

Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur, 1850-1950. Par Pierre Camu. (Montréal : Hurtubise HMH, 2005. 624 p., ill., cartes, tabl. ISBN 2-89428-679-1 69,95\$)

France Normand

Volume 30, numéro 1, 2007

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/800535ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/800535ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

CSTHA/AHSTC

ISSN

0829-2507 (imprimé)

1918-7750 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Normand, F. (2007). Compte rendu de [*Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur, 1850-1950*. Par Pierre Camu. (Montréal : Hurtubise HMH, 2005. 624 p., ill., cartes, tabl. ISBN 2-89428-679-1 69,95\$)]. *Scientia Canadensis*, 30(1), 112–115. <https://doi.org/10.7202/800535ar>

Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur, 1850-1950. Par Pierre Camu. (Montréal : Hurtubise HMH, 2005. 624 p., ill., cartes, tabl. ISBN 2-89428-679-1 69,95\$)

Deuxième volet d'une trilogie consacrée à l'évolution des transports par eau dans le bassin hydrographique laurentien, *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur* s'intéresse à l'impact de l'essor de la vapeur sur la navigation et sur l'aménagement des infrastructures de transport qui la supporte (tels la voie navigable, les canaux, les ports et les havres). On se souviendra que le premier tome de la série, *Au temps de la voile*, avait été couronné de plusieurs prix, dont le prestigieux Prix Jean-Charles Falardeau de la Fédération canadienne des sciences humaines et sociales en 1997. Avec *Au temps de la vapeur*, l'enquête se prolonge maintenant aux années 1850-1950.

L'auteur, Pierre Camu, géographe de formation mais aussi connu pour sa contribution en histoire maritime, a mené une double carrière de scientifique et de fonctionnaire. En plus d'avoir enseigné et occupé diverses charges universitaires, celui-ci s'est directement impliqué dans le travail de terrain : il a œuvré au sein des services administratifs maritimes, à titre de président de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent, notamment. Le présent ouvrage, extrêmement détaillé et complet sur le plan factuel, reflète bien sa connaissance intime de l'organisation des transports par eau. Il s'agit d'un travail de grande érudition, qui s'appuie sur une masse documentaire considérable. Signalons l'exploitation quasi systématique de la documentation officielle des différents ministères et agences gouvernementales associés

au commerce et au transport sur environ un siècle, qu'il aura fallu patiemment compiler, harmoniser et comparer. La centaine de tableaux et de figures qui en résultent représentent, à n'en pas douter, un référentiel majeur pour l'historiographie des transports maritimes.

La structure générale de l'ouvrage *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur* reprend celle du tome précédent. Le livre se divise en cinq parties : les transformations de la voie navigable ; les types de navires et la construction navale ; la circulation maritime par secteur ; le monde maritime et lacustre des Grands Lacs ; l'arrière-pays et les horizons maritimes.

La première partie du livre retrace le déploiement des infrastructures de navigation adaptées aux nouvelles conditions de commerce qui émergent vers le milieu du dix-neuvième siècle. Du dragage du Saint-Laurent, pour permettre aux grands navires d'atteindre Montréal, à la reconstruction des canaux et écluses, donnant directement accès aux Grands Lacs, via le fleuve en passant par l'expansion du réseau de ports, l'ouverture de la première voie navigable en 1848 reposait sur une reconfiguration complète du circuit des échanges et supposait d'importantes percées technologiques. L'amélioration des conditions de navigation exigeait en outre une intervention accrue de l'État, tant pour la mise sur pied ou le développement des services de base (tels la gestion des canaux, le pilotage, l'inspection des vapeurs, etc.) que des services auxiliaires (tels les phares et signaux, les télégraphes, les forces policières, les hôpitaux de la marine). Cette présence marquée dans le secteur du transport par eau devait notamment se traduire par divers ajustements de la législation maritime (très brièvement abordés ici), de même que par la consolidation des relations canado-américaines pour l'administration commune des Grands Lacs. Les nouveaux rôles de l'État dans la sécurité des transports (telle la recension des avaries et des accidents maritimes), le prélèvement de droits sur les trafics et les politiques d'aide aux transporteurs (telles les subventions aux entreprises actives dans des secteurs ciblés comme la traverse, la desserte en régions éloignées, le service des malles et de la poste, entre autres) font l'objet du dernier chapitre de la première partie de l'ouvrage. La question centrale de la sûreté des transports donne lieu à un examen approfondi des statistiques officielles de naufrages survenus dans le réseau hydrographique laurentien sur près d'une centaine d'années (1856-1950). Une première analyse de ces séries couvrant une période plus restreinte avait déjà été présentée dans un précédent article de l'auteur, mais le dossier s'est ici beaucoup bonifié, une fois intégré à une réflexion plus vaste mettant en relation les indices d'amélioration de la navigabilité et les transformations de la voie d'eau. La cartographie des sinistres permet à Camu de dégager un portrait inédit et fort suggestif de

la répartition spatiale des lieux reconnus dangereux. Elle trace la voie à une relecture de ces résultats, à la lumière des plus récents travaux sur l'identité maritime et les représentations collectives du risque.

La seconde partie, plus technique et moins directement accessible au grand public, traite de l'évolution des flottes et des transformations de leurs usages. Les considérations sur l'adaptation des navires aux différents milieux marins de même que la typologie passablement pointue des unités de transport intéresseront certainement le spécialiste de l'histoire maritime. Cette section aurait toutefois gagné à être mise en perspective dans une réflexion sur les impacts sociaux et culturels des changements technologiques. Les troisième et quatrième parties, consacrées à la circulation fluviomaritime, reconstituent les fluctuations du trafic par secteur, essentiellement à partir des statistiques portuaires. L'analyse fait clairement ressortir les tendances à la différenciation et à la spécialisation des fonctions portuaires ; elle met également en évidence la poussée du centre montréalais, qui se démarque comme principal pôle d'impulsion des échanges à compter des dernières décennies du dix-neuvième siècle. Enfin, la dernière partie examine les relations commerciales des ports du Saint-Laurent du double point de vue de l'expansion de leurs arrière-pays et de leurs avant-pays. Sans déboucher sur de véritables découvertes, ces derniers chapitres mettent néanmoins à profit une cartographie originale et de nombreux tableaux minutieusement commentés, qui, d'évidence, s'avéreront tous très utiles aux chercheurs.

Conçu comme un ouvrage essentiellement factuel, *Au temps de la vapeur* n'a certes pas la prétention de renouveler les grandes interprétations dans le domaine. Apparemment peu interpellé par les débats historiographiques, l'auteur a privilégié ici une approche avant tout descriptive de la transformation des conditions d'exercice de la navigation. En outre, j'exprimerais une réserve sur l'organisation générale du texte. Le livre adopte un découpage thématique qui, s'il respecte le plan initialement prévu pour une trilogie, a cependant pour inconvénient de reléguer au second plan la perspective diachronique. Aussi, les facteurs externes de changement (telles la nécessité d'intégration des transports maritimes et terrestres, la reconfiguration des marchés, la pression démographique, etc.), sans être négligés, sont parfois mésestimés dans l'analyse, qui s'en tient le plus souvent à une vision centrée sur l'évolution du secteur maritime en soi. Dans cette perspective, le cas de la modernisation des infrastructures de la première voie navigable et de l'expansion des ports au dix-neuvième siècle représentent les exemples les plus manifestes où les impératifs d'adaptation sont davantage évoqués que véritablement pris en compte dans l'explication.

Cela étant, je ne voudrais pas terminer sur une note négative, car *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur* constitue une synthèse passionnante et instructive de l'évolution d'un secteur de transport par eau.

FRANCE NORMAND

Université du Québec à Trois-Rivières