

**NORMAND, France, Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX<sup>e</sup>  
siècle : une étude de la batellerie du port de Québec  
(Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1997), 283 p.**

James S. Pritchard

Volume 53, numéro 2, automne 1999

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/005577ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/005577ar>

[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 ce compte rendu

Pritchard, J. S. (1999). Compte rendu de [NORMAND, France, Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle : une étude de la batellerie du port de Québec (Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1997), 283 p.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 53(2), 307–309.  
<https://doi.org/10.7202/005577ar>

NORMAND, France, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle : une étude de la batellerie du port de Québec* (Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1997), 283 p.

L'ouvrage est consacré à l'histoire du commerce maritime le long du Saint-Laurent, depuis Québec jusqu'à Gaspé et à la Côte-Nord, durant le dernier quart du XIX<sup>e</sup> siècle. L'auteure adopte une orientation récente de l'historiographie canadienne, qui met l'accent sur la reconstruction des anciennes flottes commerciales régionales, mais le caractère limité de ses sources laissera certains lecteurs sur leur faim. Bien que la période étudiée ait été marquée, en effet, par de profondes transformations dans les modes de navigation, puisqu'on passait du voilier au bateau à vapeur, et par la concurrence entre deux modes de transport, l'eau et le chemin de fer, peu de choses sont dites sur l'impact de ces développements sur le transport maritime du Québec. Cette période a aussi été marquée par un désinvestissement massif dans le transport maritime au Québec et dans les Maritimes, et l'approche *whig* de l'auteure à l'histoire de la réglementation et des progrès technologiques dans la construction de navires se concilie mal avec sa narration d'une stagnation et d'un déclin économique.

Les trois parties de *Naviguer le Saint-Laurent* traitent de la structure et de la réglementation du transport fluvial, des bateaux eux-mêmes (goélettes à voile, barges, toueurs et remorqueurs) et, dans une moindre mesure, des origines sociales des navigateurs. La narration en est intéressante mais limitée par la nature des sources utilisées et par l'intégration incomplète des chapitres en un ensemble cohérent. Les sources sont toutes officielles — documents de la session, lois, certificats d'états de services ou de compétence accordés aux capitaines et aux matelots naviguant à bord des navires côtiers, registres des naufrages, registres des marchandises transbordées au port de Québec et dossiers relatifs aux droits de tonnage versés à la Commission du port de Québec. Les dossiers commerciaux brillent par leur absence et la politique y est à peine évoquée.

Devant le nombre croissant de naufrages, de pertes de vie et de biens, les armateurs et les compagnies d'assurances redoublèrent d'efforts pour régler de nombreux aspects du transport fluvial afin de le rendre plus sécuritaire. L'attribution des brevets de capitaines et d'officiers, l'inspection des bateaux à vapeur et l'arrimage des marchandises furent tous consignés dans les documents qu'a recueillis l'auteure. La première partie, qui traite des lois maritimes touchant le trafic fluvial du Québec, propose une utile introduction aux tensions qui existaient entre les intérêts impériaux et coloniaux, mais ne comporte aucune référence aux politiques et aux politiciens de l'époque, et tout spécialement à ce que nous pourrions qualifier de politique de «patronage maritime».

Dans la deuxième partie, qui occupe plus de 40 pour cent de l'ouvrage, Normand reconstitue la flotte commerciale. Mais la description domine nettement sur l'explication, ce qui s'explique partiellement par la nature des dossiers disponibles. L'auteure se penche aussi sur le déclin du port de Québec. Le transport fluvial se fit de plus en plus local à mesure que déclinaient les ports jadis prospères du golfe Saint-Laurent et de la Côte-Nord et que s'imposa la domination des capitaux montréalais liés au transport ferroviaire. L'auteure accorde une place trop grande à la flotte du début de la période, en 1874, et s'attache trop peu aux changements survenus au fil du temps quoique, à vrai dire, ces changements furent minces. Les goélettes de bois, à fond plat, formèrent l'essentiel de la flotte au début et à la fin de la période. Elles pouvaient être construites à peu de frais et leur entretien ne coûtait guère. Elles étaient souvent des entreprises familiales et elles transportaient des marchandises (par exemple, bois de chauffage, écorce, briques, pierres) qui n'exigeaient ni d'être livrées ni d'être écoulées et remplacées rapidement. Au cours de ce dernier quart de siècle, rares furent les nouveaux investissements. La flotte se composait en partie de barges dont la quasi-totalité était utilisée au transport du bois de sciage. Leur nombre diminua, mais l'auteure, malheureusement, ne nous dit pas pourquoi. Quel rôle jouèrent, dans ce déclin, le chemin de fer, la diminution de la matière première, la concurrence et la crise économique post-1873? Bien que l'on ait adopté rapidement la vapeur au Québec, la question de cette technique n'est traitée que partiellement. Les bateaux à vapeur étaient moins adaptables que les goélettes et exigeaient des quais plus profonds. Ils étaient surtout utilisés comme traversiers, remorqueurs et transports de passagers et de marchandise, mais leur tonnage total diminua au cours des vingt années qui suivirent 1875. Leur âge moyen doubla presque de moitié durant la période étudiée, ce qui montre que le désinvestissement dans le transport maritime ne se limitait pas aux voiliers de bois. Il est regrettable que l'auteure n'aborde pas la question de la possible concurrence entre deux modes de transports issus de la technologie de la vapeur : le rail et l'eau. On acheva pourtant, au cours de cette période, la construction du chemin de fer Intercolonial.

Cet ouvrage s'ajoute avec bonheur à un ensemble de travaux, encore peu nombreux, consacrés à l'histoire maritime du Canada et du Québec. Espérons que son auteure ira au-delà de ses données quantitatives et approfondira les

phénomènes qu'elle a mis à jour pour y trouver des explications d'un ordre plus qualitatif.

*Département d'histoire*

*Université Queen's*

*Traduction: Pierre R. Desrosiers*

JAMES PRITCHARD