

Mackey, Franck (2000) *Steamboat Connections. Montreal to Upper Canada, 1816-1943*. Montreal, McGill-Queen's University Press, 383 p. (ISBN 0-7735-2055-4)

Jean-Claude Lasserre

Volume 45, numéro 125, 2001

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/022991ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/022991ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Lasserre, J.-C. (2001). Compte rendu de [Mackey, Franck (2000) *Steamboat Connections. Montreal to Upper Canada, 1816-1943*. Montreal, McGill-Queen's University Press, 383 p. (ISBN 0-7735-2055-4)]. *Cahiers de géographie du Québec*, 45 (125), 318–320. <https://doi.org/10.7202/022991ar>

Le rapport se termine par des recommandations louables : 1) améliorer la santé et l'éducation des populations rurales; 2) tenir plus amplement compte de la dimension du genre dans le développement; 3) favoriser la création d'emplois; et 4) freiner la dégradation rapide de l'environnement en contrôlant la coupe illégale de bois. On peut cependant ajouter que la promotion d'une vision basée sur l'intégration de préoccupations à la fois sociales et écologiques devrait embrasser une critique virulente des grandes agences bilatérales et multilatérales qui, au nom du développement, ont contribué à la situation actuelle. Or les auteurs plaident pour un financement plus substantiel de projets sans faire valoir la nécessité d'un changement profond dans les mentalités au service du « développement durable ». Comme les tenants de l'approche écosystémique, McElwee et Horowitz ont choisi d'analyser un lieu physique, inscrit dans l'espace, le bassin du Mékong, où s'articulent des facteurs socio-économiques et agricoles, avec le souci d'en présenter les implications environnementales. Leur démarche n'a pas su éviter de glisser vers une vision qui renchérit l'intégration verticale des territoires et des populations en vue d'une gestion mondiale des problèmes socio-écologiques, faisant du coup reculer les souverainetés politiques nationales. Cette question importante et complexe est effleurée en conclusion mais, étant donné ses implications, elle aurait mérité d'être débattue plus longuement.

Malgré cela, *Environment and Society* réussit tout de même le tour de force de réconcilier de manière convaincante des angles d'approche qui ont trop longtemps été mutuellement exclusifs. En ce sens, la contribution est fort utile, voire féconde, et saura sans doute intéresser un vaste lectorat de chercheurs et d'intervenants.

Christine Veilleux
Université Laval

MACKEY, Franck (2000) *Steamboat Connections. Montreal to Upper Canada, 1816-1843*. Montreal, McGill-Queen's University Press, 383 p. (ISBN 0-7735-2055-4)

Voilà un ouvrage impressionnant. En s'appuyant sur un ensemble considérable de sources originales, notamment les archives notariales et la presse de l'époque dans le Haut et le Bas-Canada, ainsi que dans l'État de New-York, l'auteur fait revivre de façon exceptionnelle l'aventure unique du développement de la navigation à vapeur entre Montréal et le lac Ontario de 1816 à 1843, par la route de l'Outaouais et du canal Rideau, et par celle du Saint-Laurent. Il nous présente avec beaucoup de précision les principaux acteurs de ce développement (pour la



plupart des hommes d'affaires britanniques et américains, parmi lesquels domine Horace Dickinson), leurs assises industrielles, notamment à Montréal, les innovations technologiques (dont le passage de la roue à aubes à l'hélice), la compétition entre les routes déjà mentionnées et entre les armateurs, les accidents quelquefois terribles à déplorer, etc. Pour le transport des voyageurs, il nous montre la concurrence des nouvelles lignes fluviales avec les services de voitures à cheval de la Poste (services affermés par les administrations des deux Canada) mais aussi leur complémentarité, ainsi que le rôle des rébellions de 1837 dans les retards des projets ferroviaires.

Grâce à un luxe extraordinaire de détails tirés des archives, c'est véritablement tout un monde qui revit. Et pourtant, la lecture de cet ouvrage laisse le lecteur quelque peu désappointé. Le texte n'atteint pas les 200 pages, car il s'appuie sur un énorme appareil de notes très précieuses pour le spécialiste (p. 213 à 343), sur une abondante bibliographie (p. 345 à 365) et sur un index très utile (p. 367 à 383). Mais les neuf chapitres de ce texte en caractères relativement petits ne comportent aucun sous-titre. On sent que l'auteur reste très près de ses sources, peut-être parfois trop près, ce qui le conduit à sortir de son sujet, par exemple quand il détaille le rôle d'Horace Dickinson dans la fondation de l'*American Presbyterian Church* à Montréal (chapitre 4). Surtout, le lecteur en vient à se demander si le sujet est bien dominé, et peut-être l'auteur en a-t-il conscience lorsqu'il écrit dans sa préface : « *The aim of this book is a simple one : to trace the beginnings of steam navigation on the upper St. Lawrence and lower Ottawa rivers. It is not an analysis of that traffic; nor is it a thesis or treatise on transport economics, shipbuilding, steam technology, early canals, or colonial trade. It is a narrative account, arranged chronologically* » (p. ix).

Mais justement, n'est-il pas dommage qu'un tel effort n'ait pas été véritablement mis en valeur en replaçant toute cette portion de l'histoire canadienne dans son contexte? Au début du livre, aucune tentative n'est faite pour rappeler au lecteur les enjeux du développement de la navigation à vapeur à l'amont de Montréal : dans le cadre de la compétition entre les ports de la côte atlantique du continent pour la conquête de l'arrière-pays, il fallait évoquer l'impérieuse nécessité pour Montréal d'accroître sa capacité de transport en direction du Haut Canada, qui se peuple rapidement, et qui regarde à la fois vers le Saint-Laurent et vers New-York pour ses approvisionnements et pour ses expéditions (d'ailleurs, l'auteur ne mentionne nulle part ce qui se passe à la même époque sur la route du canal Érié!). De plus, au-delà du Haut-Canada, l'enjeu de la compétition entre les ports (et entre les États-Unis et l'Angleterre qui viennent de se faire la guerre), c'est toute la région des Grands Lacs et le futur Middle West! S'il souligne à juste titre l'importance de l'afflux à Montréal d'hommes d'affaires et d'ingénieurs américains pour développer la navigation à vapeur sur le haut Saint-Laurent et la basse Outaouais, F. Mackey ne se demande pas ce qui justifie à leurs yeux un tel engouement. N'est-ce pas qu'à cette époque, entre un canal Érié qui est à construire entièrement à un gabarit forcément limité, et un Saint-Laurent qui comporte alors de sérieux avantages naturels, ce dernier leur paraît nettement plus prometteur? Quelques paragraphes et une bonne carte du Nord-est du continent indiquant ces routes concurrentes n'auraient-ils pas décuplé l'intérêt du lecteur? À cet égard, les deux cartes présentées du seul secteur à l'amont immédiat de Montréal, se contentant de placer des toponymes dans l'espace, sont particulièrement décevantes.

La déception est encore plus vive quand on arrive au terme de l'ouvrage : la fin du chapitre 9 décrit brièvement la construction des canaux sur le haut Saint-Laurent et se termine par l'évocation du retour progressif d'une bonne partie de la famille Dickinson vers les États-Unis, et c'est tout! Pas un mot de conclusion, aucune tentative de l'auteur pour esquisser un bilan, pour discerner à travers les énormes efforts des acteurs qu'il a fait revivre ce qui peut apparaître comme un échec et ce qui est définitivement acquis. On en vient à se demander quel était le sujet de ce livre : la navigation à vapeur à l'amont de Montréal ou la famille Dickinson à Montréal? Quoi qu'il en soit, au moins une courte conclusion était pourtant à portée de main, puisque les derniers mots de l'auteur évoquent en termes attristés la disparition du village de *Dickinson's Landing* lors de la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1958. Cette construction, la taille des navires qui circulent aujourd'hui sur cette infrastructure, et surtout les trafics tous modes qu'on enregistre aujourd'hui sur l'axe Montréal-Toronto, le premier du Canada, n'attestent-ils pas que les efforts de ces pionniers n'ont pas été vains? Encore fallait-il le dire.

Jean-Claude Lasserre
Université Lumière Lyon 2

REBOUR, Thierry, (2000) *La théorie du rachat. Géographie, économie, histoire*. Paris, Publications de la Sorbonne, 258 p. (ISBN 2-85944-390-8)

Ce livre rassemble les parties les plus originales d'une « remarquable thèse de géographie [qui] à terme n'est rien moins qu'une relecture de l'aménagement, de l'espace et du monde », selon les termes d'André Fischer, auteur de sa préface. M'associant complètement à cet élogieux jugement, j'invite le lecteur à retenir cet ouvrage comme l'une de ses prochaines grandes lectures « obligées ».

Thierry Rebour, avec sa *Théorie du rachat*, ouvre dans le domaine de la dynamique de la territorialisation, au cœur duquel résident les grandes questions de la *différenciation spatiale* et de la *production de richesses*, une approche nouvelle et particulièrement fructueuse. Il tente en effet « de comprendre les formes de l'organisation de l'espace, en particulier le phénomène d'agglomération et les structures spatiales qui s'y rattachent à différentes échelles » (p. 5). Les villes y sont interrogées comme le fait majeur de l'espace géographique, le regroupement des hommes en certains points de l'espace étant associé à la mobilité dont il cherche à comprendre les logiques économiques et spatiales. Cette problématique est une précieuse contribution à la construction d'une nécessaire théorie géographique de la métropolisation.

