers et ruinera notre industrie. Grâce à cette exportation, et aux progrès de la tannerie, l'écorce de pruche, abondante jusqu'à ces dernières années, devient de plus en plus rare. Il est certain que les distilleries de tannin des Cantons de l'Est, où l'on prépare «l'extrait d'écorce de pruche» exclusivement expédié sur le marché américain, est la principale cause de la rareté de l'écorce. Si on dit que nous contribuons à produire cette rareté, nous répondrons que depuis plus de cinquante ans les paroisses de Gentilly, St-Pierre-les-Becquets, St-Jean-Deschaillons, Batiscan, Ste-Geneviève, Ste-Anne-de-la-Pérade et beaucoup d'autres localités ont fourni et fournissent encore l'écorce que nous consommons, sans épuiser leurs moyens de production.» *Annuaire du commerce et de l'industrie de Québec* (1873), 18.

³⁰ *Ibid.*, 49.

La ville de Québec trouve dans sa région immédiate une base d'approvisionnement assez riche. Une quarantaine de produits y ont été puisés au cours des quatre années qui nous intéressent, soit environ le tiers des articles qui faisaient l'objet du cabotage. La région proche de Québec est le plus important fournisseur de la ville en cordes de bois, le transport de ce produit mobilisant un très grand nombre d'embarcations. Des 8 286 arrivées recensées au port de Québec, 58% impliquaient en effet le transport de cordes de bois, et plus de la moitié provenait de la région immédiate de Québec. Certaines municipalités sont particulièrement actives dans ce commerce: Château-Richer, en quatre années, envoie 24 178 cordes de bois à Québec; Sainte-Anne-de-Beaupré 14 398, Saint-Antoine 8 010, Saint-Nicolas 3 280, Sainte-Croix 2 031, et Cap-Saint-Ignace 1 823. Dans tous les cas cependant, le nombre de cordes décline assez abruptement d'une année à l'autre. La région de Québec suit alors tout simplement la tendance générale.

Une très grande partie du bois scié qui entre au port provient aussi de la proche région de Québec; 80% des «dosses»³¹, à tout le moins, sont expédiées de la région avoisinante de la ville, et plus particulièrement de Saint-Nicolas. C'est également dans un rayon de 60 kilomètres autour de la ville que plus de la moitié du foin introduit au port a été embarqué. À l'intérieur de ces limites, Lotbinière s'affirme comme un centre d'approvisionnement privilégié: en 1875, cette localité envoie 12 925 balles de foin, en 1884, ce nombre s'élève à 31 600, puis à 47 700 en 1890. Il passe à 34 800 en 1895. Château-Richer, pour sa part, livre près de 60% des toises de pierre. Le tableau 3 illustre bien la grande variété des marchandises en provenance de la région immédiate de Québec.

Les régions qui offrent à Québec la plus grande diversité de marchandises sont Charlevoix et l'Estuaire du Saint-Laurent. Pendant les quatre années témoins, l'Estuaire fournit quarante-cinq produits différents à Québec, et Charlevoix, cinquante. De manière générale, les marchandises expédiées sont rarement exclusives à ces régions et elles ne s'y concentrent qu'en quelques occasions. Il y a tout de même des exceptions: 90% des anguilles proviennent de ces deux régions, 89% de la tuile à couverture de l'Estuaire, et 75% des vaches, de Charlevoix.

La péninsule gaspésienne partage avec Charlevoix et l'Estuaire certains traits caractéristiques: ses quarante-huit marchandises la situent à mi-chemin entre ces deux régions quant à la diversité des produits. Mais cette diversité est trompeuse, étant donné la place considérable occupée par le groupe des produits de la pêche et celui du bois. La Gaspésie a presque fait une spécialité des traverses de chemin de fer: 44% des traverses entrées à Québec arrivaient en effet de cette région.

³¹ Traduction libre de l'expression anglaise «slabs» utilisée par les autorités portuaires.

TABLEAU 3
Les produits en provenance
de la région de Québec

<i>Région de Québec.</i>	1875	1884	1890	1895	<i>Région de Québec (suite)</i>	1875	1884	1890	1895
anguilles (barils)	79	100	0	0	meubles (charges)	0	4	0	0
avoine (boisseaux)	12 068	15 415	14 600	0	moutons (unité)	117	5	0	0
bardeau (mille)	0	50	61	0	oeufs (douzaines)	0	50	0	0
beurre (livres)	10 089	7 600	6 250	0	oiseaux (douzaines)	0	100	0	0
bleuets (boîtes)	0	60	0	13 665	oxyde de fer (barils)	0	140	0	0
boeufs (unité)	0	14	0	0	perches (unité)	0	2 300	0	0
bois (cordes)	35 336	21 897	12 646	5 060	pierre (toises)	947	510	4	0
briques (mille)	702	316	118	0	planches (unité)	39 731	21 509	21 034	349 212
cèdre (madriers)	0	40	0	0	poisson séché (quintaux)	4	0	0	0
chevaux (unité)	8	0	0	0	poisson vert (barils)	18	0	0	0
clous (boîtes)	0	915	0	0	poisson vert (quintaux)	0	200	0	0
cuir (ballots)	0	25	0	0	pommes (barils)	0	38	0	0
«dosses» (charges)	2 877	1 512	865	0	pommes de terre (boisseaux)	6 194	5 985	0	150
écorce (cordes)	1 874	496	310	825	porcs (unité)	0	6	0	0
ferraille (quintaux)	41	0	0	2 400	«poutres» (unité)	0	0	50	0
foin (balles)	40 219	52 505	63 800	46 100	sardines («tines»)	40	0	0	0
hareng (barils)	4	0	0	0	traverses (unité)	0	100	0	0
lin (boisseaux)	1 927	30	0	0	tuile à couverture (quintaux)	15	0	0	0
madriers (unité)	51 463	18 351	19 100	116 666	vaches (unité)	7	0	0	0
maïs (boisseaux)	50	0	0	0	volaille (unité)	386	0	0	0

Source: Dominion Imports During the Season of Navigation.

En fin de période, leur commerce demeure le seul mobile d'échange par voie d'eau, hormis quelques livraisons insignifiantes de planches, de madriers, de pommes de terre et de bleuets.

En somme, l'uniformisation croissante des marchandises expédiées constitue une autre manifestation de l'appauvrissement de la pratique du cabotage. Le phénomène de standardisation des envois frappe la majorité des régions étudiées. Dans les limites de chacune d'entre elles, les centres d'expédition de marchandises se font également toujours moins nombreux. Au terme de la période considérée, le Saguenay et Charlevoix demeurent cependant les régions où l'on retrouve le plus grand nombre de points d'approvisionnement du port de Québec.

CONCLUSION

L'analyse de l'évolution de la petite navigation à Québec au dernier quart du XIXe siècle fait apparaître un réseau de relations encore inconnu autour de l'axe laurentien. Au milieu des années 1870, l'aire d'influence de la ville s'étend encore sur un vaste territoire, mais la puissance d'attraction de Québec et de son port tend à régresser de manière assez marquée au cours des décennies suivantes.

Nonobstant le maintien du tonnage enregistré, la navigation intérieure à Québec a connu un déclin manifeste pendant les dernières décennies du XIXe siècle. Du point de vue du volume des échanges, le cabotage a traversé deux phases: une première, de relative instabilité, entre 1875 et 1883, suivie jusqu'en 1895 d'un long «plateau» qui suggère que la petite navigation reposait désormais sur des bases solides mais avait atteint aussi un niveau apparemment difficile à dépasser. Pendant l'ensemble de la période étudiée, le tonnage du navire à vapeur augmenta de manière significative, tandis que déclina le nombre de «steamers» arrivés à Québec. L'augmentation du tonnage moyen des vapeurs constitue sans aucun doute une des clés pour comprendre les transformations que connut alors la navigation intérieure.

L'étude du volume du trafic en provenance des différentes régions devait tout d'abord permettre de mieux connaître les principales régions «partenaires» du port de Québec et d'établir des hiérarchies entre elles. Tout au cours de la période considérée, l'Ouest du Québec avait accaparé la plus grande portion des tonnages, suivi de la région immédiate de Québec et du Saguenay qui occupaient alternativement le second rang. La chute brutale du tonnage transporté depuis l'Estuaire du Saint-Laurent en 1884 indique par ailleurs une coupure nette dans les relations commerciales qui unissaient cette région à Québec. Rappelons aussi qu'en 1895, les Maritimes, la péninsule gaspésienne, la Côte du Labrador de même que l'Ontario avaient à toutes fins utiles interrompu leurs contacts par le fleuve avec Québec.

L'analyse des mouvements de navires pour les années choisies nous a permis de recomposer des schémas expressifs de la vie de relations par le fleuve. Pour l'ensemble de la période, la proche région de Québec a généré les déplacements les plus nombreux. Charlevoix, le Saguenay et l'Ouest du Québec ont aussi accaparé une bonne partie du trafic fluvial. De manière générale, ce dernier s'est principalement concentré en aval de Québec. À l'aube du XXe siècle, le volume des échanges entre Québec et les régions témoigne de l'importance des liens commerciaux que canalisait le fleuve dans un contexte de restructuration de l'aire d'approvisionnement du port de la ville. Ces relations, qui devenaient moins régulières et moins fréquentes, impliquaient de moins en moins de ports locaux.

Mais l'examen des mouvements de navires pose à nouveau le problème du déclin relatif de l'activité de transport fluvial. Des indices de cette régression sont perceptibles à plusieurs niveaux. L'étude de l'évolution des chargements révèle d'abord une réduction de l'éventail des marchandises expédiées à Québec par voie fluviale. Au tournant du siècle, le transport du bois et celui des passagers étaient devenus incontestablement la principale «raison d'être» du cabotage sur le Saint-Laurent. Cette réduction touche d'ailleurs l'ensemble des régions. Mais le phénomène le plus spectaculaire est sans contredit le rétrécissement relatif des bases d'approvisionnement du port de Québec: des 153 localités de provenance enregistrées en 1875, on passe à seulement 58 vingt ans plus tard!

La vie de relations engendrée par l'activité portuaire à Québec apparaît donc nettement moins riche et moins diversifiée en fin de période qu'elle ne l'était auparavant. Le ralentissement des exportations a certes joué ici un rôle important, par ses effets négatifs sur les activités de réexpédition. Mais l'extension du réseau ferroviaire a sans doute tout autant contribué à transformer le visage du commerce intérieur en modifiant la configuration et la hiérarchie des axes de transport et en favorisant une plus grande «fluidité» des échanges. Dans quelle mesure le rail est-il responsable du déclin de la navigation intérieure articulée autour de Québec? Nous ne saurions encore le préciser. Sans aucun doute y est-il pour beaucoup. Parce qu'il permettait l'émergence de centres intermédiaires, le chemin de fer était susceptible, croyons-nous, de remettre en cause les relations de nombre de localités avec le port de Québec. Plus grave encore pour le développement de la ville, il affaiblissait notablement sa vocation de pôle régional de diffusion et de redistribution.

D'autres aspects de la navigation intérieure restent encore à explorer. Des recherches plus approfondies prenant en compte les formes spécifiques et l'organisation du commerce sur le fleuve permettraient maintenant de mieux saisir l'impact de la multiplication des lignes régu-

lières tout en jetant un éclairage nouveau sur les rapports associant producteurs locaux et transports commerciaux. Une étude des assises sociales et des conditions d'exercice de la navigation intérieure (caractéristiques physiques des navires, changement technologique, infrastructures fluviales) s'impose. Les agents économiques et les mécanismes assurant la marche quotidienne de l'activité sont trop peu connus. Qui sont les propriétaires de navires, les capitaines, les navigateurs, les marchands, les armateurs et les fournisseurs impliqués? Quel est l'impact de la généralisation des vapeurs sur l'organisation du trafic fluvial et quel fut leur rôle dans ce qui pourrait bien être une restructuration complète de l'infrastructure des transports et des communications dans le Québec de la fin du XIXe siècle³²?

³² Nous nous attachons à répondre à ces questions dans le cadre de nos recherches de doctorat.