

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À TROIS-RIVIÈRES

THÈSE

PRÉSENTÉE

COMME EXIGENCE PARTIELLE

DU DOCTORAT EN ÉTUDES QUÉBÉCOISES

PAR

FRANCE NORMAND

PRATIQUES ET CONDITIONS DE LA PETITE NAVIGATION
SUR LE SAINT-LAURENT
DANS LES DERNIÈRES DÉCENNIES DU XIX^e SIÈCLE:
LE CAS DE LA BATELLERIE DU PORT DE QUÉBEC

DÉCEMBRE 1995

Université du Québec à Trois-Rivières

Service de la bibliothèque

Avertissement

L'auteur de ce mémoire ou de cette thèse a autorisé l'Université du Québec à Trois-Rivières à diffuser, à des fins non lucratives, une copie de son mémoire ou de sa thèse.

Cette diffusion n'entraîne pas une renonciation de la part de l'auteur à ses droits de propriété intellectuelle, incluant le droit d'auteur, sur ce mémoire ou cette thèse. Notamment, la reproduction ou la publication de la totalité ou d'une partie importante de ce mémoire ou de cette thèse requiert son autorisation.

REMERCIEMENTS

La présente étude a bénéficié du soutien financier du Fonds F.C.A.R et du C.R.S.H.C.

J'aimerais d'abord exprimer ma reconnaissance à Normand Séguin, directeur, pour son appui indéfectible tout au long de ma démarche. Sensible et présent, monsieur Séguin a montré un intérêt constant pour cette recherche. J'ai trouvé dans nos fréquentes discussions une source de stimulation et d'encouragement qui, en diverses circonstances, m'auront été d'un précieux secours. Je le remercie de tout cœur de sa générosité.

Ma gratitude va aussi aux codirecteurs du comité, Serge Courville et Jean-Claude Robert, dont les commentaires judicieux ont permis d'améliorer sensiblement ce texte. La confiance qu'ils m'ont en tout temps témoignée fut hautement appréciée.

Ma thèse a évolué en rapport étroit avec la problématique définie par ces trois chercheurs réunis dans le projet *Axe laurentien*. Dès mes premiers travaux sur la navigation fluviale, j'ai eu la chance d'y être associée à titre d'assistante de recherche. Je tiens à souligner la qualité exceptionnelle de l'encadrement offert par cette équipe. Plus qu'un lieu de travail, Courville/Robert/Séguin ont fait du projet *Axe* un lieu de formation et d'échanges. Au fil des ans, j'en suis venue à y reconnaître un véritable lieu d'appartenance.

Je voudrais également remercier les secrétaires du Centre d'études québécoises qui ont bien voulu relire ce manuscrit.

Enfin, il me faut signaler la collaboration exceptionnelle de mon compagnon, Claude Bellavance. Sa compréhension, sa disponibilité et son aide ont été indispensables à la réalisation de cette étude.

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements.....	ii
Table des matières	iii
Liste des figures.....	viii
Liste des tableaux.....	xi
Liste des cartes.....	xii
Introduction	1

PREMIÈRE PARTIE STRUCTURES ET RÉGULATION DU TRANSPORT FLUVIAL DANS LA SECONDE MOITIÉ DU XIX^e SIÈCLE

CHAPITRE 1 RESSERREMENT DE LA LÉGISLATION ET REDÉFINITION DES NORMES DE NAVIGATION SUR LE FLEUVE

A- La recension officielle des navires au Canada	22
<i>vingt ans de confusion dans l'enregistrement des bâtiments</i>	
<i>de l'intérieur</i>	24
<i>l'uniformisation des procédures d'enregistrement maritime.....</i>	34

B- Pour une navigation sécuritaire	41
<i>prévenir les accidents dans les eaux nationales.....</i>	<i>42</i>
<i>sensibiliser les navigateurs au problème des naufrages: l'obligation de</i>	
<i>déclarer et de prêter assistance.....</i>	<i>46</i>
<i>«surveiller et punir»: le service national d'inspection des bateaux à vapeur et</i>	
<i>les tribunaux d'enquêtes sur les sinistres maritimes.....</i>	<i>56</i>

CHAPITRE 2

L'ENCADREMENT DE LA NAVIGATION DANS LE SECTEUR PORTUAIRE DE QUÉBEC

A- La police riveraine: le prix du maintien de l'ordre.....	73
B- Les autorités portuaires: rationalisation de l'administration du port	
dans un contexte de déclin du trafic	86
<i>la Maison de la Trinité (1805-1875).....</i>	<i>87</i>
<i>la Commission du havre (1858-1936).....</i>	<i>92</i>
Les années 1858-1868: le réaménagement de l'espace	
portuaire et l'ouverture de nouveaux marchés intérieurs?.....	96
les années 1869-1874: la CHQ sous le contrôle	
de ses créanciers.....	100
les années 1875-1912: vers une prise en charge par l'État de	
l'administration du port.....	104

DEUXIÈME PARTIE

LA BATELLERIE

CHAPITRE 3

BALISES MÉTHODOLOGIQUES ET BASE DOCUMENTAIRE

A- Reconstituer la batellerie fluviale de Québec:	
sources et méthodes.....	122

B- Le port d'enregistrement de Québec et l'industrie canadienne du transport par eau à la fin du XIX^e siècle.....	133
---	------------

CHAPITRE 4

LA BATELLERIE À VOILES ET SES USAGES

A- La goélette: un élément clé de la petite navigation articulée à Québec.....	143
<i>Caractéristiques physiques et adaptation au milieu marin</i>	<i>150</i>
<i>Sécurité et manœuvrabilité au détriment de la vitesse.....</i>	<i>152</i>
<i>Typologie et usages des goélettes en 1874.....</i>	<i>156</i>
<i>Répartition des goélettes selon les catégories de cabotage.....</i>	<i>164</i>
<i>Aire de navigation et domaines d'activités</i>	<i>167</i>
Les petites et moyennes goélettes.....	167
Les goélettes de grande contenance.....	182
B- Les barges: une production spécialisée, spatialement circonscrite, un rayonnement important.....	186
C- Vers un renouvellement de la batellerie?	193

CHAPITRE 5

LE MONDE DE LA VAPEUR

A- Une vue d'ensemble.....	209
B- Le développement du secteur du touage: une incitation au détournement du trafic vers Montréal	218
C- Le remorquage: un nouveau créneau pour les petits entrepreneurs en transport de bois de service.....	221
D- La traverse: mainmise des grandes compagnies de navigation sur les liaisons Québec/Lévis	224

E- Le transport de fret et de passagers: une activité dynamique en voie d'échapper à l'attraction du port de Québec?	227
<i>champs d'activités, itinéraires, et armement.....</i>	<i>232</i>

TROISIÈME PARTIE

LES BASES SOCIALES DE LA PETITE NAVIGATION

CHAPITRE 6

LES BATELIERS DIPLÔMÉS À QUÉBEC

A- L'évolution des normes régissant la pratique du métier	249
<i>la navigation côtière (ou au cabotage).....</i>	<i>252</i>
<i>la navigation sur les eaux de l'intérieur et sur les eaux secondaires canadiennes.....</i>	<i>254</i>
B- Profils de deux générations de bateliers	256
<i>les bateliers en poste avant 1883: spécialisation des orientations, stabilité géographique et solidarité de vocation.....</i>	<i>256</i>
<i>les nouveaux aspirants au titre de batelier.....</i>	<i>262</i>
<i>une période de transition: les années 1885-1891</i>	<i>262</i>
<i>l'essor des années 1892-1898: de nouveaux effectifs appelés à délaisser la batellerie de Québec?.....</i>	<i>264</i>

CHAPITRE 7

PROPRIÉTAIRES ET CRÉANCIERS

A- Les petits navires et les transactions afférentes.....	273
B- Provenance des investissements: vers une restructuration du transport fluvial?	278
C- Débiteurs et prêteurs: le financement des navires ou la mesure d'une dépendance	290

Conclusion	300
Bibliographie	310
Annexes	337

LISTE DES FIGURES

figure 2.1 Évolution des recettes et des dépenses du service de police de port de Québec pour les exercices du 30 juin 1870 au 30 juin 1891.....	78
figure 3.1 Nombre et tonnage des navires appartenant aux ports d'enregistrement de la province de Québec: 1875-1895	127
figure 3.2 Nombre et tonnage des navires inscrits sur les listes de l'enregistrement maritime canadien par province, années 1869-1910.....	135
figure 3.3 Nombre et tonnage des navires inscrits dans les sept principaux ports d'enregistrement maritime canadien, pour les années 1867 à 1910	137
figure 4.1 Nombre et tonnage des petits navires enregistrés au port de Québec selon le type d'embarcation (1874).....	141
figure 4.2 Répartition des goélettes immatriculées à Québec en 1874 selon l'âge.....	159
figure 4.3 Les caractéristiques physiques des goélettes en 1874: mesures de tonnage, de longueur, de largeur et de profondeur	161
figure 4.4 Distribution des tonnages enregistrés des goélettes en 1874...	164
figure 4.5 Âge des goélettes immatriculées à Québec selon la classe de tonnage (au 31 décembre 1874)	170
figure 4.6 La batellerie en 1874 et en 1895. Répartition (en %) du nombre et du tonnage des navires enregistrés selon le mode de propulsion (distinguant les barges).....	194

figure 4.7 La batellerie en 1874 et en 1895. Répartition (en %) du nombre et du tonnage des navires enregistrés selon la classe de tonnage.....	197
figure 5.1 Distribution des tonnages enregistrés d'après leurs fonctions: vapeurs inspectés pour la saison de navigation de 1875.....	215
figure 5.2 Nombre de passagers arrivés au port de Québec à bord de vapeurs fluviaux entre 1875 et 1895*.....	230
figure 5.3 Arrivages des marchandises au port de Québec par cabotage (en %) distinguant les voiliers et les vapeurs, pour les années 1875-1884-1890-1895, avec nombre et tonnage des bâtiments.....	233
figure 6.1 Qualifications des bateliers reçus au «certificat de service» à Québec en 1884 selon la catégorie de navigation, le mode de propulsion et le grade	258
figure 6.2 Qualifications des bateliers diplômés au certificat de compétence à Québec durant les périodes 1885-1891 et 1892-1898, selon le type d'embarcation et le domaine d'activité	265
figure 6.3 Répartition des grades pour la navigation à vapeur selon le secteur d'activité (1892-1898).....	268
figure 7.1 Répartition des nouveaux enregistrements par classe de tonnage et type de navire	275
figure 7.2 Évolution des tonnages et nombre d'individus participant à l'enregistrement de navires au port de Québec entre 1875-1895.....	279
figure 7.3 Répartition des <i>partnerships</i> pour l'enregistrement de nouveaux navires	282
figure 7.4 Répartition des enregistrements selon la catégorie de navire et de propriétaire	284
figure 7.5 Répartition des achats selon la catégorie de navire et de propriétaire.....	285
figure 7.6 Tonnage des voiliers et des barges nouvellement enregistrés hors de l'agglomération Québec-Lévis et tonnage des vapeurs nouvellement enregistrés dans l'agglomération Québec-Lévis.....	288
figure 7.7 Répartition régionale des vapeurs nouvellement enregistrés entre 1891 et 1895	290

figure 7.8 Répartition des emprunts et des créances sur les voiliers pour les neuf principales régions.....	292
--	-----

LISTE DES TABLEAUX

tableau 1.1 Stations des canots de sauvetage implantées au Québec et entretenues par le gouvernement fédéral à la fin de la saison de navigation de 1887	55
tableau 1.2 Ports désignés pour les districts d'inspection des bateaux à vapeur de Montréal, Québec et Trois-Rivières en 1880.....	60
tableau 7.1 Les enregistrements de petits navires au port de Québec selon le tonnage et le nombre, 1875-1895 (par sous-périodes).....	276
tableau 7.2 Répartition des transactions afférentes aux navires, 1875-1895 (par sous-périodes)	277

LISTE DES CARTES

carte 4.1 Lieu de construction des goélettes selon les listes de l'immatriculation maritime du port de Québec au 31 décembre 1874.....	146
carte 4.2 Lieu de construction des barges de cabotage selon les listes de l'immatriculation maritime du port de Québec au 31 décembre 1874.....	188
carte 4.3 Lieu de construction des barges de cabotage enregistrées au port de Québec entre 1875 et 1895 selon les registres de l'immatriculation maritime	189
carte 5.1 Lieu de construction des vapeurs enregistrés au port de Québec avant le 31 décembre 1874.....	212
carte 5.2 Lieu de construction des vapeurs enregistrés entre 1875 et 1895.....	212
carte 6.1 Résidence des capitaines et seconds reçus au «certificat de service» à Québec en 1884	260
carte 6.2 Résidence des capitaines et seconds reçus au «certificat de compétence» à Québec (1885-1891)	266
carte 6.3 Résidence des capitaines et seconds reçus au «certificat de compétence» à Québec (1892-1898)	267
carte 7.1 Nombre d'individus participant à l'enregistrement des voiliers rattachés au port de Québec, 1875-1895.....	287
carte 7.2 Tonnage des vapeurs nouvellement enregistrés au port de Québec, 1875-1895	288

carte 7.3 Les hypothèques sur les voiliers enregistrés à Québec, 1875-1895: sommes dues par les débiteurs	294
carte 7.4 Les hypothèques sur les voiliers enregistrés à Québec, 1875-1895: montants prêtés par les créanciers	296
carte 7.5 Les hypothèques sur les vapeurs enregistrés à Québec, 1875-1895: sommes dues par les débiteurs	297
carte 7.6 Les hypothèques sur les vapeurs enregistrés à Québec, 1875-1895: montants prêtés par les créanciers	298

INTRODUCTION

Les chercheurs reconnaissent généralement à la navigation fluviale une fonction clé dans la socioéconomie québécoise des siècles antérieurs. Ils y voient un apport important au trafic est-ouest et un rôle de premier plan dans les relations entre les deux rives du Saint-Laurent. Ils constatent en particulier la primauté de ce mode de transport dans les zones faiblement peuplées et tardivement reliées aux grandes infrastructures routières et ferroviaires, notamment dans le Bas-Saint-Laurent, en Gaspésie et sur la Côte-Nord.

Vers 1875, Québec figure parmi les premiers ports d'enregistrement au Canada. Sa batellerie, concentrée dans l'est de la province mais présente sur à peu près tout le réseau hydrographique navigable, a progressivement pénétré les grands secteurs du transport par eau: *tramping/trading*, fret et passagers, traverse, courrier, services d'entretien de la voie d'eau, allégement des grands vaisseaux, touage, remorquage, ravitaillement et sauvetage, etc. Vu la variété de

ses fonctions, l'importance de son tonnage et la quantité de bâtiments qu'elle mobilise, la batellerie de Québec doit être considérée comme l'un des piliers de la navigation sur le Saint-Laurent. En fait, durant la seconde moitié du XIX^e siècle, alors que la voie navigable demeure encore la route la plus économique ou, parfois, la seule praticable entre nombre de localités et les marchés urbains, le rayonnement du port de Québec s'étend du Saint-Laurent moyen jusqu'au golfe.

Cette thèse vise précisément à mettre en lumière le rôle structurant du commerce intérieur et des transports fluviaux au Québec au cours des dernières décennies du XIX^e siècle. Elle s'intéresse à l'évolution des supports matériels et des assises sociales de la navigation laurentienne dans le contexte de la restructuration de cette activité. Plus concrètement encore, elle traite des pratiques et des conditions d'exercice de la petite navigation (non océanique) articulée sur le port de Québec. Éclairant sous un jour nouveau divers aspects de la vie de relation qu'animait l'artère fluviale, elle se présente également comme une contribution à une meilleure connaissance des agents et des mécanismes d'échanges régionaux à la fin du siècle dernier.

Un vaste champ de recherche s'est constitué autour de l'histoire et de la géographie des transports qui a donné naissance à une production scientifique abondante. Les bilans historiographiques des dernières décennies ont souligné la diversité des thématiques

abordées¹: agents des échanges, voies et moyens de transport, itinéraires, mouvements et fréquence des déplacements, éventail des marchandises, taux de fret, etc.

Les recherches les plus fécondes situent d'emblée les transports dans un schéma explicatif très large, en faisant même un support indispensable aux activités d'échange et de production. C'est à une telle approche, volontiers englobante, qu'appartiennent les travaux de René Clozier². Le géographe français a voulu, dans la foulée des ouvrages pionniers de Capot-Rey, préciser les contours de la géographie des transports en recourant aux notions d'écologie de la circulation et de vie de relation. C'est également dans cette optique qu'ont été réalisées les études d'André Vigarié sur la navigation océanique. Dans son essai consacré à la mobilité sur mer, celui-ci signale l'importance de la structuration des espaces maritimes pour la compréhension générale des faits de navigation.

Dans un autre contexte plus proche de l'expérience canadienne, l'historiographie britannique a bien fait ressortir les différentes fonctions du transport maritime, notamment celle de base d'appui à l'émergence puis au développement de la société industrielle. La

¹ Voir notamment M. Wolkowitsch, «Les orientations de la géographie des transports», *Annales de géographie*, 509 (janvier-février 1983), p. 1-18.

² R. Clozier, *Géographie de la circulation. L'économie des transports terrestres*, tome I, Paris, éditions Génin, 1963, 404 p.

navigation hauturière fut associée aux migrations transocéaniques, à la conquête, au peuplement et à la mise en valeur de nouveaux territoires. Pendant longtemps, l'hégémonie de l'Empire a reposé pour beaucoup sur le commerce d'import-export. Dès lors, on comprendra la sensibilité de l'histoire maritime anglaise aux rapports entre l'évolution des marines marchandes et celle des échanges internationaux³.

Au Canada, la croissance engendrée par le commerce extérieur, le transfert des capitaux ou, plus particulièrement, la dépendance de l'économie coloniale, ont inspiré une abondante littérature. L'ouvrage de A. R. M. Lower, *Great Britains' Woodyard*, représente à cet égard une des illustrations majeures de l'approche du *staple* dans le domaine de l'industrie navale⁴.

C'est toutefois dans les provinces de l'Atlantique qu'ont été menées les recherches les plus ambitieuses sur la navigation canadienne. Issu d'un milieu intellectuel rattaché à la Memorial University de Terre-Neuve, le projet élaboré par le *Maritime History*

³ Voir entre autres Forrest Capie, «Britain and Empire Trade in the Second Half of the Nineteenth Century», D. Alexander et R. Ommer, *Volumes not Values: Canadian Sailing Ships and World Trades*, Maritime History Group, Memorial University of Newfoundland, 1979, p. 10-25; R. Davis, *The Rise of the English Shipping Industry*, R. Craig, dir., *Maritime History*, David and Charles, Newton Abbot, 1973.

⁴ A. R. M. Lower, *Great Britain's Woodyard. British America & the Timber Trade, 1763-1867*, Montréal, McGill/Queen University Press, 1973.

Group (MHG) à la fin des années 1970 fut à l'origine d'un éventail imposant de travaux concernant l'évolution de l'industrie de la construction navale, la composition des flottes marchandes dans l'Est du Canada et l'engagement des milieux d'affaires dans le commerce d'outre-mer.

S'appuyant presque exclusivement sur l'exploitation d'une base centrale de données informatisées⁵, les travaux réalisés par le MHG recourent abondamment aux méthodes quantitatives et visent à l'élaboration ou à la vérification de modèles. En effet, l'analyse statistique y exerce un rôle à ce point prépondérant qu'elle préside à l'établissement des principales hypothèses et, partant, détermine dans ses grandes lignes les orientations de la recherche. À notre avis, ces méthodes se seront à maintes reprises révélées des entraves plutôt que des outils efficaces d'analyse. De toute évidence, elles sont en partie responsables de l'impact en somme relativement limité des travaux du groupe au sein de la communauté scientifique canadienne.

Les travaux les plus stimulants du MHG sont ceux qui traitent des aspects commerciaux de la navigation. Ils indiquent comment, dans les provinces de l'Atlantique, celle-ci est passée entre les débuts des XIX^e et XX^e siècles, du modèle quasi exclusif de l'association

⁵ Il s'agit ici surtout des données tirées de l'enregistrement maritime, des *Ship logs* et des *Crew lists*.

«négociants-armateurs» à la séparation partielle des fonctions de transport et de commerce⁶. Le MHG a été également un lieu d'échanges internationaux fructueux en histoire maritime. Ses nombreux colloques⁷ auront notamment permis à la communauté scientifique canadienne de prendre connaissance des approches novatrices mises de l'avant par trois historiens britanniques: Peter Davies, Robin S. Craig et B. Greenhill.

Les recherches de Davies représentent un apport de premier ordre pour la connaissance des transformations de l'organisation du grand commerce au XIX^e siècle. Dans *The Development of the Liner Trades*,⁸ Davies examine l'impact des innovations technologiques — à savoir l'application aux long-courriers des chaudières à vapeur

⁶ La transformation des pratiques de l'armement en Angleterre a largement influencé l'évolution de l'organisation des transports dans les Maritimes. À l'aube du XX^e siècle, l'exploitation commerciale des navires des provinces de l'Atlantique n'est déjà plus du ressort exclusif de quelques gros marchands-négociants et fait appel à une organisation plus complexe où différents intervenants s'acquittent des tâches de transport, d'arrimage, d'achat, de vente ou de regroupement de marchandises.

⁷ Entre 1977 et 1982, le Maritime History Group a organisé six colloques tous suivis de publications. Voir K. Matthews et G. Panting, *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region*, MHG, Memorial University of Newfoundland, 1977, 257 p. ; L. R. Fischer et E. W. Sager, *The Enterprising Canadians: Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820-1914*, (1978) ; D. Alexander et R. Ommer, *ibid.* ; R. Ommer et G. Panting, *Working Men Who Got Wet* (1980) ; L. R. Fischer et E.W. Sager, *Merchant Shipping and Economic Development in Atlantic Canada* (1982) ; L. W. Fischer et G. Panting, *Change and Adaptation in Maritime History. The North Atlantic Fleets in the Nineteenth Century*, (1985).

⁸ Peter N. Davies, «The Development of the Liner Trades», *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region* (1978), p. 73-206.

d'abord en usage sur les petits bateaux américains — sur l'instauration des lignes régulières et la création, vers 1875, d'organismes de régulation de la concurrence, les conférences de lignes (*Conference system*). En fait, c'est l'ensemble des bouleversements qui tiennent à la rigidité de l'organisation des transports qui est évoqué ici (départs, horaires, parcours et escales fixes, et.). Il montre comment s'est posée la nécessité d'améliorer les équipements de transbordement utiles à la manipulation des frets en cabotage, la nécessité aussi de spécialiser la gestion des trafics par l'intervention d'agents maritimes et de transit, d'armateurs, de courtiers, de consignataires et autres intermédiaires susceptibles d'assurer la régularité des services. Cette expansion des lignes régulières et l'émergence de grandes compagnies maritimes mondiales qui l'accompagne ont une valeur explicative importante dans l'interprétation proposée par le MHG du déclin économique de l'Est du Canada.

De son côté R. S. Craig explique qu'à l'inverse, la navigation au *tramping*⁹ a commandé une tout autre organisation commerciale,

⁹ Ce mode de navigation consiste en la location d'un navire vagabond, c'est-à-dire sans horaire ou itinéraire fixes, pour une période limitée et généralement prédéterminée, selon une entente écrite appelée charte-partie. La navigation dite «irrégulière» remonte à l'Antiquité, mais elle prendra un essor nouveau dans la seconde moitié du XIX^e siècle, grâce au développement du commerce de la houille et à l'augmentation du trafic des céréales après l'abolition des *Corn laws*. À ce sujet, voir Robin S. Craig, «Aspects of Tramp Shipping and Ownership», *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region* (1978), p. 209-227.

nettement plus propice à l'industrie navale des provinces Maritimes. Au besoin, celle-ci fera appel à une technologie plus ancienne, tirant profit de bâtiments de faible rendement mais dont les coûts ont déjà été amortis. D'après Craig, le transporteur nolisé aurait même été responsable, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, de la survie de plusieurs ports marginaux inaptes à fournir les infrastructures nécessaires au chargement rapide¹⁰. La navigation «à la demande» constituait à l'époque le mode d'exploitation des flottes le plus courant dans les provinces de l'Atlantique.

Enfin, B. Greenhill a signalé des pistes de recherche prometteuses en ce qui concerne l'utilisation de l'enregistrement maritime¹¹. Les études de cas remarquables qu'il a menées retracent l'évolution des formes de gestion et de l'organisation de la propriété rurale des petits bateaux en bois dans le Sud-ouest de l'Angleterre à la fin du XIX^e siècle.

Poursuivant une démarche distincte de celle du MHG, Judith Fingard s'est, elle aussi, intéressée à l'histoire maritime des provinces de l'Atlantique¹². Ses travaux représentent une contribution majeure

¹⁰ *Idem.*

¹¹ Basil Greenhill, «Aspects of the Late Nineteenth Century Rural Shipowning in Southwestern Britain», *ibid.*, p. 159-170.

¹² Bien qu'elles empruntent aux dossiers constitués par le MHG, les recherches de J. Fingard s'en distinguent nettement tant par la spécificité de leur objet que par l'originalité de leur approche.

à la connaissance des villes portuaires de l'Est du Canada au siècle dernier. *Jack in Port. Sailortowns of Eastern Canada*, appréhende les transformations de l'emploi, des conditions de travail et d'hygiène des marins œuvrant à bord des navires marchands canadiens dans le contexte de la modernisation des équipements de transport et de la généralisation de la vapeur sur les océans. Elle fait voir que les contraintes nouvelles de rapidité et de concurrence accrues qui caractérisent les dernières décennies du XIX^e siècle auront amené une réorganisation complète du métier de marin, se traduisant par la spécialisation et la mécanisation croissantes des tâches. Selon J. Fingard, la brièveté des escales et la réduction du nombre de ports fréquentés seraient aussi à l'origine de changements significatifs dans la vie portuaire et la culture du marin.

Les navigations maritime et fluviale partagent des traits communs. Leur rythme alangui les confine toutes deux plus ou moins au transport de marchandises peu périssables et de faible valeur par rapport à leur masse ou à leur volume¹³. Les liaisons intercontinentales relèvent bien sûr de la navigation au long cours, mais le trafic le long des côtes recourra aussi bien aux bâtiments de mer qu'aux simples bateaux de rivière. Bien plus, les frontières de ces

¹³ Sur cette question, voir D. Alexander et R. Ommer, *Volumes not Values: Canadian Sailing Ships and World Trades*, Maritime History Group, Memorial University of Newfoundland, 1979.

deux modes de navigation se côtoient parfois même de si près qu'elles se chevauchent presque, cette interpénétration étant notamment favorisée par l'aménagement des voies navigables. Dans les travaux portant sur le Québec, ce phénomène a trouvé une résonnance particulière. Notamment chez certains géographes qui, au vu des caractéristiques physiques du Saint-Laurent et de son estuaire, n'ont pas manqué de souligner la coexistence des deux types de navigation¹⁴. Ils ont peu cherché, cependant, à en dégager les rapports de complémentarité.

Il n'existe pas, à proprement parler, de véritable tradition d'histoire maritime au Québec. Quelques travaux posent néanmoins un certain nombre de jalons. Diverses études spécialisées nous renseignent, par exemple, sur l'origine de la navigation à vapeur sur le fleuve ou sur les grandes étapes de l'évolution physique de la goélette à voile. Quelques-unes tentent d'expliquer le développement du secteur de la construction navale¹⁵. On a aussi mis en évidence — dans une perspective qui relève davantage cette fois de l'histoire des affaires —

¹⁴ R. Blanchard, *L'Est du Canada-Français, province de Québec*, Montréal, Librairie Beauchemin, 1935; Jean-Claude Lasserre, *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*, Québec, Hurtubise HMH, 1980.

¹⁵ A. Dubuc, «Montréal et les débuts de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent», *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. XLV, n^o 1, 1967; A. Franck, *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent, pratiques et coutumes du cabotage*, L'Islet-sur-mer, Musée maritime Bernier, 1984; A. Faucher, «The Decline of Shipbuilding at Quebec in the XIXth Century», *Canadian Journal of Economics and Political Science*, vol. XXIII, n^o 2 (1957).

des luttes de pouvoir entre compagnies maritimes pour le contrôle des trafics¹⁶. D'autres travaux enfin, et ce sont sans doute les plus nombreux, se sont attachés à établir la chronologie de la levée des obstacles naturels et artificiels à l'exploitation commerciale du Saint-Laurent (creusage du chenal, aménagement des canaux, installation de phares et de bouées, etc.)¹⁷. Ces dernières contributions présentent toutefois un intérêt relativement limité, délaissant les dimensions non strictement matérielles de l'histoire de la voie navigable.

Le champ de l'histoire des transports au Québec et au Canada, on le voit, demeure à bien des égards insuffisamment exploré. Trop peu de monographies, en effet, traitent des rapports étroits qui unissent l'évolution des formes du commerce et celle des fonctions portuaires. Et c'est ainsi que tout un aspect de la dynamique du développement nous échappe encore, à savoir l'ensemble des conditions

¹⁶ Dans cette perspective, il faut consulter les travaux de Gerald J. J. Tulchinsky, «Une entreprise maritime canadienne-française, la compagnie du Richelieu, 1845-1854», *RHAF*, vol. 26, n^o 4 (mars 1973); *The River Barons. Montreal Businessmen and the Growth of Industry of Transportation 1837-1853*, Toronto/Buffalo, University of Toronto Press, 1977, 309 p.

¹⁷ Le problème des aménagements du Saint-Laurent a été étudié par plusieurs auteurs. Voir le chapitre 5 de la thèse du géographe Pierre Camu, *L'axe économique du Saint-Laurent de Kingston à Montréal. Étude de géographie économique*, Université de Montréal, thèse de doctorat (géographie), 1951. Voir aussi Nora Corley, *The St. Lawrence Ship Channel, 1805-1865*, mémoire (géographie), Université McGill, 1961. Et, plus récemment, Jean Leclerc, *L'aménagement de la voie maritime du St-Laurent en aval de Québec, 1805-1860*, Université Laval, mémoire de maîtrise (histoire), 1989.

qui, plus que de simples lieux de transit, font des ports de véritables centres d'impulsion de l'activité économique de même que des points nodaux de la vie de relation¹⁸. Par conséquent, il en résulte une vision éclatée des transports par eau.

Nous nous intéressons depuis plusieurs années à la petite navigation commerciale sur le Saint-Laurent. Nos travaux antérieurs ont mis en évidence la contraction des aires de relations que circonscrivent les échanges fluviaux autour de Québec¹⁹. Ils ont notamment permis de corriger l'impression de grande vitalité du trafic suggérée par J. Hamelin et Y. Roby dans leur synthèse d'histoire économique du Québec²⁰. Dans la présente thèse, nous fondant sur les sources de l'enregistrement maritime, nous explorons plus à fond les conditions du recul de l'emprise de Québec sur le pays ambiant de l'axe fluvial au moment du déclin portuaire et de la restructuration de son hinterland. Le problème des transports y est envisagé globalement, c'est-à-dire sous l'angle des dynamismes internes des activités et sous

¹⁸ Pour se convaincre de tout l'intérêt de la démarche, on peut lire J. Heffer, *Le port de New York et le commerce extérieur américain 1860-1900*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1986.

¹⁹ France Normand, *Navigaton intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIX^e siècle*, Université du Québec à Trois-Rivières, mémoire de maîtrise [études québécoises], 1988, 134 p.

²⁰ J. Hamelin et Y. Roby, *Histoire économique du Québec, 1851-1896*, Montréal, Fides, 1971, p. 119. Nous reviendrons sur cette question dans l'introduction du chapitre 3 de la présente étude.

l'angle aussi de leurs rapports avec les autres dimensions fondamentales de la vie économique. Nous nous demanderons notamment quels sont les modes d'exploitation de la batellerie de Québec. S'agit-il d'une forme artisanale caractérisée par la prépondérance du modèle du «patron-batelier» ou plutôt d'une organisation de type capitaliste où prédominent les «propriétaires-fréteurs de navires»? Nous nous interrogerons aussi sur les caractéristiques de la flotte et sur ses sources de financement. Qui contrôle la navigation intérieure? Quel est l'impact du développement des sociétés de navigation sur l'organisation de cette activité? Ces diverses questions orienteront notre démarche et nous permettront de proposer une première vision unifiée des transformations du cabotage sur le Saint-Laurent en cette fin du XIX^e siècle.

Malgré toute sa pesanteur historique, Québec, la vieille capitale, a été peu étudiée dans ses rapports à l'espace. Coïncidant avec le déclin des activités d'import-export, les dernières décennies du XIX^e siècle sont, on le verra, des années décisives dans la redéfinition de la vocation du port. Il nous est d'emblée apparu crucial de ne pas dissocier l'évolution de la flotte de petits navires de la transformation de ses usages. La trame temporelle de l'enquête, les années 1875 à

1895, s'est aussi imposée à nous en raison de la base documentaire permettant l'intégration des approches²¹.

Soucieuse de rendre compte de l'évolution des conditions d'exercice de la petite navigation, cette thèse se propose d'abord d'éclairer la transformation des transports fluviaux du point de vue de leur organisation. Nous attachons une importance toute particulière à l'évolution du cadre législatif entourant les faits de navigation. Aussi, dans la première partie, entendons-nous préciser les règles et les juridictions auxquelles sont soumis les personnes et les navires. Pour ce faire, nous examinerons l'ensemble des «Lois et Statuts relatifs au cabotage canadien» et — étant donnée l'autorité britannique en matière d'immatriculation — nous scruterons encore davantage les «Actes impériaux de la Marine marchande»

La deuxième partie consistera en une reconstitution intégrale de la flotte québécoise de petits navires. Nous nous pencherons sur la composition de la batellerie, sur sa répartition interne par catégories de tonnage et par types d'embarcation, sur le renouvellement de ses effectifs, les caractéristiques physiques des navires (forme, gréement, capacité, dimensions) de même que sur les usages différenciés des bâtiments.

²¹ Les sources et la méthodologie seront présentées à l'intérieur des chapitres.

Dans la troisième partie, enfin, nous poserons le problème fondamental de l'évolution des bases sociales de la petite navigation. Nous procéderons d'abord (chapitre 6) à un examen de l'origine géographique et des profils de compétence et de qualification des capitaines et des seconds engagés dans la navigation intérieure. Le septième et dernier chapitre sera consacré à l'analyse des formes de propriété et des stratégies financières dont les navires sont l'objet. Seront notamment considérés: la provenance géographique des capitaux, la participation à la propriété suivant le statut socioprofessionnel, les relations d'affaires entre les propriétaires et le problème de la copropriété, les mécanismes de financement et l'emprise du crédit marchand de même que la nature et la fréquence des transactions.

PREMIÈRE PARTIE
STRUCTURES ET RÉGULATION DU TRANSPORT FLUVIAL
DANS LA SECONDE MOITIÉ DU XIX^e SIÈCLE

Chapitre 1

RESSERREMENT DE LA LÉGISLATION

ET REDÉFINITION DES NORMES DE NAVIGATION SUR LE FLEUVE

Reconstituer les étapes de l'organisation de la navigation sur le Saint-Laurent au siècle dernier, c'est évoquer l'effort soutenu d'aménagement des transports déployé sur plusieurs décennies dans le but de lever les obstacles à la circulation, de faciliter la mobilité des hommes et des marchandises, et, partant, de multiplier les occasions d'échanges. Car non seulement fallait-il alors concilier les impératifs du commerce et les contraintes du fleuve, mais aussi réunir les conditions d'une vie de relation active. La valorisation de la voie d'eau et l'encadrement des pratiques de navigation répondaient l'un et l'autre à ces besoins. Or, il nous est apparu que ce dernier aspect de l'organisation des transports sur le Saint-Laurent était insuffisamment connu, de sorte qu'on ne possédait encore qu'une vision par trop fragmentaire du processus de prise en charge de la navigation par les diverses instances maritimes, de même que des orientations particulières qu'elles lui ont imprégnées.

La première partie de cette thèse porte sur la structuration des transports fluviaux dans la deuxième moitié du XIX^e siècle.

Privilégiant les agents et les mécanismes de régulation de cette activité, elle vise à retracer dans ses grands traits l'évolution des conditions de la navigation commerciale pratiquée sur le Saint-Laurent et, plus particulièrement, dans le secteur portuaire de Québec. Ce premier chapitre nous fera découvrir le rôle croissant de l'État dans l'encadrement du transport par eau. Le suivant mettra en évidence l'apport des institutions locales: la police de rade, la Maison de la Trinité et la Commission du havre de Québec.

* * * * *

Diverses études ont été consacrées à la question des infrastructures de transport sur le Saint-Laurent. Comme en témoignent notamment les travaux pionniers de G.W. Brown¹, l'ouverture de la voie navigable a représenté un facteur déterminant dans l'évolution économique du Québec durant la première moitié du XIX^e siècle. L'adaptation progressive de la voie d'eau aux exigences du commerce et des communications (développement des aides à la navigation, prolifération des équipements portuaires, dragage du chenal et construction des canaux) allait d'ailleurs constituer un véritable enjeu sur le plan politique².

¹ George W. Brown, «The St. Lawrence Waterway in the 19th Century», *Queen's Quarterly*, vol. 35 (automne 1928), p. 628-642.

² D'après A. Faucher, *l'organisation matérielle des transports sur le fleuve*

L'historiographie canadienne apparaît riche en enseignements en ce qui a trait à l'aménagement du fleuve et son impact socio-économique sur les populations. Pensons à la thèse laurentienne, par exemple³. Tout récemment, les recherches spécialisées menées par J. Martin dans le cadre du projet *Axe Laurentien* ont du reste permis de mettre au jour l'apport de la cartographie marine commandée par l'Amirauté au développement des infrastructures de navigation entre 1840 et 1860⁴. Mentionnons aussi l'ouvrage de J. Leclerc concernant la régie du pilotage et l'érection de phares et de supports à la navigation⁵. Ces différents regards posés sur le problème de l'amélioration des conditions de navigabilité ont révélé des aspects essentiels de l'organisation des transports fluviaux.

serait même l'une des toutes premières véritables «entreprises d'État» dans l'Est du Canada. Selon lui, «déjà en 1851, on pouvait dire qu'il existait une tradition nord-américaine d'intervention gouvernementale et même d'entreprise publique dans le domaine des travaux d'aménagement de l'espace, dans le domaine de la navigation intérieure, notamment. A. Faucher, «Préface», J. Hamelin et Y. Roby, *Histoire économique du Québec, 1851-1896*, Montréal, Fides, 1971, p. XI.

³ À cet égard, on pourra entre autres consulter le célèbre ouvrage de Donald G. Creighton, *The Commercial Empire of the St-Lawrence, 1760-1850*, Toronto, Ryerson Press, 1937.

⁴ Jean Martin, «L'organisation de la navigation sur le Saint-Laurent: le développement des infrastructures de transport fluvial entre 1840 et 1860 d'après les British Admiralty Charts», S. Courville, J.-C. Robert et N. Séguin, *Le pays Laurentien au XIX^e siècle*, Cahier I, Université Laval/UQAM/UQTR, 1992, p. 201-213.

⁵ Jean Leclerc, *Le Saint-Laurent et ses pilotes, 1805-1860*, Montréal, Leméac, 1990, 232 p.

Mise à part l'élaboration des installations de transport, on doit reconnaître cependant que les grandes étapes de la structuration de la navigation intérieure ont été jusqu'à présent sinon ignorées du moins laissées dans l'ombre. Dans le prolongement de ces interventions pour mieux baliser le fleuve, l'encadrement croissant des pratiques et des conditions du cabotage après les années 1850 — qui passe par l'affermissement de l'appareil législatif et par le renforcement des normes de circulation — participe pourtant d'une même logique de contrôle de l'activité de transport qu'il importe maintenant de mieux comprendre. Tel est, en substance, l'objectif de ce premier chapitre.

Dans cette perspective, nous nous proposons de mettre en évidence les assises législatives et institutionnelles de l'organisation des transports par eau, assises qui seront entièrement redéfinies au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle.

À cette époque, en effet, l'État canadien a considérablement élargi son emprise sur le plan de l'administration et de la surveillance de la petite navigation. Ainsi, parallèlement à la mise en place d'un véritable système de gestion et d'inspection des trafics, celui-ci a alors établi — comme nous nous attacherons à le démontrer — des normes plus strictes en matière de transport, s'appuyant sur un cadre de lois davantage contraignant.

Nous verrons tout d'abord qu'un jalon important dans l'encadrement de la petite navigation sur le Saint-Laurent fut franchi en 1854. L'entérinement de l'*Acte de la Marine marchande*, en circonscrivant les nouvelles bases légales de la propriété des navires, annonçait d'ores et déjà une certaine volonté de prise en main par l'État de la direction des transports fluviaux. Durant les décennies suivantes, la multiplication des lois de navigation devait complètement transformer la pratique de l'art de naviguer. Cette réorganisation progressive du secteur des transports par eau allait connaître un second souffle à partir de la Confédération, alors que le gouvernement canadien s'engageait à assumer directement la pleine responsabilité du pilotage et du balisage du fleuve, tâches traditionnellement dévolues aux organismes locaux. Au tournant du siècle, les modalités et les conditions d'exercice de la navigation intérieure auront, pour l'essentiel, été précisées.

Ce chapitre retrace donc les principaux volets de l'organisation et de l'encadrement du transport fluvial dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Plus particulièrement, il aborde la question de l'élaboration des normes de navigation à travers le resserrement de la législation relative à l'enregistrement des petits navires et à la sûreté des transports par eau. Ce faisant, il devrait permettre de mieux cerner l'évolution des droits et des responsabilités des principaux usagers du fleuve.

Le texte adopte, dans sa forme générale, les divisions suivantes:

A) *la recension officielle des navires*: confusion dans l'enregistrement des bâtiments de l'intérieur puis uniformisation des procédures d'immatriculation; B) *pour une navigation fluviale sécuritaire*: les mesures de prévention, la responsabilisation des navigants, l'inspection des vapeurs et les enquêtes maritimes.

A- La recension officielle des navires au Canada

Pratiquée depuis la fin du XVIII^e siècle, la recension des navires s'inscrit parmi les toutes premières procédures administratives entreprises par les pouvoirs publics visant à mieux ordonner l'exercice de la navigation. L'enregistrement naval ne représentait toutefois pas, à proprement parler, une initiative des autorités maritimes canadiennes, le domaine des transports étant, depuis l'avènement du régime anglais, tributaire de la législation impériale en vigueur.

L'instauration des mécanismes de l'enregistrement visait à fournir une meilleure protection aux citoyens britanniques propriétaires de navires en assurant le droit de propriété sur les bâtiments coloniaux, en facilitant les échanges et en empêchant la fraude. Si, dans leur acception officielle, ces objectifs fondamentaux de la loi de l'enregistrement des navires sont demeurés inchangés, les

modalités de son application, elles, ont été complètement bouleversées dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Après l'abandon des tarifs préférentiels, la redéfinition des paramètres de jaugeage préconisée par le parlement britannique devait être âprement ressentie par les intérêts maritimes canadiens, et surtout par les propriétaires de vapeurs que la révision des mesures de tonnage affectait tout particulièrement.⁶ La controverse entourant l'enregistrement maritime, nous nous emploierons à le démontrer, a été un facteur déterminant de l'organisation de la navigation sur le Saint-Laurent à la fin du siècle dernier.

Quelle fut la réponse de l'État canadien à ces pratiques jugées discriminatoires vis-à-vis de sa marine marchande? À mi-chemin entre l'ignorance et le refus, cette réponse, loin d'être univoque, suggère différentes interprétations. Il n'en demeure pas moins que pendant près de 20 ans, à force de «subterfuges» ou tout simplement par le maintien de l'ancienne tradition de jaugeage dans plusieurs grands ports, les autorités maritimes sont parvenues à retarder la généralisation du système de mesure anglais à travers le Dominion.

⁶ Comme le faisait justement remarquer Robert Armstrong dans *Structure and Change*, l'étude de l'impact des transformations des lois de navigation sur l'économie québécoise reste à faire. À ce propos, voir «Institutional Change, Transport and Trade», *Structure and Change. An Economic History of Quebec*, Toronto, Gage, 1984, p. 130-152.

À partir de 1875 environ, en raison surtout du développement du commerce extérieur et de la difficulté d'une gestion cohérente de la flotte nationale, la nécessité de standardiser les procédures d'enregistrement allait s'imposer aux autorités maritimes canadiennes. L'uniformisation des modes de recension, comme nous pourrons le voir, allait donner naissance à une véritable bureaucratie maritime en même temps qu'elle allait permettre l'esquisse d'une première politique d'aide aux constructeurs navals.

vingt ans de confusion dans l'enregistrement des bâtiments de l'intérieur

Examinons d'abord l'état de la législation relative à la recension des navires. Au Canada, l'instauration des premières mesures d'enregistrement naval remonte à 1787. En vertu de la législation impériale qui s'appliquait dans l'ensemble des possessions britanniques, les navires coloniaux de quinze tonneaux et plus devaient alors s'enregistrer auprès du collecteur des douanes dans les ports spécialement désignés à cette fin⁷. Assez rudimentaire à l'origine, le *certificat d'enregistrement* consignait de manière succincte les prin-

⁷ 26 George III, chap. 60, *Acte pour l'encouragement de la marine et la navigation britannique* [1786]. Près de cent ans plus tard, les percepteurs des droits de douanes agiraient toujours comme régistateurs. En 1884, le ministère de la Marine et des Pêcheries comptait à son service extérieur 81 préposés à l'enregistrement de navires.

cipales caractéristiques physiques des embarcations, en l'occurrence les mesures de dimension et de jauge. L'élaboration des procédures d'enregistrement permit d'étoffer progressivement le document initial: ainsi, des précisions sur le type de gréement et sur la répartition des parts de propriété furent rajoutées dès 1823; à partir de 1835, les certificats se sont enrichis des listes des transactions afférentes au navire⁸.

Dans le mouvement de la réévaluation de sa politique coloniale, le gouvernement britannique amorçait, en 1854, une révision en profondeur de la législation relative à la marine marchande. L'acte impérial découlant de cette réforme, connu sous le nom de *Merchant Shipping Act* (MSA), allait désormais servir de référence; il devait s'appliquer sur le territoire anglais et dans l'ensemble des colonies durant plusieurs décennies. Parmi les principales innovations apportées figuraient le rejaugage des tonnages et la redéfinition des droits de propriété sur les navires, plus spécifiquement les modalités de leur engagement et de leur transmission. Suivant la loi de 1854, toute embarcation propriété d'un sujet britannique devrait se conformer aux nouvelles procédures d'enregistrement, à l'exception: 1) des navires enregistrés avant l'entrée en vigueur de la loi (1^{er} mai 1855); 2) des

⁸ Pour une revue de l'évolution du certificat d'enregistrement au XVIII^e et au XIX^e siècles, voir Richard Rice, *Shipbuilding in British North America, 1787-1890: An Introductory Study*, thèse Ph.D. (histoire), Université de Liverpool, 1977.

navires servant exclusivement au cabotage et n'excédant pas 15 tonneaux de jauge; 3) des navires de 30 tonneaux et moins mais sans pont fixe, et employés uniquement à la pêche ou au cabotage en Amérique du Nord⁹. C'est donc dire que tous les océaniques et les caboteurs commerciaux de quelque importance y étaient astreints.

Quelques années plus tard, en 1859, le Parlement du Canada promulguait à son tour une refonte de la législation relative au commerce et au négoce¹⁰, procédant du même coup à la mise à jour complète de ses lois en matière de navigation intérieure. La loi révisée de 1859, appelée *Acte concernant l'enregistrement des vaisseaux naviguant à l'intérieur* visait à protéger la propriété des navires de 15 tonneaux et plus desservant le commerce intérieur, à condition qu'ils soient entièrement construits au Canada et appartiennent à un sujet britannique¹¹. Or cette loi stipulait aussi, et c'est là un point essentiel, que les règles de jaugeage des navires nouvellement enregistrés seraient calquées sur celles établies sous la législation impériale de 1845, c'est-à-dire celles-là même que le *MSA* venait de révoquer! On

⁹ Voir les *Statuts du Canada* (SDC) 17-18 Victoria, chapitre 104, «Merchant Shipping Act», (1854), article 17 et suivants.

¹⁰ Il s'agit alors, plus globalement, d'une vaste entreprise de révision de l'ancienne législation publique générale du Haut et du Bas-Canada de même que de la «Province du Canada». *Statuts refondus du Canada*, 22 Victoria, chap. 29 (1859).

¹¹ *SDC*, 22 Vict., chap. 41 (1859), «Acte concernant l'enregistrement des vaisseaux naviguant à l'intérieur».

comprendra tout l'intérêt de l'adoption de l'*Acte des navires naviguant à l'intérieur* pour la marine marchande nationale, la loi ayant pour premier effet d'encourager la construction de navires canadiens. Qui plus est, en sous-estimant la capacité des steamers par rapport à ce qu'elle aurait dû être — donc en réduisant par conséquent les droits de tonnage imputables à cette catégorie d'embarcations — elle permettait du même coup de soutenir cette branche de l'industrie navale alors en expansion. Le rapport annuel du ministère de la Marine pour l'année 1875 résume bien la situation et met clairement en évidence les divergences fondamentales qui opposaient les deux législations.

En vertu de l'Acte canadien concernant l'enregistrement des navires naviguant à l'intérieur, aucun navire bâti à l'étranger ne pouvait être enregistré. Une autre différence importante entre les deux actes existait à l'endroit du jaugeage des steamers: d'après l'Acte impérial, tout espace enfermé au-dessus du pont principal était mesuré, déduction faite de l'espace occupé par la machine et par l'équipage, tandis que d'après l'Acte canadien, la coque seulement du navire était mesurée, déduction faite de l'espace occupé par la machine.¹²

Les dispositions relatives aux mesures de port des navires anglais, il convient de le souligner, constituaient précisément l'un des principaux apports de la législation britannique de 1854, toutes celles de 1845 devenant par elles désuètes. Aussi la loi canadienne d'enregistrement des navires de l'intérieur s'avérait-elle non

¹² William Smith, «Présentation du septième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries», section «Marine marchande du Canada», *Documents de la Session du Canada*, (DSC) no 5 (1875) p. XLVI.

seulement périmée avant même sa promulgation, mais elle était également invalide parce qu'elle s'écarterait de la législation impériale en vigueur. Elle fut néanmoins observée, dans les ports d'enregistrement de l'Ontario et, en partie, au Québec, par bon nombre de régistrateurs jusqu'au milieu de la décennie 1870, au moment où le nouveau ministre responsable du Département de la Marine et des Pêcheries vint mettre un terme à cette confusion. Jusqu'alors, l'imbroglio qui caractérisait l'enregistrement au Canada était tel que les navires des provinces de l'Atlantique se conformaient à la loi impériale, tandis que ceux de l'Ontario s'en rapportaient à la législation nationale. Au Québec, la situation se compliquait du fait que les vapeurs étaient en général enregistrés en vertu de la loi fédérale, et qu'au port de Montréal, sauf exception, presque seuls les longs-courriers se soumettaient aux lois anglaises, le petit cabotage étant quant à lui assujéti à l'immatriculation canadienne¹³. C'est le cas notamment des steamers fluviaux de la Compagnie du Richelieu qui lui étaient rattachés.

Plusieurs contemporains auront déploré la coexistence de deux modes de jaugeage différents au Canada, cette particularité rendant

¹³ On remarquera que les *Listes des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada au 31 décembre 1874* publiées dans les Documents de la Session du Canada se subdivisent en deux parties en ce qui concerne l'enregistrement des navires au port de Montréal: ceux enregistrés selon les règles de l'Acte impérial et ceux enregistrés en vertu de l'acte canadien.

impraticable toute comparaison des flottes à l'intérieur du Dominion. D'après le sous-chef du ministère de la Marine et des Pêcheries, le député-ministre William Smith, l'adoption du système de jaugeage anglais dit de Moorsom en 1854 avait, en pratique, eu relativement peu d'impact sur l'évaluation du cubage des voiliers. Par contre, l'exclusion des espaces clos réservés aux cabines, salons et appartements pour les passagers de vapeurs aurait eu pour effet de réduire sensiblement le tonnage de la flotte canadienne, considérant que «presque tous nos vapeurs naviguant à l'intérieur et sur les lacs ont été jaugés et enregistrés d'après l'ancien mode»¹⁴. Cette difficulté d'obtenir des statistiques comparatives valables se posait également sur le plan international, certaines nations ne considérant que le tonnage des océaniques, tandis que le Canada recensait plus de 100 000 tonneaux uniquement pour sa flottille de voiliers de l'intérieur. La conversion d'un système à un autre, est-il besoin de le préciser, s'est souvent révélée un véritable casse-tête pour les historiens qui ont tenté la reconstitution d'une flotte dans la longue durée¹⁵.

¹⁴ DSC, William Smith, «Présentation du Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries», (1875), p. lii. Les aires closes, on le comprendra, étaient particulièrement recherchées par cette catégorie de navires dont le transport de passagers représentait la principale source de revenus.

¹⁵ Sur les problèmes méthodologiques que pose la reconstitution des flottes canadiennes au XIX^e siècle, voir L. R. Fischer et E. W. Sager, «An Approach to the Quantitative Analysis of British Shipping Records», *Business History*, vol. XXII, n^o II, (juil. 1980), p. 135-151.

Mais quel sens précis faut-il attribuer à l'évolution de la législation maritime canadienne? Doit-on interpréter le report de l'harmonisation des lois de navigation nationales comme une stratégie mise de l'avant par l'État canadien afin d'avantager sa flotte, ou, à tout le moins, de retarder l'adoption de mesures qui lui seraient préjudiciables? Des études spécialisées prenant en compte la dynamique des intérêts maritimes¹⁶ permettront peut-être un jour de le préciser. Qu'il nous suffise ici d'indiquer d'une part que dès 1869, les irrégularités qui entachaient l'enregistrement faisaient l'objet de discussions orageuses en Chambre, cependant que les propriétaires et les constructeurs de navires de l'Ontario parvenaient à repousser plus en avant l'échéancier du projet de loi qui devait, cinq ans plus tard, corriger la situation. Faute de ressources, le département de la marine devait pour sa part s'avouer impuissant à faire respecter quelque loi que ce fut. Il est vrai que l'alourdissement des procédures et la multiplication des ports d'enregistrement rendaient malaisée tout effort d'intervention. Mais le manque d'empressement des autorités canadiennes s'éclaire sous un jour nouveau si l'on considère, d'autre part, que cette période de flottement coïncidait précisément avec la

¹⁶ La législation désigne sous les vocables d'«intérêts maritimes» les personnes, sociétés, associations ou compagnies qui sont propriétaires, armateurs, consignataires ou agents de navires ou de marchandises transitant sur des bâtiments d'eau. L'appellation anglaise «Shipping Interest» est aussi fréquemment utilisée dans les documents d'époque.

présentation devant le Parlement britannique d'un nouveau bill susceptible de nuire peut-être encore davantage à sa marine marchande. Ce projet de loi, en effet, introduisait de nouvelles règles de mesure de capacité en vertu desquelles, cette fois, tout espace de chargement de pont devait être inclus dans l'évaluation du tonnage des navires. Et comme une bonne partie du transport du bois-d'œuvre canadien s'effectuait en chargement de pont à bord des «timber-ships», c'est ultimement tout ce secteur qui se voyait exposé à la levée de nouvelles charges. Au ministère de la Marine, les réactions à l'annonce du projet furent très vives, et pour ainsi dire immédiates.

[...] le bill aurait pour résultat d'augmenter beaucoup les droits de tonnage de diverses sortes qu'ont à payer les navires coloniaux nord-américains, car presque tous reçoivent des chargements de pont, et la plupart sont faits pour en porter. Un bâtiment neuf, de 1 000 tonneaux par exemple, construit en Canada dans le but d'être vendu en Angleterre, emportera probablement en se rendant à ce pays une centaine de tonneaux de madriers sur son pont, et suivant la nouvelle règle, le propriétaire aurait été tenu de demander le jaugeage de cet espace [...]. Rendu en Angleterre, le navire peut être acheté par quelque armateur qui le destine à un autre genre de commerce et qui n'ait pas l'intention d'y placer jamais de cargaisons de pont; mais le tonnage serait toujours resté le même, c'est à dire accru de la contenance du tillac [...]. À ce sujet, donc, voyant quel surcroît d'impositions la mesure impériale établirait sur les navires canadiens qui font le transport du bois, prévoyant le vif mécontentement qu'elle ferait naître, j'ai recommandé au Conseil de se hâter d'indiquer au gouvernement britannique les suites de l'innovation proposée dans le mode de jaugeage, et les griefs dont elle donnerait lieu à nos armateurs-propriétaires de se plaindre, et de vouloir bien considérer de nouveau cet endroit de son projet.¹⁷

¹⁷ DSC, P. Mitchel, «Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries», (1870), p. 36.

Cette question de l'arrimage des ponts, un enjeu majeur du développement de l'industrie navale canadienne, va du reste occuper l'avant-scène des relations métropole-colonie jusqu'à la toute fin du siècle¹⁸. Elle s'est avérée d'autant plus percutante qu'elle faisait obstacle aux grandes orientations du commerce extérieur de l'époque, l'exportation de bois et de bétail vivant. À la fin des années 1870, le gouvernement canadien proclamait ouvertement son mécontentement à l'endroit de la législation impériale. L'ex-ministre de la marine alla même jusqu'à proposer que pareilles mesures ne soient tout simplement pas appliquées dans les eaux nationales. Ces propos traduisent avec éloquence le climat de tensions qui prévalait alors.

Je partage l'avis de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, que nous avons le droit de faire des lois sur le commerce, la navigation et tout ce qui touche au Canada; je crois que nous devons nous efforcer de faire la législation qui nous paraît avantageuse au pays, indépendamment de la législation impériale qui peut exister et que, quand les deux sont en conflit, la nôtre doit gouverner notre commerce et notre navigation.¹⁹

Le danger des pontés, surtout à l'approche de l'hiver, avait pourtant été clairement démontré par les enquêtes commandées par le

¹⁸ À propos de l'impact du «Bill Plimsoll» sur les exportations canadiennes à la fin du siècle dernier, voir notamment Paul Terrien, *Québec à l'âge de la voile*, Hull, éd. Asticou, 1984, p. 89-112.

¹⁹ P. Mitchell, *Débats de la Chambre des Communes*, vol. 4, [19 mars 1878], p. 1234.

ministère de la Marine: au début de la décennie, on établissait à plus de 75 % la proportion des naufrages survenus à des bâtiments transportant des cargaisons sur leur pont²⁰. La polémique entourant l'arrimage des ponts illustre bien, à notre avis, les contradictions d'une législation qui prétend favoriser la protection du commerce au détriment de la sécurité des transports. Elle souligne aussi à quel point était encore périlleux le métier de navigateur à la fin du siècle dernier.

On le voit, la législation canadienne en matière de navigation a connu bon nombre de modifications durant ces années 1854-1874 et s'ajustait assez difficilement au modèle impérial. L'abandon des traités de réciprocité commerciale de même que la Confédération des provinces canadiennes ont, en peu de temps, contribué à infléchir l'évolution des lois relatives au commerce et à la marine marchande. Ces changements rapides mais néanmoins déterminants dans l'organisation générale des transports par eau allaient, à brève échéance, commander des ajustements aux structures existantes, notamment la consolidation de la bureaucratie maritime et une réorganisation complète de l'administration de l'enregistrement. Ainsi, par un arrêté en Conseil daté de décembre 1874, la direction de l'enregistrement et du jaugeage des navires canadiens passera des Douanes au ministère de la Marine et des Pêcheries²¹. L'une des

²⁰ Voir les *DSC* pour les années 1870-1875.

²¹ On peut d'ailleurs constater que les premières publications des statistiques

premières tâches qui lui incombera consistera de fait à en corriger les anomalies. Pour ce faire, il devra s'appuyer sur une diffusion massive de la documentation légale et la publication de guides et de manuels techniques extrêmement détaillés en vue de l'uniformisation des procédures d'enregistrements²².

l'uniformisation des procédures d'enregistrement maritime

Les années 1874-1875 marquent une autre étape dans l'évolution de l'organisation des transports fluviaux. L'entrée en force des nouvelles attributions du ministère de la Marine allait s'accompagner d'un réaménagement complet des lois régissant l'immatriculation des petits navires. C'est en considération des impératifs de standardisation des pratiques de l'enregistrement canadien que fut, en effet, entériné l'Acte 36 Victoria, chapitre 128²³. L'adoption du système d'enregistrement Moorsom à travers le Dominion se fit par étapes;

officielles de la flotte canadienne remontent à 1875, au moment de la prise en charge des services d'immatriculation par le ministère de la Marine et des Pêcheries. Notons que les préposés à l'enregistrement de navires, placés sous le contrôle de ce ministère, auront aussi pour mandat d'agir comme percepteurs de douane dans les divers ports d'enregistrement.

²² Voir entre autres le guide d'enregistrement rédigé par le ministre de la Marine et des Pêcheries Albert James Smith, *Instructions to Registrars of Shipping in Canada*, Ottawa, MacLean Roger and Co, 1875.

²³ SDC, 36 Vict., chap. 128, «Acte concernant les navires, leur enregistrement, leur inspection et leur classification» (1874).

certaines initiatives de l'État permirent cependant d'en limiter considérablement l'impact sur la marine marchande nationale.

Dans cette optique, on choisit d'abord de maintenir le *statu quo* pour tous les navires de l'intérieur enregistrés sous l'empire de l'Acte provincial, pour autant, bien entendu, qu'ils ne s'aventurent pas en mer. Seuls les petits bateaux lancés après 1874 étaient donc astreints aux nouvelles procédures d'enregistrement maritime, cette catégorie d'embarcations étant toutefois étendue à tout navire muni d'un pont entier ou fixe, jaugeant 10 tonneaux ou plus, et ne recourant pas à la vapeur comme force motrice. Les autres, les bâtiments non pontés ou de très faible capacité, allaient quant à eux devoir se procurer un «permis pour les petits navires» suivant des modalités bien spécifiques²⁴. Et, comme semblables restrictions ne pouvaient raisonnablement s'appliquer aux vapeurs qui constituaient l'objet même de

²⁴ À partir de 1874, les propriétaires ou les capitaines de petits navires exempts de l'enregistrement — soit tout bâtiment de capacité inférieure à 10 tonneaux ou n'ayant pas de pont entier ou fixe et qui n'est propulsé ni par la vapeur, ni par les rames, pourvu qu'il ne soit pas un navire de plaisance, c'est-à-dire qu'il serve à la pêche ou au transport de chargements dans les eaux du Canada — devront adresser une demande de permis (ou licence) auprès du percepteur des douanes, faute de quoi ils seront passibles d'une amende de 20 \$. Les petits caboteurs seront tenus de déclarer le nom du propriétaire du navire et de fournir une description de leur embarcation. La loi prévoit également l'inscription obligatoire du nom du port ou de la localité où le permis aura été décerné sur les bossoirs ou la poupe du navire, peinte en lettres de pas moins de trois pouces; la provenance du permis sera considérée comme le port d'attache de ce navire. Un nouveau permis sera exigé à chaque changement de propriétaire. Voir la deuxième partie de 36 Victoria, chapitre 128, «Inscription des petits navires et autres embarcations».

la réforme, on exigea ensuite de ceux-ci qu'ils furent rapidement remesurés²⁵, à telle enseigne qu'à la fin de la saison de navigation de 1877, près de 180 steamers avaient été rejaugés et que les 75 autres, ceux fréquentant principalement les petites eaux de l'intérieur, étaient en instance de l'être²⁶. Cette nouvelle contrainte, susceptible de soulever l'ire des propriétaires de navire pour qui les réévaluations de tonnage entraînaient des déboursés supplémentaires — de l'ordre de 1 \$ pour les embarcations de moins de 100 tonneaux et de 2 \$ pour celles jaugeant entre 100 et 200 tonneaux — fut du coup compensée par un ensemble de mesures correctives. La même année, en effet, le Gouverneur en conseil consentait, à la satisfaction générale, une réduction importante des droits de tonnage perçus pour l'inspection des bateaux à vapeur (de 7 à 4 ¢ le tonneau) et allégeait les péages des canaux²⁷. Plus encore, la troisième partie de la nouvelle loi devait instituer une forme inédite de financement pour les navires en chantier, un procédé grâce auquel un bâtiment en cours de construction pourrait «provisoirement enregistré» et, de la sorte, se voir considérer comme garantie valable pour un emprunt²⁸. L'Acte

²⁵ Voir aussi les *SDC*, 40 Vict., chap. 19, «Acte concernant le mesurage des bâtiments à vapeur enregistrés en vertu de l'acte abrogé de la ci-devant Province du Canada» (1877), p. 145-146.

²⁶ *DSC*, William Smith «Présentation du rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries», 1878, p. IXiii.

²⁷ *Gazette du Canada*, «Arrêté en conseil du 23 mai 1877», vol. 10, p. 1674.

²⁸ Voir la troisième partie de l'Acte 36 Victoria, chapitre 128, «Garanties

36 Victoria chapitre 128 allait donc, en quelque sorte, jeter les bases d'une véritable politique de soutien à l'industrie de la construction navale canadienne. Dans les milieux d'affaires de Québec, on l'accueillit avec enthousiasme²⁹.

[...] pour mettre nos constructeurs en état de profiter des avantages qui s'offrent à eux, le gouvernement fédéral a passé pendant sa dernière session une loi qui leur facilite l'accès des banques, lesquelles peuvent assurer les avances qu'elles font aux constructeurs par une hypothèque ou un privilège qui leur donne la propriété de tout le navire; dès que le privilège est consenti, après la pose de la carène. Cette loi favorisera puissamment les constructeurs et les empêchera d'être à la merci des spéculateurs qui leur enlevaient parfois une partie de leur profit.³⁰

À la fin de l'année 1879, l'État s'engageait à accorder une remise de droits sur les matériaux de construction des navires fabriqués et enregistrés au Canada³¹. Dans le même élan, il abandonnait les

pour des avances de deniers sur des navires en voie de construction».

²⁹ Malgré tout, comme nous le verrons plus loin dans la thèse, la nouvelle loi aura en pratique un impact très faible sur la relance de la construction en ce qui concerne la batellerie fluviale de la vieille capitale. En effet, nous avons pu établir qu'entre 1875 et 1895, seulement 3 % des embarcations de cabotage immatriculées au port de Québec vont se prévaloir des dispositions relatives aux enregistrements temporaires.

³⁰ J.C. Langelier, *Annuaire de l'industrie et du commerce de Québec pour 1873*, Québec, H.C. Huot, p. 7.

³¹ Par l'Arrêté en conseil du 15 mai 1880, le gouvernement voulait favoriser l'amélioration de la flotte canadienne. Ainsi, chaque constructeur de navires se voyait attribuer un montant de 40 ¢ par tonneau enregistré, et de 50 ¢ si le bâtiment comportait des genoux en fer. Des sommes encore plus appréciables, allant jusqu'à 75 ¢ la tonne, étaient consenties pour les vaisseaux de meilleure qualité classés pour neuf ans par des agences étrangères. *Gazette du Canada*, vol. 13, p. 1627. Signalons aussi qu'à partir de 1882, le ministère des Travaux publics accordera des subventions pour la construction de cales sèches. Voir les

redevances grevées dans les ports nationaux en vertu des actes impériaux relatifs aux chargements des ponts, ranimant du même coup le débat qui avait cours depuis déjà plus d'un an concernant l'autonomie canadienne en matière de commerce et de navigation³².

L'évaluation des tonnages, cela est bien connu, représente une donnée essentielle des échanges entre les pays. Il était au demeurant indispensable que la capacité de transport de la flotte canadienne fût convenablement établie et accréditée par des pratiques réputées irréprochables. Aussi la régularisation des procédures d'enregistrement répondait-elle non seulement aux exigences commerciales à travers l'Empire mais était également une condition à la reconnaissance étrangère de la marine marchande canadienne. Vers 1875, plus de la moitié des effectifs navals cotés par des agences internationales de classification maritime était inscrite au bureau de l'agence française *Veritas*. La très célèbre *Lloyds Register of British and Foreign Shipping* jouissait sans doute à cette époque d'une bien plus grande crédibilité auprès des agents d'assurances et de fret, mais les constructeurs de navires canadiens, pour des raisons évidentes de divergence d'intérêts, s'abstenaient généralement d'y recourir. Ainsi

SDC, 45 Victoria chap. 17, [1882] «Acte à l'effet d'encourager la construction de cales sèches en donnant de l'aide, à certaines conditions, aux compagnies qui les construisent», p. 108-109.

³² *SDC*, 42 Vict., chap. 24, [1879] «Acte concernant les droits de tonnage prélevés dans les ports canadiens en vertu des lois du Canada», p. 217.

la flotte canadienne, essentiellement composée de vaisseaux en bois, se voyait-elle fortement dépréciée par l'agence britannique qui attribuait invariablement les meilleures cotes aux bâtiments à vapeur et aux constructions en fer, les parangons de la révolution industrielle³³. Vers le milieu des années 1870, les autorités maritimes canadiennes vont riposter en tentant d'instituer un organisme national de cotation des navires.

Au moment où s'enclenchait le processus de normalisation des procédures d'enregistrement, vers 1874-1875, l'État canadien devait en effet lancer le coup d'envoi d'un vaste projet de système national d'inspection et de classification de navires³⁴. Ce faisant, il s'engageait, à toutes fins utiles, à rompre le monopole des associations privées qui contrôlaient alors la classification maritime dans tous les pays industrialisés. À la réunion annuelle du *Dominion Board of Trade*,

³³ Dans le meilleur des cas, par exemple, un vaisseau en fer allait se voir décerner la cote A1 pour une période de 6 ans contre 4 seulement pour une construction en épinette. On mesure toute la portée du problème de la classification des navires lorsqu'on considère que ces cotes servaient de référence pour l'établissement des taux d'assurances maritimes. Notons aussi que vers 1870, en raison de la crise de la construction navale, le bureau de l'agence anglaise de certification Lloyd's devra fermer ses portes à Québec.

³⁴ L'article 49 de *36 Victoria, chapitre 128* prévoit que «le Gouverneur en conseil pourra faire les règles et règlements qu'il jugera nécessaires pour l'inspection et la classification des navires construits et enregistrés dans les limites du Canada (...) et pourra nommer les officiers nécessaires pour la mise en effet de cette partie du présent acte».

plusieurs s'accorderont à reconnaître dans cette initiative gouvernementale une forme de promotion des intérêts de la marine canadienne:

[...] the most efficient safeguard will be found in a home-classification, a Canadian Lloyds, established by Government authority, and under Government control. This Board will have a standing and an influence such as no private organization can possess; it will command attention and respect in Britain, its voice will reach Parliament, and will do much to modify, or prevent, their legislation applying injuriously to Canadian vessels; and a general recognition of its classification will no doubt be made. [...] We have been compelled to use such — and only such — materials as they [la Lloyds Register et le Bureau Veritas] have prescribed, although there are in our forest other kinds of wood well suited for the purpose, of which we might frequently have availed ourselves with advantage. That no system of Government of classification yet exists in other countries is no reason why we should not have one here.³⁵

Le projet d'élaboration d'un système de classification canadienne allait rapidement susciter les plus vives controverses dans le milieu des affaires maritimes. Certaines factions des représentants des lignes régulières et plusieurs gros propriétaires l'appuyaient sans réserves, conscients des immenses avantages pour les transporteurs transatlantiques d'échapper aux frais d'inspection toujours plus nombreux, alors que ce précisait la législation britannique pour la «sûreté de la navigation». D'autres, plus prudents, préféraient voir coter leurs navires dans les vieux établissements dont la réputation était universelle et s'opposaient au projet canadien parce qu'ils

³⁵ Robert Marshall, agent d'assurances maritimes et représentant de la Lloyds Association of Maritime Underwriters du Nouveau-Brunswick, *Proceedings of the Annual Meeting of the Dominion Board of Trade*, 1875, p. 51.

craignaient que la classification nationale ne devienne obligatoire. Les patrons de petits navires, pour leur part, accueillaient avec enthousiasme cette occasion unique qui s'offraient à eux pour que leurs embarcations soient enfin classées. À la toute fin du siècle, l'État n'aura cependant encore pris aucune mesure concrète permettant de bonifier cette partie de l'Acte de 1875 concernant la classification des navires. Il s'affirmera néanmoins comme un intervenant de premier plan pour la promotion d'une navigation fluviale dite «sans dangers».

B- Pour une navigation sécuritaire

À l'instar de la législation britannique, l'évolution des lois canadiennes dans le dernier tiers du XIX^e siècle reflète les exigences nouvelles que commande la modernisation des transports par eau: amélioration des conditions générales de navigabilité, surveillance plus étroite des arrimages, contrôle de la sécurité des passagers et des qualifications des agents de navigation, etc. Durant cette période, l'État a déployé une véritable panoplie de ressources nouvelles, qu'elles soient humaines, financières, ou matérielles. La mise en œuvre de ces moyens, expression tangible de cette volonté accrue de protection des navires et de leur charge, fut tantôt réclamée, tantôt dénoncée par les navigants et par les entrepreneurs de transports fluviaux. Des dispositions préventives pour prévenir les abordages à la déclaration obligatoire des obstructions et des naufrages, en passant par la création d'un service

national d'inspection des bateaux à vapeur, l'État a progressivement étendu son emprise sur nombre d'aspects de la navigation sur le Saint-Laurent, lui imposant avec le temps des conditions toujours plus restrictives. Tout ces efforts tendaient vers un même objectif: assurer une navigation fluviale sécuritaire³⁶.

prévenir les accidents dans les eaux nationales

Au lendemain de sa création, le ministère de la Marine et des Pêcheries allait mettre en vigueur une série de règles régissant la circulation sur le fleuve et ses tributaires. Exécutoire à partir de septembre 1868, le 31 Victoria chapitre 58, *Acte concernant la navigation dans les eaux canadiennes*³⁷, s'appliquait à toutes les embarcations, quel que soient la voilure, le tonnage, le pavillon ou l'aire de circulation. Depuis près de 30 années déjà, l'art de la navigation sur le fleuve avait été facilité par la diffusion de cartes hydrographiques et d'instructions nautiques élaborées, publiées sous l'ordonnance de l'Amirauté britannique³⁸. Des consignes très précises

³⁶ Le gouvernement britannique, à la même époque, menait lui aussi une campagne officielle afin d'améliorer la sécurité à bord de ses transporteurs. En 1872, le député libéral anglais Samuel Plimsoll publiait son célèbre ouvrage *Our Seamen*, dénonçant ouvertement l'incurie de la flotte marchande britannique.

³⁷ *Statuts du Canada*, 31 Victoria chapitre 58 «Acte concernant la navigation dans les eaux canadiennes» (1868).

³⁸ Pour plus de détails sur les «Sailing Directions for the River St-Lawrence...»

quant aux modalités particulières de la circulation en eaux intérieures existaient, il est vrai, longtemps auparavant. Dès les premières décennies du XIX^e siècle, les capitaines et les pilotes de navires de haute-mer devaient se conformer à certains règlements locaux effectifs dans les limites des juridictions des *Maisons de la Trinité* de Québec et de Montréal. Plus tard, en 1859, une liste de règles de navigation avait en outre été dressée par les autorités gouvernementales du Bas-Canada, cette législation, il va sans dire, ayant préséance sur la réglementation issue des corporations privées, mais il fallut, sitôt après la Confédération, la réviser afin de l'étendre aux provinces de l'Atlantique³⁹. L'intérêt qu'on portait à la prévention des abordages était donc bien antérieur à l'année 1868, mais ce n'est qu'à cette date qu'une loi détaillée fut mise en vigueur, *mutatis mutandis*, à travers l'ensemble du Dominion.

Au sens de la loi, prévenir un abordage n'est pas une mince affaire. Pour le navigateur, cela impliquait tout à la fois une parfaite connaissance de la route à tenir, une grande faculté d'adaptation et... beaucoup d'aplomb. Derrière la routine des trajets et la nécessité commerciale, chaque voyage restait donc une aventure. Les difficultés particulières que pose la navigation sur le Saint-Laurent

de H.W. Bayfield, voir Jean Martin, *Ibid.*

³⁹ *Statuts refondus du Canada*, 22 Victoria chapitre 44 [1859].

sont bien connues⁴⁰. Dans les chenaux étroits, sur la rivière Saguenay entre la Pointe-des-Roches et Chicoutimi, par exemple, on signalait que croiser ou dépasser une embarcation pouvait nécessiter l'exécution rapide de manœuvres extrêmement serrées — variables suivant le sens du vent et la course du navire — et compliquées par la proximité des mouillages de goélettes⁴¹. Mais en plus de faire montre de sa vigilance et de son savoir-faire, le commandant de bord devait, en toutes circonstances, s'abstenir de la moindre «négligence». En fait, sa responsabilité était telle qu'une simple infraction aux règles de

⁴⁰ Dans une allocution présentée en 1876 devant le Quebec Board of Trade, l'honorable Dr P.E. Fortin (le désormais célèbre «Roi du golfe» de Damase Potvin), ex-commandant en chef de *l'Expédition pour la Protection des Pêcheries dans le Golfe St-Laurent* présente une description détaillée des conditions de la navigation sur le St-Laurent dans laquelle il identifie les abords des îles Anticosti, Saint-Paul et de la Madeleine parmi les endroits les plus périlleux, redoutés par les navigateurs. Il insiste par ailleurs sur la nécessité pour le gouvernement canadien de mieux assister la navigation en améliorant les communications dans le Bas-Saint-Laurent et le golfe, en l'occurrence, en étendant le réseau de télégraphes national sur cette partie du territoire. Voir «Letter from Hon. Dr Fortin», appendice No II, *Proceedings of the Annual Meeting of the Dominion Board of Trade*, 1876, p. 224-231. Voir aussi *A Pamphlet Compiled and Issued Under the Auspices of the Boards of Trade of Montreal and Quebec. Telegraphy With the Coasts and Islands, Gulf and Lower River St. Lawrence, and the Coasts of the Maritime Provinces. Its Relation to the Shipping, to the Fisheries, and to the Signal Service*, Quebec, Morning Chronicle, 1879, 57 p.

⁴¹ À propos de la circulation des bâtiments sur le Saguenay, voir la *Gazette du Canada*, vol. XVIII (1885), p. 261. D'autres passages difficiles obligent même les autorités portuaires à interdire la circulation de trains de bois ou de navires à faible tirant d'eau dans certains chenaux. En 1889, la Commission du havre de Montréal dépose un règlement voulant qu'aucun navire ne dépassera un autre suivant la même direction dans le chenal du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec (...) excepté dans les parties droites du chenal, dans les limites du lac Saint-Pierre. *Ibid*, vol. XXIII (1889), p. 35.

circulation le rendait passible d'amendes considérables (jusqu'à 200 \$); qui plus est, l'armateur se voyait privé d'indemnité advenant une collision. C'est dire que les navigateurs devaient maîtriser parfaitement l'art de la navigation et prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les pièges du fleuve.

Les règles de circulation sur les eaux canadiennes s'assortissaient par ailleurs de nombreuses dispositions quant aux feux nocturnes ou aux signaux de brume que devaient arborer les bâtiments en marche ou à l'ancre⁴². Peu après l'adoption de la nouvelle loi, le gouvernement distribuera un grand nombre de brochures à l'intention des patrons de navires. Ces documents, appelés «cédules», et présentés sous forme de schémas illustrant les dispositions et le mode d'emploi des feux, constituaient les instructions nautiques élémentaires que tous les usagers du fleuve se devaient de respecter, qu'ils fussent maître de voilier, chauffeur de vapeur ou simple pêcheur. Comme le rapporte le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, semblable initiative devait cependant s'avérer à elle seule insuffisante, certains caboteurs invoquant toujours leur ignorance de la loi presque cinq années plus tard.

Dans le trajet par le St-Laurent, entre Montréal et Québec,
les navires au long cours, à destination de Montréal,

⁴² Rappelons que les premières lois imposant les feux nocturnes sur les embarcations du Saint-Laurent remontent à 1822.

rencontrent souvent des petites embarcations qui ne portent pas les lumières exigées par la loi; c'est un inconvénient grave, et la maison de la Trinité a dernièrement pris des mesures pour forcer ces navires à se munir du nombre et de l'espèce de lumières requis par la loi, afin de diminuer le nombre d'accidents. Plusieurs des patrons de ces caboteurs négligent ainsi de se conformer à la loi par pure ignorance, et la Maison de la Trinité a dernièrement chargé un de ses officiers d'aborder les embarcations et d'instruire les patrons des pénalités auxquelles ils s'exposent en négligeant de se conformer à la loi; cette démarche a eu de bons effets.⁴³

sensibiliser les navigateurs au problème des naufrages: l'obligation de déclarer et de prêter assistance

Dans les dernières décennies du XIX^e siècle, les autorités maritimes canadiennes ont fait de la question de la libre circulation sur le fleuve une priorité. Bon nombre de mesures ont été prises afin de lever les entraves au mouvement des navires sur le Saint-Laurent et ses tributaires, le contrôle plus strict des accidents et des ruptures de charge et la répression des contrevenants aux lois de navigabilité, par exemple. À partir de 1875, l'État fit pour la première fois directement appel aux navigateurs afin qu'ils s'impliquent dans le secours des naufragés, dans le cadre d'un programme de sauvetage dont ils devaient personnellement assurer le fonctionnement.

⁴³ DSC, «Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries, section Maison de la Trinité de Montréal», 1873, p. 10.

Nous avons vu que l'obligation pour le propriétaire-gérant d'un bateau à voiles enregistré au Canada de déclarer la perte de son bâtiment remonte à l'année 1874⁴⁴. Depuis 1859, toutefois, les patrons de vapeurs étaient tenus, dans les 48 heures suivant l'incident, de donner avis au percepteur des douanes le plus proche de tout accident, voire de l'endommagement ou de la détérioration partielle des chaudières de son navire⁴⁵. C'est également en 1874 qu'on imposa les premières pénalités pour obstruction à la navigation fluviale. La protection des cours d'eau navigables n'était évidemment pas du ressort exclusif des navigateurs. Une interdiction explicite d'entraver la circulation sur le fleuve et sur les rivières était aussi adressée aux exploitants de scieries qui avaient pris l'habitude de se débarrasser des rognures et autres déchets du bois en les expédiant à l'eau⁴⁶. De même, tout propriétaire d'un bien pouvant représenter un obstacle à la navigation, débris de naufrage ou effets quelconque susceptibles de gêner le trafic, était-il enjoint de se rapporter à un officier des douanes dans les plus brefs délais.

⁴⁴ *SDC*, 36 Vict., chap. 128, «Acte concernant les navires, leur enregistrement, leur inspection et leur classification» (1874).

⁴⁵ *Ibid.*, 22 Victoria chapitre 19, «Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, et pour la sûreté des personnes à bord» (1859).

⁴⁶ *Ibid.*, 36 Victoria, chapitre 65, «Acte à l'effet de mieux protéger les cours d'eau et rivières navigables» (1873).

La lourdeur des sanctions encourues pour contravention à la loi sur les eaux navigables indique bien l'importance qu'accordaient les autorités maritimes à la libre circulation fluviale. Advenant un naufrage, la moindre crique placée sous la juridiction du ministre de la Marine devait être dégagée la journée même, faute de quoi le navire et son fret pouvaient être détruits ou déplacés aux frais du propriétaire. Et, lorsqu'un bâtiment, son gréement ou sa charge finissaient par être récupérés, le gouvernement se réservait le droit d'en ordonner la vente aux enchères publiques pour couvrir les coûts de service et de remorquage⁴⁷. La loi relative aux eaux navigables stipulait aussi que la découverte de billots ou de madriers flottants dans les limites du port de Québec — et qui ne représentait pas une épave au sens légal du terme — devait être signalée au capitaine de port. C'est la Maison de la Trinité qui fixait le montant des dédommagements et récompenses que le propriétaire ou son agent-réclamant était tenu d'offrir à quiconque détenait de tels biens en sa possession⁴⁸.

⁴⁷ Dans les limites du port de Québec où la Commission du havre exerce son autorité, les commissaires se virent autorisés par le gouvernement canadien, en 1885, à procéder eux-mêmes à l'exécution des manœuvres de repêchages des débris de navigation et à la vente des épaves. *Ibid.*, 48-49 Vict., chap. 77. Les livres de comptes de la CHQ indiquent que les montants perçus par la CHQ pour la vente d'ancres et de chaînes constituent une part non négligeable de ses revenus.

⁴⁸ Cette partie de la loi n'eut cependant pas toujours les effets escomptés, comme en font foi les activités illicites des écumeurs qui, aiguillés par l'appât d'un gain facile, ratissait les anses après les orages ou rompaient les câbles des cages à bois pour ensuite réclamer leur dû à leurs propriétaires. À propos de cette pratique, voir J. Hare, M. Lafrance et D.-T. Ruddel, *Histoire de la ville de Québec, 1608-1871*, p. 207.

Cette volonté d'assurer la sécurité et la fluidité des trafics sur le fleuve allait aussi s'affirmer à travers la création, à la même époque, d'une nouvelle fonction: celle de «receveur des épaves». En 1874, le ministère de la Marine et des Pêcheries avait pleine autorité sur le contrôle des naufrages survenus dans les eaux canadiennes. Dans les différents districts de navigation, un fonctionnaire nommé par le Gouverneur général était ainsi mandaté pour recenser et conserver les navires désemparés ou en détresse, de même que leurs cargaisons, équipages et passagers. Nous avons pu établir que cette charge, dans plusieurs cas, fut en pratique exercée par le principal officier des douanes.

Le receveur des épaves était investi de pouvoirs très vastes. Qu'on en juge. Dès son arrivée sur les lieux de l'accident, celui-ci devait assurer le commandement des opérations de manière à renflouer le navire et rescaper les biens et les vies en péril. À cette fin, il était habilité: 1) à requérir toute l'assistance qu'il jugeait nécessaire de la part des citoyens; 2) à exiger du patron de toute embarcation se trouvant à proximité de lui venir en aide, au besoin en lui fournissant ses hommes et son navire; 3) à réclamer l'usage de voitures, attelages, câbles, ou autre moyen de secours à sa portée⁴⁹. Le receveur pouvait en outre recourir à la force pour empêcher le pillage des bâtiments en

⁴⁹ *Ibid.*, 36 Victoria, chapitre 55, «Acte concernant les naufrages et les sauvetages» [1873].

détresse. Le cas échéant, il était même exonéré de tout blâme s'il lui advenait de blesser ou de tuer quelqu'un dans l'exercice de ses fonctions. Cette dernière prérogative relative à la protection de la propriété, soulignons-le, s'appliquait également à tout capitaine de navire échoué dans les limites des eaux canadiennes.

Dans le dernier tiers du XIX^e siècle, naufrages et ruptures de charge sur les berges du fleuve constituaient encore des phénomènes courants, presque quotidiens, au plus fort de la saison de navigation. La cueillette illicite et le trafic d'épaves pouvaient alors représenter des activités particulièrement lucratives pour les riverains qui s'y adonnaient. En 1874, au moment de la nomination du premier receveur des épaves, le Gouverneur en conseil devait sévèrement réprimer la conservation et la vente illégales des débris de naufrages, rendant même ces délits passibles de lourdes peines d'emprisonnement et de travaux forcés. À Québec, l'entreprise *H. Dinning & Co*, «constructeurs de navires, propriétaires de quais et réparateurs» était, au début des années 1870, sans doute la firme la plus active dans la récupération et la restauration de bâtiments naufragés. Généralement, celle-ci ramassait tout simplement les bâtiments pour le compte de leurs assureurs. Il lui arrivait aussi de racheter ces navires à l'encan pour les renflouer et les revendre, voire parfois pour les exploiter.

En contrepartie de l'obligation formelle pour chacun de prêter secours aux navires et aux naufragés, l'*Acte relatif aux naufrages* instaurait un mode officiel de rétribution pour assistance désigné comme «droits de sauvetage». Le niveau de ces dédommagements, exigibles par le sauveteur auprès du propriétaire-gérant du bâtiment sinistré, était fixé par le receveur des épaves, et établi à partir d'une évaluation de la valeur commerciale de l'embarcation et du fret⁵⁰. D'autres mesures avaient également cours, depuis quelques années déjà, qui visaient à récompenser les personnes ayant risqué leur vie pour venir en aide aux navires en difficulté dans les eaux territoriales. Dans son rapport annuel pour l'année 1873, le ministre de la Marine et des Pêcheries rappelait qu'à sa recommandation, le gouvernement fédéral accordait depuis 1867-1868 des primes matérielles pour sauvetage:

[...] depuis l'Union de 1867, le gouvernement canadien crut que le temps était arrivé de ne plus laisser au gouvernement impérial une responsabilité qui lui appartenait en propre, et résolut que dans tous les cas bien établis où des personnes auraient aidé des Canadiens naufragés, le gouvernement s'empresserait de reconnaître pareils services en accordant des récompenses ou de toute autre manière qu'il jugerait convenable. Dans certains cas où de bienveillants secours avaient été rendus, mais où personne n'avait exposé sa vie, le gouvernement canadien a indemnisé convenablement les capitaines qui avaient recueilli à leur

⁵⁰ Voir la partie intitulée *Procédures relatives aux droits de sauvetage* du 36 Victoria, chapitre 55 pour de plus amples détails concernant les modes d'évaluation des droits de sauvetage et les dispositions légales particulières en cas de litige.

bord des équipages canadiens et leur a adressé des lettres de remerciement.⁵¹

Durant l'ensemble de la période couverte par notre étude, plusieurs petits caboteurs ont ainsi vu leur mérite souligné par la remise de différentes formes de gages: montres en or, sextants, lunettes marines, montant d'argent, etc. Citons seulement au passage les cas du capitaine Dugal de l'Île d'Orléans, commandant à bord du *Glen*, qui, en décembre 1870, parvint à sauver l'équipage de la goélette *Mathilda* de Baie-Saint-Paul. Peu après son départ de Miramichi, le voilier avait été complètement démâté par une violente tempête et voguait à la dévire depuis bientôt trois jours lorsque le *Glen* mit enfin terme à ces péripéties en le prenant à sa remorque. Son initiative lui valut la remise d'un verre-binocle d'une valeur de 40 \$. Citons encore l'exemple du capitaine Vital Boudrau, patron du petit bateau *Progress*, et de huit résidants de la Pointe-aux-Esquimaux, qui, au début de la saison de navigation de 1884, portèrent secours à trois goélettes échouées dans la Baie-au-Renard, sur l'Île d'Anticosti. Leurs services furent pour leur part récompensés par l'attribution d'une somme de 44 \$ versée au capitaine et de 56 \$ partagée entre les autres participants au sauvetage⁵².

⁵¹ DSC, «Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries» (1873), p. 50.

⁵² Voir les «Listes des personnes auxquelles des récompenses ont été accordées par le gouvernement du Canada», *Ibid.*, 1873 et 1886. L'Île d'Anticosti fut longtemps redoutée par les navigateurs pour ses courants dangereux, ses

Dans cette perspective de promotion de la sûreté des transports par eau, une toute nouvelle formule d'assistance aux sinistrés vit aussi le jour sous l'impulsion du gouvernement fédéral; son caractère singulier mérite un examen. Vers 1874-1875, en effet, la participation active des navigateurs au soutien des naufragés devait être favorisée par l'établissement d'un service de sauvetage dont ils assureraient eux-mêmes le fonctionnement. La création des stations de sauvetage, il importe de le souligner, marque pour ainsi dire un précédent dans l'évolution des relations entre l'État et les marins de l'intérieur; pour la première fois les navigateurs étaient-ils personnellement conviés à remplir des fonctions officielles dans le cadre d'un service dûment organisé. Placées sous la gouverne du ministère de la Marine et des Pêcheries, ces stations permanentes de secours implantées sur les façades littorales recouraient à une main-d'œuvre exclusivement locale, spécialisée dans la pratique de la navigation. Le ministre nommait directement les patrons des services de sauvetage, mais c'est à eux qu'incombait la responsabilité du choix des sous-officiers. Celui-

brumes fréquentes et la quasi-absence de mouillages sécuritaires. Le chef du bureau du ministère de la Marine à Québec, M. J.-U. Gregory notait en 1881 à son sujet qu'entre 1870 et 1880, 106 navires y ont fait naufrage. Voir «L'île d'Anticosti et ses naufrages» Conférence prononcée en 1881 devant la Société littéraire de Québec, *En Racontant*, Québec (1886). Voir aussi L.-E. Hamelin, «Les naufrages autour d'Anticosti», *Revue d'ethnologie du Québec*, vol. 10 (décembre 1979), p. 41-53.

ci conservait cependant entière autorité en ce qui concerne l'organisation générale du travail dans chacune de ces stations.

Dès 1875, le ministère de la Marine et des Pêcheries devait établir des normes d'emploi très précises pour tous les postes de sauvetage placés sous sa juridiction. Les conditions d'engagement du maître de sauvetage étaient à cette époque relativement exigeantes: elles faisaient appel à ses qualités physiques, morales et intellectuelles toutes à la fois. On le voulait vigoureux et vaillant, sobre et de bonnes mœurs, sachant aussi bien lire et écrire que manœuvrer un canot de ressac et reconnaître les côtes de son district. Le candidat à la charge de patron devait en outre être majeur, mais âgé de moins de 50 ans. Le personnel du service de sauvetage, quant à lui, répondait à des critères de sélection nettement moins élevés. On recrutait en l'occurrence des bateliers résidant dans les parages, et réputés pour leur endurance et «leur sens de l'ordre»⁵³.

Certaines règles prévalaient aussi quant au fonctionnement de ces stations. Les modalités de la conduite et de l'entretien des bâtiments de secours de même que des consignes particulières relativement à la manière de prodiguer les soins d'urgence faisaient notamment l'objet d'instructions détaillées, élaborées à partir du

⁵³ Voir les «Règles pour la régie du service de sauvetage du Canada» *Ibid.*, 1888, p. 219-235.

modèle proposé par l'*Institution nationale et royale des bateaux de sauvetage de la Grande-Bretagne*. L'agent responsable d'une station de sauvetage devait s'y conformer en toutes circonstances. Il devait aussi rendre compte de l'état de ses services en soumettant annuellement une copie de son journal de bord au sous-ministre de la marine à Ottawa. De toute évidence, les autorités maritimes étaient soucieuses d'assurer un suivi très étroit des activités réalisées par le service.

Le tableau suivant (tableau 1.1) donne l'évolution des stations de sauvetage sur le Saint-Laurent entre 1875 et 1887.

TABEAU 1.1
STATIONS DES CANOTS DE SAUVETAGE IMPLANTÉES AU QUÉBEC ET ENTRETENUES
PAR LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL À LA FIN DE LA SAISON DE NAVIGATION DE 1887

<i>Localisation</i>	<i>Quand établie</i>	<i>équipage organisé</i>	<i>Nom du patron</i>	<i>lieu de construction</i>	<i>description de l'équipement</i>
<i>Pointe-au-Père</i>	1875	6	E. Chamard	Québec	canot, 12 avirons, 2 gaffes, câblots, hangar à bateau
<i>Ile-aux-Grues</i>	1875	6	Jos. Painchaud	" "	" "
<i>Kamouraska</i>	1875	6	R. Leblanc	" "	" "
<i>L'Islet</i>	1875	6	J.B. Dussault	" "	" "
<i>Malbaie</i>	1875	6	T. Desrochers	" "	" "
<i>Rivière-du-Loup</i>	1882	6	D. Raymond	" "	" "
<i>*Rivière-Ouelle</i>	1886	6	G. Mercier	" "	" "
<i>Sainte-Anne-de-Beaupré</i>	1875	6	P. Lafrance	" "	" "
<i>Saint-Jean-Port-Joly</i>	1875	6	L.D. Babin	" "	" "
<i>Trois-Pistoles</i>	1875	6	D. Damour	" "	" "

* Ce canot a d'abord été posté à Rivière-Ouelle en 1875, mais il fut transféré à Rivière-du-Loup en 1882 où l'on considérait qu'il serait plus utile. En 1886, un nouveau canot fut construit et stationné à Rivière-Ouelle pour le remplacer.

Source: DSC, «Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries» (1888): 217.

Le choix des sites suggère d'emblée le caractère périlleux de la navigation fluviale en aval de Québec; là, en effet, se concentrent tous

les postes de secours mis sur pied pour l'ensemble de la province. Il est intéressant de constater que la plupart d'entre eux furent organisés dès la première année et que tous les officiers commandants de services, des navigateurs francophones, demeuraient en titre au terme de cette période. Ces stations, quoique modestes et ne disposant que d'équipements plutôt rudimentaires⁵⁴, ont malgré tout rendu de précieux secours aux naufragés. Sans doute la formation du personnel y était-elle pour beaucoup. Tous les employés des services de sauvetage devaient, du reste, faire l'apprentissage des techniques de base de l'accostage et du halage de bâtiments échoués sitôt après leur engagement. Des exercices hebdomadaires de simulation de repêchage et de réanimation complétaient enfin leur préparation en vue d'éventuelles interventions sur le terrain.

«surveiller et punir»: le service national d'inspection des bateaux à vapeur et les tribunaux d'enquêtes sur les sinistres maritimes

Le cas du service d'assistance aux sinistrés montre un bel exemple de planification gouvernementale susceptible d'assurer une plus grande protection aux transports fluviaux tout en permettant aux

⁵⁴ La majorité des stations de sauvetage établies en Nouvelle-Écosse et en Ontario à la même époque disposaient de bateaux automatiquement redressables inspirés des modèles les plus modernes utilisés aux États-Unis.

navigateurs de prendre une part active à l'organisation de la sécurité sur les cours d'eau. Il fut d'ailleurs très populaire auprès des caboteurs qui considéraient comme un honneur la possibilité de se voir qualifier comme sauveteur. L'introduction de «l'inspecteur-expert» à l'intérieur des vapeurs, à l'inverse, devait être tout autrement perçue par les patrons de navires qui voyaient d'un mauvais œil cette intrusion de la marine dans un espace qui jusque-là leur était réservé. À la fin des années 1870, l'État allait leur consentir une réduction importante de la fiscalité d'inspection.

Poussé par la progression des steamers dans le trafic intérieur, le service d'inspection des vapeurs n'en connaîtra pas moins un essor rapide durant les dernières décennies du XIX^e siècle. En peu de temps, cet organisme allait devenir un instrument de plus en plus spécialisé de contrôle des normes de navigabilité à bord des vapeurs, accaparé par un corps d'experts dont les pouvoirs iront toujours en s'élargissant.

C'est en 1859 que fut inauguré le premier bureau d'inspection des bateaux à vapeur pour l'Ontario et le Québec⁵⁵. La prise en charge de la sécurité maritime par l'inspection, il faut le dire, revêt un caractère tout à fait fortuit. D'après W.L. Meneilley, «haut-fonctionnaire» du ministère de la Marine et des Pêcheries, un fâcheux

⁵⁵ *SDC*, 22 Victoria, chapitre 19 (1859), «Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, et pour la sûreté des personnes à bord».

incident survenu dans la baie Georgienne au steamer Ploughboy, alors que sir John A. Macdonald et plusieurs membres du parlement se trouvaient à son bord, aurait en effet provoqué la naissance de cet organisme⁵⁶. L'implantation puis le développement de ce service deviendront par la suite la pierre angulaire de la programmation des autorités maritimes visant à contrer les risques des transports à vapeur.

Examinons d'abord la chronologie de l'inspection maritime. Dans sa phase initiale, l'évolution des lois en matière d'inspection a suivi à peu près le même rythme que celle relative à la navigation dans les eaux nationales: élaboration des premiers véritables dispositifs législatifs au tournant de la décennie 1850, puis révision en profondeur des actes originaux dans le nouveau contexte confédératif, au moment de la création d'un ministère de la Marine et des Pêcheries. En 1868, le bureau d'inspection des vapeurs fut donc réaménagé de manière à couvrir tout le territoire canadien⁵⁷.

Rendue obligatoire à travers l'ensemble du Dominion, l'inspection annuelle des chaudières et de la coque des vapeurs était placée au compte du propriétaire du navire qui devait s'acquitter d'un

⁵⁶ DSC, «Rapport du président du Conseil d'inspection des bateaux à vapeur» (1893), p. 84.

⁵⁷ *Statuts du Canada*, 31 Victoria chapitre 65 (1868).

droit de tonnage fixé à un maximum de 10 ¢ le tonneau, en plus des honoraires d'inspection pouvant, selon la classe de vapeur, s'élever jusqu'à 8 \$. On sait par ailleurs que ces tarifs n'ont été en vigueur que sur une période relativement courte, (durant moins d'une décennie), et qu'ils furent substantiellement abaissés lors de la vaste campagne de rejaugage des vapeurs de 1877 dont nous avons précédemment fait état.

À l'origine, le bureau canadien d'inspection des bateaux à vapeur était composé d'un président et de six officiers chargés de l'inspection pour les différents districts délimités à cette fin: la division du Lac Huron et de l'Ontario-Ouest, la division de l'Ontario-Est, celles, plus restreintes, de Montréal, de Sorel (qui devint plus tard la division de Trois-Rivières) et de Québec et enfin, la division de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. Dans chacun de ces districts, plusieurs ports d'inspection officiels pouvaient accueillir les vapeurs canadiens durant toute la saison de navigation.

Le tableau 1.2 donne la liste des ports désignés dans les trois grands districts d'inspection du Québec pour l'année 1880⁵⁸. On remarquera les caractéristiques qui distinguent chaque district tant du

⁵⁸ Cette recension ne prend pas en compte les districts de l'Ontario et des Maritimes. Notons que ces divisions ne correspondent pas aux délimitations administratives des provinces de sorte que, par exemple, les ports d'Ottawa et de Buckingham sont inclus dans la division de Montréal.

point de vue de l'étendue de ses limites que de celui du nombre de points de contrôle établis.

TABEAU 1.2
PORTS DÉSIGNÉS POUR LES DISTRICTS D'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR
DE MONTRÉAL, QUÉBEC ET TROIS-RIVIÈRES EN 1880

<i>District de Montréal</i>		<i>District de Québec</i>	<i>District de Trois-Rivières</i>
Arnprior	Lac des Allumettes	Betsiamits	Charlemagne
Aylmer	Lachine	Chicoutimi	Hatley-Nord
Bryson	Mattawan	Gaspé	Lac Magog
Buckingham	Montréal	Lac-St-Jean	Maskinongé
Carillon	New-Edinburgh	Paspébiac	Nicolet
Chapeau	Ottawa	Québec	Rivière-du-Loup
Como	Pembrooke		Sherbrooke
Des Joachims	Pontiac		Sorel
Deux-Rivières	Portage-du-Fort		Saint-Thomas-de-Pierre ville
Grenville	Quio		Ste-Geneviève
Hawkesbury	Roche-Capitaine		Trois-Rivières
Hull	Sand-Point		
L'Orignal	Ste-Anne		

Source: *Gazette du Canada*, «Ordre en conseil du 16 janvier 1880», [1880], vol. 13: 1012.

Rien ne fut négligé pour s'assurer de la crédibilité des inspecteurs auprès de l'opinion publique. Nommés par le Gouverneur en conseil et sélectionnés en fonction de leur connaissances en ingénierie et de leur compétence technique en général, ceux-ci ne devaient d'aucune façon être liés aux entreprises fabricantes d'engins à vapeur. Sans aucun doute voulait-on par là éviter que n'éclate le scandale dans un milieu relativement restreint où les grands constructeurs navals participaient volontiers au financement de

l'armement des navires, quant ils n'en étaient pas simplement actionnaires ou propriétaires⁵⁹.

Le mandat des inspecteurs, déjà assez lourd à l'époque, pouvait en fait se résumer en deux fonctions essentielles: celle du contrôle des normes de navigabilité sur les bâtiments à vapeur — suivant lesquelles ils étaient habilités à consentir un certificat d'inspection — et celle de l'évaluation des qualifications des candidats à la charge d'ingénieurs et de mécaniciens de bord — en vertu de quoi ils pouvaient émettre des «brevets de capacité». D'autres fonctionnaires postés en permanence dans les divers ports d'enregistrement canadiens, nommément les principaux officiers des douanes, veillaient au respect des conditions générales de navigation commandées par l'inspection, assurant de la sorte une surveillance constante des embarcations tout au cours de la saison de navigation. Il s'agissait, outre l'imposition d'amendes pouvant s'élever à 500 \$ pour les vapeurs faisant route sans certificat d'inspection ou sans mécanicien licencié, de la confiscation temporaire de tout bâtiment inapte à remplir convenablement l'ensemble de ces exigences.

Différents facteurs concourent à expliquer le rôle prépondérant du service d'inspection dans l'organisation des transports par eau

⁵⁹ Nous explorerons la question plus à fond dans le dernier chapitre de la thèse.

durant les dernières décennies du XIX^e siècle. La progression rapide des vapeurs, tant dans le commerce intérieur qu'extérieur, de même que l'augmentation régulière du trafic découlant du développement de l'industrie touristique auraient rendu impérieux, au dire du ministre de la Marine et des Pêcheries, le contrôle efficace de cette forme de navigation:

Une autre division importante de ce ministère (le ministère de la Marine et des Pêcheries) qui demande beaucoup de soin, d'esprit de conciliation et de fermeté, c'est l'inspection de tous les vapeurs canadiens, de leurs chaudières et de leurs machines. Leur nombre a constamment augmenté depuis quelques années, et aujourd'hui (au 30 juin 1872) l'on en compte 473; en outre, non seulement un grand nombre de Canadiens mais une foule d'Américains et d'étrangers d'autres pays voyagent sur ces bateaux durant l'été, attirés qu'ils sont par l'aspect pittoresque de notre pays; il est donc de la plus haute importance que cette inspection soit faite minutieusement et avec impartialité en sorte que les armateurs de vapeurs et le public gardent une entière confiance. (...) cette division du ministère exige un grand travail et comporte une grande responsabilité, parce qu'il s'élève sans cesse entre les inspecteurs, les armateurs et les mécaniciens des questions qui demandent du soin et de l'attention.⁶⁰

La croissance des effectifs et des activités déployées par le bureau d'inspection fut ininterrompue, cadencée par le développement de la flotte des vapeurs: en 1868, six inspecteurs ont procédé à la vérification de 391 navires; en 1872, ils étaient sept à inspecter 473

⁶⁰ DSC, P. Mitchell, «Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries» (1873), p. 3. Sur la question de l'attrait particulier qu'exerce auprès des touristes la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent, voir France Gagnon, «Du cheval au rail: l'évolution des circuits touristiques québécois au XIX^e siècle», S. Courville, J.-C. Robert et N. Séguin, *Le pays Laurentien au XIX^e siècle*, Cahier I, Université Laval/UQAM/UQTR, 1992, p. 101-133.

bateaux à vapeur; en 1892, leur nombre s'élevait à 15 officiers pour 1 124 bâtiments visités⁶¹. Pareillement, les progrès technologiques continus de ce type de navires transparaisent-ils dans le renouvellement quasi constant de la législation relative à l'inspection⁶².

Cette évolution générale de la flotte canadienne vers une modernisation des unités de transport, estimons-nous, aura contribué à légitimer le travail de l'inspecteur auprès de la population, et même permis la reconnaissance très large de son statut d'expert. Nous pouvons par ailleurs émettre l'hypothèse que l'absence de constructeurs-surveillants dans l'organisation de l'industrie navale canadienne a participé à la confirmation du rôle de spécialiste chez la personne de l'inspecteur, seul dépositaire de la science maritime. À tout événement, il appert que cette fonction d'inspecteur était à l'époque extrêmement valorisée, appropriée par une élite perçue comme «corps d'experts» dans toutes les grandes puissances maritimes mise à part la Norvège⁶³.

⁶¹ *Ibid.*, «Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries pour les années en cause».

⁶² Parmi les principales innovations apportées à la flotte canadienne, citons l'avènement de la machine à double cylindre dont l'usage a commencé à se répandre vers la fin de la décennie 1870.

⁶³ Pour une comparaison des lois et des pratiques de l'inspection des vapeurs canadiennes et étrangères, voir *DSC.*, «Rapport du président du Conseil d'inspection des bateaux à vapeur pour l'année expirée le 31 décembre 1891».

Le travail de l'inspecteur tel que défini par la loi de 1868 en est un hautement qualifié. L'inspection des vapeurs, en effet, consistait alors entre autres en une vérification complète de l'état des mécanismes et des diverses soupapes de sûreté, l'examen de la pression hydrostatique des chaudières, l'épreuve de la force motrice des engins, l'évaluation de la coque et, dans le cas des vapeurs mixtes (naviguant à la vapeur ou sous voiles) en l'arraisonnement obligatoire du gréement. Dès 1882, toutefois, il devait être complètement révisé. Ainsi, suivant en cela la recommandation personnelle du président du bureau d'inspection des vapeurs, le gouvernement canadien procéda à cette époque à la séparation des tâches d'inspection des chaudières et des machines d'une part, et de la coque et des agrès, d'autre part⁶⁴. Cette division du travail entre inspecteurs des machines et inspecteurs des coques permit d'augmenter encore davantage le niveau de responsabilité qui leur était respectivement dévolu. Plus particulièrement, cela signifiait que l'inspection de la coque, bien plus qu'un simple contrôle de la qualité de la construction, allait désormais servir à déterminer lesquels des vapeurs seraient considérés comme étant «propres à la mer», c'est-à-dire en état de service, et dans quelles

⁶⁴ SDC, 45 Victoria, chapitre 35 [1882], «Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'inspection des bateaux à vapeur et l'examen et la commission des mécaniciens qui y sont employés». Pour mieux connaître les normes de sécurité imposées à bord des vapeurs canadiens, on consultera John J. McGee, *Rules for the Inspection of Steamboats and for the Examination of the Engineers of Steamboats*, Ottawa, s.e., 1891, 45 p.

conditions, en restreignant l'arrimage des ponts et le nombre de passagers transportés, par exemple. Qu'on nous comprenne bien: l'inspecteur décidait seul quel vapeur allait naviguer et comment il allait le faire.

En 1889, la loi de l'inspection fut de nouveau amendée de manière à étendre encore davantage l'autorité des inspecteurs, de telle sorte qu'ils furent eux-mêmes conviés à élaborer ou à modifier les normes d'inspection des vapeurs canadiens, cette prérogative étant, bien entendu, limitée à certaines vérifications très précises et sujettes à l'approbation du Gouverneur en conseil⁶⁵.

La mise sur pied de véritables mécanismes de contrôle dans le domaine de la navigation à vapeur au cours des dernières décennies du XIX^e siècle obéit indubitablement à une rationalité commerciale. La surveillance des engins répond notamment aux besoins grandissants d'assurer la sécurité de la navigation, tant pour les voyageurs que pour les entrepreneurs de transports par eau. Il est clair que dès la création du service national d'inspection, les autorités maritimes étaient conscientes de devoir bientôt le transformer pour s'accorder au rythme accéléré des changements technologiques qui avaient cours. Mais l'organisation de l'inspection n'en fut pas moins, dans ces grandes

⁶⁵ Il s'agissait principalement de la définition des marges de sécurité pour les équipements de sauvetage.

étapes, déterminée par une série d'événements extérieurs. Ainsi, la création, en 1859, du bureau d'inspection serait-elle imputable à l'accident du vapeur *Ploughboy*; sa réorganisation, en 1882, aurait quant à elle pour origine le spectaculaire naufrage du *Victoria*, un vapeur de 27 tonneaux qui, sous le poids de sa charge, chavira à proximité de London, Ontario, causant la mort de plus de 180 excursionnistes de la bonne société⁶⁶; un autre drame survenu sur la baie de Quinté à un steamer de la ligne de Deseronto à l'automne 1889 — et pour lequel le chauffeur des chaudières avait été blâmé — devait finalement entraîner la révision de la loi de l'inspection maritime de manière à prescrire la révocation des certificats des mécaniciens de toutes classes en pareilles circonstances⁶⁷.

Durant les dernières décennies du XIX^e siècle, les sinistres maritimes ont donc exercé une forte pression pour que soit mieux encadrée la navigation sur le fleuve. À partir des années 1870, bon nombre de compagnies d'assurances canadiennes allaient du reste réclamer un permis d'exploitation pour la protection contre les incendies et les «risques de la navigation intérieure» en aval de

⁶⁶ La catastrophe du *Victoria* a aussi eu pour effet de rendre obligatoire la diplomation des capitaines et des seconds-officiers appelés à œuvrer sur différentes catégories de navires naviguant dans les eaux intérieures et secondaires canadiennes. À ce sujet, voir le sixième chapitre de cette thèse.

⁶⁷ *DSC*, «Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries» [1891], p. 45 et *SDC*, 53 Vict. chapitre 17 [1890], «Acte portant modification de l'Acte d'inspection des bateaux à vapeur».

Montréal⁶⁸. La prévention des naufrages, les sauvetages, la récupération des épaves et l'inspection des bateaux à vapeur s'inscrivaient alors, comme nous l'avons exposé, parmi les principaux éléments de la législation relative à la petite navigation. C'est également dans le but de réduire les risques d'accidents maritimes que fut créé, en 1871, le poste de gardien de port pour le havre de Québec⁶⁹. Le gardien de port, nommé par le Gouverneur en Conseil sur la recommandation de la Chambre de commerce locale, veillait entre autres choses à l'examen de la condition des chargements sur tous types de navires canadiens. Au même titre que l'inspection des vapeurs, cette initiative (qu'on voulut pourtant légitimer en la présentant comme bénéfique aux «affaires du commerce») fut plutôt mal accueillie par nombre de propriétaires rendus méfiants devant l'intervention grandissante de l'État dans le domaine de la navigation.

Beaucoup de propriétaires de navires estiment que la surveillance dont se charge le gouvernement sur leurs navires ou sur le volume de leurs cargaisons devraient être laissés exclusivement aux propriétaires, aux armateurs et aux assureurs qui y ont tant d'intérêt, et que toute ingérence gouvernementale ne ferait qu'accroître leurs dépenses et diminuer leurs bénéfices.⁷⁰

⁶⁸ Voir entre autres *SDC*, 37 Victoria, chapitre 90 «Acte pour incorporer la compagnie d'Assurances Maritime» (1874) et 49 Victoria, chap. 45 «Acte concernant les assurances» (1886).

⁶⁹ *SDC*, 34 Vict. chap. 33 (1871), «Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le havre de Québec».

⁷⁰ *DSC*, «Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries» (1872), 51.

Cette revue de l'encadrement de la navigation sur le Saint-Laurent serait enfin par trop incomplète si nous devions taire l'apparition d'un des principaux dispositifs judiciaires mis en œuvre par l'État pour le contrôle des transports fluviaux: l'institution d'enquêtes régulières sur les naufrages survenus dans les eaux de l'intérieur. En 1869, P. Mitchel, ministre de la Marine et des Pêcheries affirmait son intention de mettre en place les mécanismes nécessaires à la tenue d'investigations publiques sur les sinistres maritimes.

D'instantes représentations, verbales et autres, m'ont été faites fréquemment par des personnes intéressées dans l'industrie maritime et l'assurance, sur la nécessité de tenir une enquête publique dans le cas des naufrages arrivés sur les côtes, les lacs ou les rivières du Canada, ou dans les lieux adjacents, afin de pouvoir mettre tous les ans, sous les yeux du gouvernement et du public un état authentique, qui révélat les causes des naufrages et fit connaître s'il y avait lieu de blâmer ceux qui avaient eu la conduite des navires naufragés, ou si les naufrages avaient été causés par l'absence de lumières ou signes suffisants pour avertir les équipages du danger.⁷¹

Préalablement à l'organisation de l'instruction formelle, les autorités maritimes voulurent réunir les conditions d'une appréciation plus objective des dangers du fleuve et des pertes encourus par les navires. Dans cette perspective, des formulaires imprimés d'avis de naufrages furent distribués aux principaux officiers des douanes de même qu'aux gardiens de phares qui étaient

⁷¹ *Ibid.*, [1869], p. 10-11. Voir aussi *SDC*, 32-33 Victoria, chapitre 38 [1869], «Acte relatif aux enquêtes sur les naufrages et d'autres objets».

chargés de colliger les informations relatives aux échouements survenus dans leur voisinage. Dès 1870, les premiers registres officiels de naufrages en eaux canadiennes identifiant la cause des accidents furent établis. De tels inventaires devaient également servir à l'État de repères pour le balisage du fleuve⁷². Ces séries statistiques, il convient de le souligner, souffraient malheureusement à l'époque de sérieuses lacunes. Au fil des ans cependant, et grâce au concours du receveur des épaves, la recension des naufrages devait notablement s'améliorer.

Une nouvelle instance maritime investie d'un pouvoir de justice allait donc voir le jour au début des années 1870 dans le but de déterminer les causes des naufrages et d'établir la responsabilité des dommages. Suivant la loi, les enquêtes régulières pouvaient être menées par les fonctionnaires du gouvernement ou toute personne jugée compétente à cette fin par le Gouverneur en conseil. Ainsi désignés, puis assermentés, ceux-ci formaient collectivement un

⁷² Avant la décennie 1870, le collecteur des douanes à Québec dressait la liste naufrages survenus dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent aux bâtiments de navigation hauturière seulement. En 1869, le ministre de la Marine et des Pêcheries soulignait que ces données, provenant de sources non officielles, étaient «plus qu'approximatives». Les registres de naufrages, mentionnons-le, sont une source précieuse pour connaître les dangers du fleuve et pour apprécier l'art de naviguer. En France, l'obligation de déclarer les dommages subis par les petites embarcations est bien antérieure à ce qui prévaut ici; elle remonte, en effet, au tout début du XVIII^e siècle. Pour une revue générale des vicissitudes de la navigation fluviale sur la Dordogne au XVIII^e siècle, on lira A.-M. Cocula-Vaillières, *Un fleuve et des hommes*, Paris, J. Tallandier, 1981.

tribunal, la «cour maritime», autorisé à conduire des instructions et à contraindre le témoin d'un naufrage survenu dans les limites des eaux nationales à comparaître devant lui.

Des enquêtes étaient presque toujours instituées lorsqu'un accident était accompagné de pertes de vies. Elles étaient systématiquement tenues si une accusation d'inconduite ou d'incapacité était portée contre le capitaine ou le second du navire endommagé. Dans ces circonstances, le tribunal d'enquêtes régulières avait également le pouvoir de suspendre ou d'annuler les certificats de compétence des commandants et des officiers reconnus coupables d'infractions.⁷³ Soulignons que les commissaires du havre eux-mêmes ont tenu les enquêtes régulières sur les naufrages survenus dans le district de navigation de Québec.

Dans les dernières décennies du XIX^e siècle, le tribunal d'enquêtes régulières a joué un rôle central dans la gestion des blâmes et la réparation des préjudices dus aux naufrages. Pour rendre son jugement, ce dernier pouvait entre autres s'appuyer sur les témoignages recueillis dans le cadre d'enquêtes préliminaires réalisées par le receveur des épaves ou encore par le gardien de port.

⁷³ Cette partie de la loi s'appliquera à partir de 1883 aux commandants et aux officiers responsables de la navigation au cabotage ou dans les eaux de l'intérieur qui seront tenus par l'acte 46 Victoria, chapitre 28 de détenir un tel certificat (voir le chapitre 3).

Les verdicts livrés par le tribunal d'enquêtes régulières étaient susceptibles d'avoir de sérieuses répercussions pour les intérêts maritimes. Lorsque imputée à l'incurie du commandant du bord, la dérogation aux règles de circulation, on s'en souviendra, représentait une offense passible de lourdes sanctions (voir l'*Acte concernant la navigation dans les eaux canadiennes* et des règlements établis par les autorités portuaires). Or, si le tribunal maritime statuait que les normes de navigation avaient été respectées lors d'accidents occasionnant des blessures ou des avaries importantes, la responsabilité du propriétaire se voyait alors limitée à un montant maximum de 39 ¢ par tonneau brut dans le cas des vapeurs et par tonneau net dans celui des voiliers. Le cas échéant, ces jugements devaient même servir de référence pour l'entrée en vigueur des polices d'assurances maritimes.

Les décisions du tribunal se sont à maintes reprises avérées d'une toute première importance pour les capitaines des petites embarcations qui font l'objet de la présente étude.

Chapitre 2

L'ENCADREMENT DE LA NAVIGATION DANS LE SECTEUR PORTUAIRE DE QUÉBEC

Bien avant la création d'un ministère national de la Marine, la nécessité d'ordonner, de promouvoir, et d'organiser la navigation fluviale dans le district de Québec s'est imposée aux élites locales. Ainsi, dès le début du siècle, la bourgeoisie marchande québécoise investit les principaux dispositifs d'encadrement du transport par eau dans le secteur portuaire, à savoir la Maison de la Trinité, la Police riveraine, et, plus tard cette fois, la Commission du havre.

À partir des années 1870, l'affaissement des activités du port mit en péril ces divers organismes, si bien qu'à la fin du siècle, seule la Commission du havre était encore en place, ne disposant plus que d'une autorité réduite sur un territoire atrophie. Pareille évolution, à notre avis, serait également à mettre au compte de l'opposition croissante des intérêts maritimes à l'imposition de droits de ports, de la forte concurrence montréalaise et de la centralisation des pouvoirs au ministère de la Marine.

A- La police riveraine: le prix du maintien de l'ordre

Au tournant de la décennie 1860, Montréal et Québec étaient les seules villes portuaires canadiennes dotées d'un corps de police marine. La formation policière de Québec fut l'un des premiers agents de contrôle des faits de navigation à l'intérieur des limites administratives du port. Elle devait veiller à l'application des lois et règlements de transport par eau issus des instances gouvernementales ou des autorités locales. À plusieurs occasions, la police riveraine fut appelée à collaborer étroitement avec les commissaires du havre de Québec, pour le repêchage des épaves ou dans le cadre des enquêtes pour naufrages, par exemple.

Dans cette section de chapitre, nous nous proposons d'examiner sommairement l'évolution de l'organisation et du mandat de la police de rade de Québec. Ce survol nous permettra notamment d'éclairer les grandes étapes de mise sur pied des forces policières et de mieux apprécier la diversité de ses interventions. Nous nous interrogerons ensuite sur les causes de l'abolition du service de police fluviale, que nous mettrons en rapport avec l'incapacité, voire le refus formel des intérêts maritimes à en assumer plus longtemps le maintien.

On sait peu de choses de la création du service de police portuaire à Québec. Si l'on en juge par les textes de loi, sa première mission était d'assurer le respect de l'ordre sur les quais et les

embarcations durant la saison de navigation¹. Dans un bref historique de l'évolution de la police de rade à Québec, A. Drolet rappelle toute l'ambiguïté qui caractérise la naissance et le développement de cet organisme à ses débuts.

La police riveraine, organisée en 1838 par une ordonnance (2 Vict. c. 2), avait comme fonction de maintenir l'ordre sur les quais et à bord des navires [...] Son chef fut, à partir de 1839, R. H. Russell, qui devait aussi, en 1843, diriger la police de la ville. Les commissaires chargés d'enquêter en 1854, sur l'émeute de l'église Chalmers arrivèrent à la conclusion que cette police n'avait en fait aucune autorité légale et n'était soumise à aucun règlement officiel. Ils ajoutaient cependant qu'un article d'une loi (14-15 Vict., ch. 25) l'autorisait à percevoir un droit de 3 farthings par tonneau, des navires faisant escale à Québec, droit qui fut augmenté d'un farthing en 1857. La police riveraine avait des chaloupes à sa disposition, montées par 6 hommes et un maître d'équipage. En 1847, elle comptait 28 hommes, 30 en 1853 et le même nombre, plus deux détectives, en 1867.²

Bien qu'elles aient longtemps eu à leur tête un même chef, les forces de police régulières et riveraines constituaient deux entités distinctes et juridiquement autonomes, que l'on songea, vers 1869, à réunir en un seul corps afin de promouvoir l'établissement de la première «police provinciale» au Québec.³ Le projet n'eut cependant pas de suites.

¹ En règle générale, les constables du service de police de rade étaient assermentés le premier jour de mai et licenciés autour du 30 novembre.

² Antonio Drolet, *La ville de Québec, histoire municipale III. De l'incorporation à la confédération, 1833-1867*, Québec, La Société historique de Québec, 1967, p. 49.

³ Voir G.-H. Dagneau et al. *La ville de Québec, histoire municipale IV- jusqu'à 1929*, SHQ, 1983, p. 120s. Notons qu'en 1857, le gouvernement autorise la mise sur pied d'un corps de police placé sous le contrôle direct du conseil de la cité (plutôt que sous celui du Comité de police), cet organisme ne devant

Dès le moment de sa formation, en 1868, le ministère de la Marine et des Pêcheries fut chargé de l'administration des budgets et de la surveillance des affaires relevant de la police de rade. Par la suite, en 1882, le contrôle du corps policier passa entièrement aux mains de ce ministère; par l'*Acte 45 Vict. chapitre 48*⁴, la gestion du personnel de police fut confiée à la Marine. À partir de cette date, c'est à lui qu'allait échoir la responsabilité de la nomination et du congédiement des constables de port. Le poste de surintendant de police, quant à lui, devait être attribué par le Gouverneur en conseil⁵.

La perception de droits de tonnage destinés à financer les activités de la police riveraine allait, là encore, incomber au principal officier des douanes. Nous savons que depuis 1851, un droit annuel de tonnage était imposé sur tous les océaniques de cent tonneaux et plus appareillant aux installations portuaires de Québec⁶. Au fil du temps, on constate de légères augmentations des péages. La formule de

aucunement restreindre ou affecter les devoirs et les pouvoirs échus aux surintendants et aux constables nommés par le gouverneur en vertu de l'ordonnance de 1838. Voir les *Statuts de la Province du Canada*, 20 Victoria, chapitre 123 (1857) *Acte pour autoriser la corporation de la cité de Québec à établir un corps de police pour la dite cité*».

⁴ *SDC*, 45 Vict., chapitre 48 (1882) «Acte concernant la police de port et de rivière de la Province de Québec».

⁵ Signalons que vers 1890, ce poste a été confié à J.-J. Gregory, agent du ministère de la Marine délégué à Québec et bien connu des historiens pour ses célèbres récits de voyage sur la Côte-Nord et le Labrador.

⁶ *Statuts provinciaux du Canada*, 14-15 Vict., chapitre 25 (1851), «Acte pour pourvoir à la police de port de Québec».

perception, par contre, fut conservée jusqu'en juillet 1868, au moment de l'homologation de l'*Acte concernant la police des havres* (31 Vict., ch. 62)

Dès lors, les droits de tonnage se généralisèrent à toutes les catégories de navigants, y compris les caboteurs. Payables annuellement au percepteur des douanes à Québec, ils étaient fixés à un montant de 3¢/tonneau enregistré, à acquitter au moment de la première visite des bâtiments jaugeant 100 tonneaux et moins, et lors des deux premières arrivées, pour tous ceux excédant cette capacité⁷. L'extension des droits de tonnage à tous les navires abordant le port permit d'accroître, mais sur une très courte période seulement, les sommes allouées au service de police riveraine. À la clôture de la saison de navigation de 1868, 37 hommes étaient placés sous l'autorité du chef de la police portuaire de Québec⁸, ce nombre fut cependant abaissé dès la fin de l'année suivante, alors que l'achat d'un petit pyroscaphe à hélice rendit possible l'élimination du service des rameurs à bord des chaloupes durant le jour.

À l'époque, le ministre de la Marine se targuait de ce que l'entretien des effectifs de police fluviale s'autofinçait à même les

⁷ La taxe de police de rade étant perçue à la fois dans les ports de Québec et de Montréal, il était stipulé que les navires en partance de Québec à destination de Montréal ne payaient pas de droits à Québec et vice-versa.

⁸ DSC, «Rapport annuel du Ministre de la Marine et des Pêcheries» (1869).

recettes des droits de tonnage, de sorte qu'il «n'imposait aucune charge sur le revenu général du pays»⁹. La crise commerciale des années 1870 vint progressivement remettre en cause l'existence de cet organisme dont la survie reposait entièrement sur la clientèle portuaire. Bon an mal an, on peut estimer les effectifs permanents de la police riveraine de Québec à une vingtaine d'hommes armés jusqu'en 1890 environ, un peu moins juste avant sa dissolution officielle, en 1892.

La figure suivante (figure 2.1) montre l'évolution du budget alloué au service de police fluviale entre 1870 et 1891. Elle met clairement en évidence, à partir de 1873, le renversement de la situation financière des forces policières québécoises, alors que se confirme l'excédent des frais d'entretien sur les revenus de tonnage. Par ailleurs, les fluctuations importantes des tonnages agrégés transitant à Québec indiquent une diminution marquée des activités portuaires durant les dernières décennies du siècle¹⁰. Nous reviendrons sur le problème plus particulier de la baisse de tonus du transport fluvial dans la prochaine partie de la thèse.

⁹ *Idem.*

¹⁰ À ce sujet, voir le premier chapitre de la thèse.

FIGURE 2.1
ÉVOLUTION DES RECETTES ET DES DÉPENSES DU SERVICE DE POLICE DE PORT DE
QUÉBEC POUR LES EXERCICES DU 30 JUIN 1870 AU 30 JUIN 1891



source: DSC, «RAMMP» (1892): 62.

À n'en pas douter, la présence d'un corps policier spécialisé offrait de multiples avantages. En plus d'assurer la sécurité des usagers du port, de veiller au maintien de la paix et à l'application de la loi dans les limites de sa juridiction, c'est toute la question de la protection des acquis de la marine marchande qui justifiait l'existence d'un service gouvernemental de police fluviale dans la vieille capitale.

Depuis la fin des années 1860 jusqu'au début de la décennie 1890, la police riveraine fut en effet un acteur de premier plan dans la défense des intérêts des grands propriétaires de navires, tant par ses tentatives répétées de répression des grèves de l'Association des débardeurs du port, que par ses nombreuses interventions en vue de contenir les émeutes et les bagarres survenues sur les quais de la

Commission du havre ou sur les chantiers de construction navale. Ces interventions dans les conflits qui opposèrent la *Société des ouvriers de bord* à l'*Union Canadienne* sont bien connues, grâce notamment aux travaux pionniers de J.I. Cooper¹¹.

C'est elle aussi qui fut réquisitionnée pour rétablir l'ordre lorsque les employés du Grand-Tronc s'en prirent aux autorités fédérales, en août 1879, au moment du passage sous contrôle gouvernemental de la voie ferrée Québec-Sud/Rivière-du-Loup¹².

Outre ces quelques événements extraordinaires nécessitant des opérations ponctuelles, l'essentiel des tâches dévolues à l'organisation policière consistait en ce qu'on appelait alors «la répression du racolage»¹³ des marins de haute-mer. Ainsi, en dépit des efforts renouvelés du gouvernement canadien pour améliorer les conditions de travail sur les bâtiments de grand commerce et à enrayer le recrutement illicite des marins à Québec — contrôle officiel de l'embauche et définition légale des droits des matelots, etc. — l'absentéisme, la négligence de s'embarquer et le racolage représentaient encore, durant le dernier tiers du XIX^e siècle, les plus fréquents motifs d'arrestations.

¹¹ Sur cette question, voir entre autres J.I. Cooper, «The Quebec Ship Labourers' Benevolent Society», *Canadian Historical Review* (1949), p. 336-343.

¹² DSC, «Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries» (1880).

¹³ Pour une étude approfondie de l'embauche illicite de matelots à Québec au XIX^e siècle, voir J. Fingard, *Jack in Port. Sailortowns of Eastern Canada*, Toronto/Buffalo/London, University of Toronto Press, 1982.

Les recensions de délits publiées annuellement dans les rapports du constable en chef indiquent, en effet, la nette prépondérance de ce type d'infractions, qui demeurent à elles seules responsables de plus de la moitié des dénis de justice commis dans les limites du port¹⁴. Les cas d'indiscipline, certes, étaient nombreux; plusieurs mentions d'ivresse, de flânerie, d'affront à la pudeur, de larcins voire de bagarres et d'assauts graves à bord des navires ou sur les quais sont rapportés. Mais de manière générale, la défection apparaît comme la première cause de délinquance identifiée par les forces de l'ordre. À maintes reprises, la police fluviale allait d'ailleurs réclamer de l'État le renforcement des dispositifs légaux pour mieux endiguer le phénomène de la désertion des marins à Québec¹⁵.

Vous observerez que bien que le nombre de navires ait été d'une centaine moindre que l'an dernier, le nombre de prisonniers a été plus considérable [...]. La police fit tous les efforts possibles pour arrêter les déserteurs; des descentes furent faites dans les maisons de pension, les plaines et les campagnes voisines, où les racoleurs cachaient ordinairement leurs victimes, et, dans bien des cas, plus de vingt déserteurs furent découverts dans ces cachettes en une seule ronde. [...] les délinquants appartiennent aux nationalités suivantes: Suédois, Norvégiens, Allemands, Terrenewiens et Canadiens.

¹⁴ Voir DSC, «Rapport du chef de la police de rade de Québec» pour les années 1870 à 1892.

¹⁵ À plusieurs occasions, le chef de la police de rade à Québec, Benjamin Trudel, s'est plaint d'avoir été obligé de relâcher ses prisonniers parce que le juge était absent de la cour. Celui-ci a de plus réclamé du gouvernement qu'il amende la loi afin de permettre aux juges des sessions de la paix d'entendre en tout temps les causes de désertion. Le chef Trudel fait par ailleurs état de nombreuses poursuites en justice intentées auprès d'aubergistes et tenanciers de maisons de pension donnant asile aux déserteurs.

Comme résultat des désordres, les gages ont été fort élevés pendant toute la saison: dans bien des cas, il a fallu payer £8 et £10 par mois. Les armateurs et les marchands intéressés à la navigation de ce port se sont montrés fort mécontents [...]. Je crois inutile de rappeler au département les diverses recommandations de mes rapports de 1879 et 1880, mais je prendrai encore la liberté de les signaler à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, parce que chaque année vient me convaincre que leur adoption améliorerait de beaucoup le fonctionnement du service et serait d'un grand avantage pour les intérêts maritimes de ce port.¹⁶

Le travail journalier de la police riveraine en était un très varié. Bien qu'à certaines occasions le constable en chef devait souligner l'insuffisance du personnel régulier, ce dernier n'en prêtait pas moins régulièrement assistance aux commissaires de la CHQ, pour la recherche de bois flottant, notamment. Plusieurs agents ont par ailleurs longtemps exercé, en plus de leur charge policière officielle, diverses fonctions parallèles contre rémunération: le chef du service, par exemple, agissait aussi comme préposé à l'engagement des matelots dans le port de Québec; un des maîtres-chaloupiers servait parfois durant le jour comme commis dans ce même bureau; le sous-chef, enfin, tenait la barre du *Dolphin*, le croiseur-policier effectuant la navette quotidienne dans la zone portuaire au début des années 1880. À diverses occasions, les constables se sont même chargés du transport d'un ecclésiastique à bord des vaisseaux mouillés dans le havre afin qu'il puisse rendre visite aux marins malades.

¹⁶ *Ibid.*, Annexe n° 34 [1882], p. 336-337.

On peut dire de la fonction policière qu'elle était, à cette époque, particulièrement éclectique. L'agent de la paix, homme-à-tout-faire, était ainsi fréquemment appelé à pratiquer son métier de formation dans le cadre même de son travail policier. En ce sens, le commandant des forces de police rapportait en 1879 qu'en plus de leurs services ordinaires, il réclamait des anciens charpentiers de profession, des voiliers, ou des peintres sous ses ordres, qu'ils confectionnent ou réparent diverses embarcations, appareils de sauvetage, voilures ou pilotis de défense, etc.¹⁷

Dotée d'un mandat très large, la police de rade devait également couvrir un vaste territoire. La juridiction du service s'étendait en fait depuis Portneuf, en amont de Québec, jusqu'à l'île Barnabé, en aval. À l'intérieur de ce périmètre, elle devait patrouiller quotidiennement le fleuve entre Saint-Romuald (à l'époque New-Liverpool) et l'Anse-du-Sauvage, un circuit d'environ 32 kilomètres recouvrant les bassins et les baies et embrassant les deux rives du Saint-Laurent.

Au début de la décennie 1890, le ministère de la Marine commanda une série d'études comparatives visant à faire le point sur la question des polices de rades. Selon ces enquêtes, le ratio policier/territoire à Québec aurait été supérieur à celui de tous les

¹⁷ *Ibid.*, [1879].

autres ports canadiens, voire comparable à celui des grands ports américains tels New York et Boston.

Celles-ci révélaient en outre que presque partout ailleurs, les services de police fluviale relevaient du secteur privé, et qu'aucune charge n'était prélevée sur les navires pour en assurer l'entretien. La situation particulière au port de Québec, par conséquent, aurait eu pour effet de le rendre nettement moins concurrentiel que ses vis-à-vis canadiens et américains. Plus affligeant encore, les études démontraient qu'en contrepartie des redevances imposées aux vaisseaux étrangers venant à Québec, des taxes spéciales étaient prélevées aux États-Unis sur tous navires en provenance de cette ville, tandis que les bâtiments partis des autres ports du Dominion en étaient exemptés!

À l'amorce de la saison de navigation de 1890, le ministère de la Marine et des Pêcheries rendit publique son intention d'abaisser le contingent policier de Québec de 20 à 15 hommes. La Chambre de commerce locale contesta d'abord énergiquement la décision du ministre. Cette année-là, le secrétaire de la CCQ allait entretenir une correspondance suivie avec le sous-ministre de la marine à Ottawa, alléguant que l'escouade lui apparaissait à peine suffisante, compte tenu de l'aire de service et de l'ampleur des tâches qui lui étaient dévolues. Ces pressions réitérées de la CCQ pour que soient maintenus les effectifs de la police fluviale à Québec eurent en pratique peu

d'impact, si ce n'est l'affirmation renouvelée, de la part du ministre de la marine, d'une volonté de soutenir les intérêts maritimes du port.

L'année précédente, il est vrai, la police riveraine de Montréal avait été définitivement licenciée et les perceptions qui servaient à la soutenir éliminées. Les compressions budgétaires qui frappaient d'ores et déjà le corps policier de Québec n'étaient en fait que le signe avant-coureur du retrait prochain de l'État des affaires policières dans le secteur portuaire. Dans une lettre datée du 16 juillet 1890, le ministre responsable de la Marine à Ottawa, C.U. Tupper, annonce déjà de manière éloquente ses intentions à cet égard.

Voyant que les recettes provenant de la taxe des navires n'équilibraient pas les dépenses, ainsi qu'on le voulait à l'origine, il [le ministre] s'est cru d'autant plus obligé à restreindre les dépenses au plus bas chiffre compatible avec l'efficacité du corps de police. Personnellement, le ministre est d'opinion que les navires qui fréquentent le port de Québec retireraient un grand avantage de l'abolition de la taxe si Québec se chargeait d'entretenir le corps de police pour les protéger, comme la chose se pratique à Montréal, Halifax, St-Jean, et dans les autres ports du Canada. À la ville de Québec, cependant, de décider sur ce point. Mais il n'y a point de raison de demander aux habitants des autres villes, qui entretiennent leur propre corps de police sans contribution fédérale, de participer aux frais d'entretien du corps de police de Québec.¹⁸

Jusqu'à la veille de la dissolution officielle du corps de police portuaire, en avril 1893, le ministère s'est livré à une série de consultations auprès des intéressés relativement au maintien de ce

¹⁸ C.H. Tupper, «Lettre adressée au Bureau de la Chambre de commerce de Québec», 16 juillet 1890, *Ibid.* (1891), p. 144.

service à Québec. L'opinion publique, d'après ces sondages, aurait été généralement hostile aux redevances perçues; qui plus est, plusieurs des grands propriétaires des navires fréquentant les installations portuaires de la ville se seraient déclarés «enchantés si cette taxe était abolie, car ils considèrent qu'ils ne retirent pas de la police fluviale assez d'avantages pour compenser les droits qu'ils paient».¹⁹ Ceux spécialisés dans le commerce sur le Saint-Laurent, selon la même source, auraient, par surcroît, majoritairement exprimé l'avis que les armateurs devraient personnellement voir aux intérêts de leurs équipages.

À la fin de l'année 1892, la Chambre de commerce avait fait volte-face et réclamait à son tour l'abolition définitive du service de police de rade à Québec. Bien que tiraillée, comme le suggère Fernand Ouellet, entre son rôle parfois contradictoire de «promoteur des intérêts des hommes d'affaires de la région de Québec» et celui de «porte-parole de la communauté commerciale du Saint-Laurent»²⁰, la CCQ se serait-elle alors ralliée à l'idée d'ériger le corps de police fluviale en service municipal? C'est possible. Quoi qu'il en soit, cet organisme s'opposait déjà ouvertement depuis une bonne quarantaine d'années au maintien des droits qui pesaient lourdement sur le trafic

¹⁹ *Ibid.*, [1892], p. 62.

²⁰ Voir Fernand Ouellet, *Histoire de la Chambre de Commerce de Québec, 1809-1859*, Québec, Université Laval, 1959.

portuaire de Québec, que ce soient les charges de pilotage, les droits de phares ou d'entretien des hôpitaux de la marine, etc.²¹

B- Les autorités portuaires: rationalisation de l'administration du port dans un contexte de déclin du trafic

Au XIX^e siècle, l'administration du port de Québec a été placée successivement sous l'autorité de deux corporations publiques instaurées par le gouvernement canadien. Durant une relativement courte période, entre 1858 et 1875, les deux instances portuaires que sont la Maison de la Trinité (MTQ) et la Commission du havre (CHQ) ont coexisté et présidé ensemble aux destinées du port, dans le champ de compétence qui leur était respectivement dévolu. Au milieu de la décennie 1870, en raison notamment de la crise commerciale qui sévissait, la MTQ fut dissoute et ses pouvoirs et attributions transférés par une loi à la CHQ. Dans les pages qui suivent, nous allons rappeler les grandes fonctions des autorités locales en matière de navigation et retracer l'évolution du partage des pouvoirs au sein des organismes de développement portuaire à Québec.

²¹ Sur la question de l'opposition du Bureau de commerce de Québec à la perception des droits publics, voir les *Appendices aux Journaux de l'Assemblée législative de la Province du Canada* (AJALPC), (1851), appendice T.

la Maison de la Trinité (1805-1875)

Nous n'aborderons ici que sommairement le cas de la Maison de la Trinité de Québec. D'une part, l'essentiel de sa période d'activité se situe à une époque antérieure à celle qui fait l'objet cette recherche; d'autre part, une étude récente a été consacrée à l'examen de son rôle avant 1860²². Rappelons simplement qu'au moment de son incorporation, en mars 1805²³, cette institution s'était vue confier par le gouvernement Bas-canadien un mandat en trois volets: 1) l'amélioration de l'espace nautique sur le Saint-Laurent, entre Montréal et le golfe (mise en place d'aides à la navigation); 2) l'organisation et la surveillance du trafic dans les limites du secteur portuaire (inspection des navires, contrôle du mouillage et de l'amarrage, sécurité dans le havre, etc); 3) la régie du pilotage sur le fleuve (admission des pilotes, réglementation et tarification, etc).

En vertu de son statut «d'autorité portuaire», la MTQ était habilitée à établir et à percevoir divers droits de tonnage et de quaiage

²² Sur le fonctionnement et la composition de la Maison de la Trinité de Québec entre 1805 et 1860, on consultera le premier chapitre de l'ouvrage de Jean Leclerc *Le Saint-Laurent et ses pilotes, 1805-1860*, Montréal, Leméac, 1990, p. 20-42.

²³ *Statuts du Bas-Canada*, 45 George 3, chapitre 12 (1805), «Acte pour mieux régler les Pilotes et vaisseaux dans le Port de Québec, et dans les Havres de Québec et de Montréal, et pour l'amélioration de la navigation du Fleuve Saint-Laurent, et pour établir un fonds pour les pilotes infirmes, les Veuves et les Enfants».

sujets à l'approbation du Gouverneur en conseil. Pareille réglementation, cela s'impose, devait nécessairement s'harmoniser avec la législation en place. Toute dérogation à ce principe se voyait d'ailleurs décriée en haut lieu par les patrons de navires qui, en ce sens, exerçaient à leur tour un certain «contrôle» sur les pratiques de cet organisme²⁴.

La MTQ a conservé l'exclusivité de ses prérogatives durant près de trente ans, jusqu'en 1832 plus précisément, alors que fut officiellement instauré son pendant montréalais. À cette époque, l'extrémité Est de la juridiction de la Maison de la Trinité de Montréal (MTM) était fixée à la tête du Lac Saint-Pierre (plus précisément à

²⁴ À ce chapitre, il est intéressant de signaler que par une pétition déposée en 1843 devant le Parlement canadien, un important regroupement de propriétaires de navires en service dans le golfe Saint-Laurent dénonçait les «abus» de la MTQ qui, en plus d'exiger des petits navigateurs désireux d'utiliser les installations du havre de Cul-de-sac le paiement des droits de quaiage imposés aux navires employés à faire le trafic sur le fleuve et ses affluents entre Cap-Chat et le havre de Montréal à raison d'un taux maximal de 4 deniers par tonneau de jauge tel que prévu 5 George III, chap. 12, réclamait aussi (en vertu cette fois de règlements internes datant de mai 1812) des caboteurs naviguant et commerçant dans le golfe et le fleuve l'achat d'une licence annuelle de cabotage et contraignait les caboteurs ainsi licenciés qui feraient voile vers la mer pour desservir les provinces Atlantiques à s'acquitter des mêmes droits que ceux prélevés sur les vaisseaux d'outre-mer (soit 6 deniers par tonneau pour charger et décharger et 2 chelins 6 d., depuis le jour de leur entrée au port de Québec jusqu'à leur départ). Voir *JALPC*, vol. 3 (1843), «Rapport sur la Pétition de John S. Caldwell et autres propriétaires de vaisseaux naviguant dans le golfe St-Laurent», p. 91.

Pointe-du-Lac); peu après, en 1839, cette limite fut reportée un peu plus loin en aval, dans le bassin de Portneuf²⁵.

La MTQ fut donc, au début du XIX^e siècle, le premier organisme responsable de l'entretien du site nautique sur le Saint-Laurent. À Québec, la jeune corporation faisait aussi figure de pionnière en tant qu'instrument de promotion commerciale. Mise en place quelques années avant la création du *Committee of Trade* (1809) — qu'on connaîtra ensuite sous la raison de *Chambre de Commerce* —, la MTQ fut très tôt accaparée par la bourgeoisie marchande de Québec. Son bureau de direction, composé de personnages prestigieux bien en vue dans leur communauté, réunissait quelques-uns des plus hauts représentants de l'élite québécoise du grand commerce d'import-export, les John Young, Mathew Bell et William Price, pour ne nommer que ceux-là.

Dans son analyse socioprofessionnelle de la structure interne de la MTQ, Jean Leclerc indique qu'entre 1805 et 1865, près de 80 % des administrateurs nommés au bureau de direction provenaient ainsi de la bourgeoisie marchande de Québec, l'autre 20 % étant surtout constitué de diverses catégories d'individus possédant une bonne expérience de la navigation, d'ex-officiers de la marine marchande ou de guerre, par exemple. Ces derniers occupaient les postes de

²⁵ *Ibid.*, 2 Guillaume 4, chapitre 24 (1832) et 2 Victoria, chap. 19 (1839).

surintendant des pilotes ou de capitaine de port (le maître de havre), les seules fonctions officielles rétribuées par le gouvernement au sein de l'organe de direction. Outre son personnel dirigeant doté d'un droit de vote aux assemblées, la MTQ était formée d'un corps d'officiers salariés qui assurait le fonctionnement quotidien de l'organisme; le secrétaire-trésorier en constituait le maître-d'œuvre. Enfin, la MTQ fut, à tout le moins durant ses 60 premières années d'existence, caractérisée par la sous-représentation de dirigeants francophones²⁶.

Il n'existe pas, à vrai dire, d'étude spécialisée concernant la Maison de la Trinité de Québec après 1860. Aussi ses rapports avec la Commission du havre — l'autre instance administrative du secteur portuaire de Québec établie en 1858-1859 — sont-ils méconnus, de même que les conditions exactes qui conduisirent, en 1875, à sa dissolution officielle et à la passation de ses pouvoirs aux mains des Commissaires.

Il ressort cependant des travaux de J. Leclerc que la Chambre de commerce locale, dans ses tentatives réitérées de décharger le trafic des droits imposés en aval de Québec, aurait contribué à en précipiter le déclin. Celle-ci, du reste, dénonçait déjà de longue date l'inaptitude des autorités en place et réclamait auprès du Conseil législatif un

²⁶ Voir Jean Leclerc, *Ibid.*

rajustement des structures qui, notamment, remplacerait les syndics par des commissaires²⁷.

[...] le Conseil [CCQ] a déjà essayé d'attirer dans une requête, l'attention du gouvernement sur l'incapacité et l'extravagance de ce bureau [MTQ], aussi bien que sur le nombre multiple d'offices et de sinécures, causés par le népotisme qui existe dans cet établissement. [...] Il voudrait voir abolir tout le système embarrassé actuel, avec sa troupe de membres incapables, non qualifiés, et non assidus, ses secrétaire et trésorier, et autres officiers bien salariés, et substituer à leur place deux commissaires, qui avec le maître du havre, conduiraient toute la besogne.²⁸

La cession à l'administration municipale, en 1841 puis en 1853, de différentes sections du havre de Cul-de-Sac pour les fins du marché public et pour l'établissement du service de traverse Québec/Lévis, la mise sur pied, en 1860, de la *Corporation des pilotes pour le Havre de Québec et au-dessous* puis le transfert, vers 1870, du service des phares et des bouées au ministère de la Marine nouvellement créé ont aussi participé à l'érosion des pouvoirs de la MTQ durant les dernières décennies de son existence.

²⁷ Notons que Pierre Brouillard a mis en évidence une même volonté de centralisation des pouvoirs décisionnels chez le Board of Trade montréalais qui préconisait, dès 1863, l'abolition de la MTM, la passation des charges d'entretien des phares au ministère des Travaux publics et le transfert de responsabilité du creusage du chenal Québec/Montréal à la Commission du havre de Montréal. Voir P. Brouillard, *Le développement du port de Montréal, 1850-1896*, M.A. (histoire), UQAM, 1976, p. 59s.

²⁸ *AJALPC*, v.10 n° 1 (1851), app. T., sous-app. 10, «Bureau de commerce de Québec», 4 oct. 1850, cité par J. Leclerc, *Ibid.*

la Commission du havre (1858-1936)

La fréquentation croissante du port au cours de la première moitié du XIX^e siècle allait bientôt rendre nécessaires l'agrandissement et la modernisation des infrastructures de transport. Jusqu'alors, l'aménagement du havre avait été, pour l'essentiel, laissé à l'initiative privée et, en l'absence d'un projet coordonné de développement, la disparité et la disposition anarchique des quais étaient telles qu'elles gênaient la circulation des navires dans les espaces réservés aux mouillages.

À l'instigation de la Chambre de commerce locale et de la corporation municipale de Québec, le gouvernement canadien promulguait, en juillet 1858, l'«Acte pour pourvoir à l'amélioration du havre de Québec et à son administration»²⁹. Par cette loi, une nouvelle corporation, la *Commission du havre de Québec (1858-1936)*³⁰ était constituée dont le mandat consistait précisément en l'aménagement et la gestion des affaires portuaires.

Nous verrons que depuis sa formation jusqu'à la toute fin de la période couverte par cette étude, la CHQ allait connaître de sérieuses difficultés dans la promotion et l'organisation de la navigation

²⁹ SDC, 22 Victoria, chapitre 32 (1858).

³⁰ En 1936, le rapport Gibb, commandé par le gouvernement conservateur de Bennett, propose l'abolition la Commission du havre de Québec et recommande la création d'un regroupement des grands ports canadiens sous la bannière du Conseil des ports nationaux.

commerciale autour de Québec. Après 1860, la Commission du havre de Québec dut en effet faire face à plusieurs crises financières consécutives. Dans ce nouveau contexte, marqué à la fois par le recul de l'activité maritime, la concurrence accrue du chemin de fer et le déclassement définitif du port par son vis-à-vis montréalais, la CHQ ne parvint qu'imparfaitement à remplir son mandat. Entre 1868 et 1872, son niveau d'endettement avait atteint des proportions telles que la corporation dut interrompre les travaux amorcés et se départir d'une part importante de ses effectifs. L'instabilité qui caractérisait alors l'administration portuaire s'est traduite par des réorganisations successives de la commission.

Par ailleurs, l'élargissement de ses attributions en 1875 ne devait pas pour autant conférer une plus grande autonomie à la corporation. Responsable devant les autorités gouvernementales, la CHQ a tour à tour assisté à l'augmentation de la représentation de l'État au sein de ses organes de direction et à la prise en charge par ce dernier de l'une de ses principales réalisations: le bassin de radoub de Lévis.

La prospérité qui caractérisait les affaires portuaires à Québec au début du règne des Commissaires s'était, comme on le sait, rapidement estompée au tournant des années 1860-1870. À cette époque, l'activité économique de la ville entra dans une phase de

relative stagnation qui allait se poursuivre jusqu'à la fin du siècle et même un peu au-delà.

Plusieurs chercheurs ont soutenu que Québec traversa difficilement cette période de transition de l'ère commerciale à l'ère industrielle. Le géographe Raoul Blanchard fut parmi les premiers à évoquer une pluralité de facteurs pour expliquer ce déclin.

Depuis le début du siècle, Québec était le principal port d'exportation du bois canadien vers la Grande-Bretagne. Le remplacement du bois équarri par le bois scié et la réorientation du commerce de la Grande-Bretagne vers les États-Unis modifient les axes de transport et Québec cesse d'être le pivot des exportations. Les navires qui y étaient construits transportaient le bois canadien jusqu'en Grande-Bretagne où ils étaient revendus. Le ralentissement des expéditions de bois compromet donc cette activité. L'évolution de la technologie maritime lui apporte aussi un dur coup puisque le bateau en bois est remplacé par le navire à coque de fer ou d'acier. À compter des années 1870, les chantiers navals de Québec connaissent un déclin rapide. Enfin, l'activité portuaire est affectée par la concurrence de Montréal. Le creusage du chenal permet aux océaniques de se rendre jusqu'à la métropole et Québec perd peu à peu son importance comme terminus des lignes maritimes.³¹

Les commissaires eurent donc, dès le départ, à composer avec une situation pour le moins fragile. Comme nous nous attacherons à le démontrer, leurs initiatives en vue de redresser l'activité du port se sont révélées sinon vaines du moins tout à fait insuffisantes.

³¹ Les propos de R. Blanchard sont tirés de *L'Est du Canada français «province de Québec»*. Ils ont été résumés par P.-A. Linteau, R. Durocher et J.-C. Robert, dans *l'Histoire du Québec contemporain* (tome premier), p. 174-175.

Lors de sa création, en 1858-1859, la CHQ s'était vue confier la responsabilité de l'administration des immeubles, bien-fonds et autres équipements portuaires établis sur la rive nord du fleuve depuis l'embouchure de la rivière Cap-Rouge jusqu'à l'Anse-des-Sauvages, limites officielles du havre de Québec à cette époque. Son champ d'action, nettement plus restreint que celui de la Maison de la Trinité — qui épousait alors l'ensemble du territoire compris dans les limites du port de Québec³² — le recouvrait en partie.

Si chacune des autorités portuaires fut dotée d'un mandat bien spécifique, elles n'étaient pas parfaitement à l'abri d'un certain chevauchement de compétences. En effet, bien que la gestion du trafic fût confiée à la MTQ, la CHQ était tout de même autorisée à réglementer les allées et venues des navires dans le havre lorsqu'il s'agissait de protéger l'accès à ses installations. C'est elle aussi qui fut habilitée à fixer les conditions du délestage des embarcations naviguant dans ce secteur. R. Lauzier, dans *L'évolution physique du port de Québec*, a bien résumé le mandat de la CHQ au moment de son incorporation.

Elle peut acquérir, construire, posséder et jouir des immeubles et des vaisseaux utiles aux réaménagements de port de Québec. Elle peut faire des règlements [sujets à

³² Depuis la refonte de 1849 (12 Vict. ch. 114), les limites officielles du port de Québec sont fixées entre Portneuf et le golfe Saint-Laurent, en territoire québécois.

l'approbation du Gouverneur) et emprunter de l'argent par l'émission de débentures. Elle devient l'administrateur de tous les terrains appartenant à la Couronne au-dessus de la ligne de charge des hautes eaux sur le côté nord du fleuve Saint-Laurent situés dans le havre de Québec et qui sont couvertes ou non, ainsi que toutes les rentes dues à la Couronne pour les terrains loués dans les mêmes limites. [...] En 1873, elle obtient les mêmes privilèges pour la rive sud du Saint-Laurent dans le havre de Québec.³³

On peut distinguer trois grandes périodes dans l'histoire de la CHQ depuis sa formation jusqu'à la fin du siècle. Examinons-les à tour de rôle.

Les années 1858-1868: le réaménagement de l'espace portuaire et l'ouverture de nouveaux marchés intérieurs?

La première période, allant de 1858 à 1868, correspond à une phase intense de développement des infrastructures portuaires. Elle est marquée par l'acquisition de plusieurs quais privés et par la réalisation de travaux de grande envergure (réfection du quai de la Pointe-à-Carcy, construction d'un dragueur à vapeur, d'élévateurs à grains fixe³⁴ et flottant, et d'un brise-lames, etc.).

³³ Roch Lauzier, *L'évolution physique du port de Québec, 1840-1875*, p. 23.

³⁴ En pratique, l'élévateur ne sera à peu près pas utilisé. Vers 1870, il sera vendu à un entrepreneur de Montréal. Pour de plus amples informations concernant l'aménagement du port de Québec sous la supervision des commissaires, en consultera entre autres T. Keefer, *Report on the Quebec Water Works*, Québec, (1860); s.a., *The Harbour Works. Conference between the Harbour Commissioners, City Council and Board of Trade, Relative to the Proposed Improvements in the Harbour of Quebec*, Québec (1887).; E.T.D. Chambers, *The Port of Quebec. Its Facilities and Prospects*, Québec, Morning

Cette première étape du réaménagement de l'espace portuaire visait à permettre à Québec d'exercer à moyen terme un rôle prépondérant dans le transbordement du grain en provenance de l'Ontario (et plus tard de l'Ouest canadien), en vue de son expédition sur les marchés européens. Dans cette perspective, l'honorable William Hamilton Merritt, l'un des grands promoteurs de la voie laurentienne, avait même conçu l'audacieux projet de relier Québec aux ports du Lac Ontario via une ligne régulière de propulseurs à vapeur ultra-modernes. Bien des obstacles viendront toutefois freiner les ambitions des commissaires. Pendant plusieurs décennies encore, comme on le sait, la production céréalière continuera de transiter par Montréal et par les grands ports de l'Est américain, et ce n'est que beaucoup plus tard, au XX^e siècle, que le grain canadien pourra figurer parmi les principaux produits d'exportation de Québec.

Diverses sources de revenus assuraient le financement des travaux réalisés sous la direction des commissaires. Par sa constitution, la CHQ était, en effet, autorisée à recourir à l'émission de débentures, au prélèvement de rentes foncières et à la perception de droits de port. C'est évidemment cette dernière forme de financement qui allait le plus directement affecter les propriétaires de navires.

Chronicle (1890); Baillargé, J.-C., *Rapport de l'ex-ingénieur de la cité, des travaux faits sous le maire, l'Hon. S.N. Parent, durant le dernier tiers du siècle*, Québec (1900).

La CHQ disposait d'une certaine marge de manœuvre dans l'élaboration de sa politique de péage; ce sont ses règlements internes — sujets toutefois à l'approbation du Gouverneur — qui en régissaient l'application. Cependant, c'est la législation fédérale qui déterminait le niveau de tarification maximale imposable et ce, tant sur les navires que sur les marchandises transitant par le havre. Pour l'ensemble de cette première période, les commissaires ont réclamé les droits les plus élevés possible. À l'époque de son incorporation, en 1858, la CHQ pouvait prélever différentes charges portuaires conformément aux modalités suivantes: 1- sur les navires de long cours sur mer: a) des *droits d'amarrage* (mooring dues), défrayés par le patron ou la personne en charge du vaisseau; b) des *droits de quaiage* (wharfage dues), perçus sur les marchandises débarquées ou embarquées, et payables par le consignataire, l'expéditeur, le propriétaire ou leur agent auprès du percepteur des douanes. 2- sur tout navire qui n'est pas un bâtiment hauturier: des *droits d'amarrage et de quaiage* (sur les cargaisons), payés par le patron ou le responsable du navire auprès du garde-quai³⁵.

³⁵ On peut, grosso modo, résumer ainsi les taux maximum consentis aux commissaires par la législation de 1858: premièrement, les *droits d'accostage*: sur les vapeurs, par 24 heures: 1 denier par tonneau de cargaison; sur tous les autres navires, pour la même charge et la même période, 1/2 denier. Deuxièmement, les *droits de quaiage*: établis pour l'utilisation des quais en vue du chargement ou du déchargement de marchandises précises, ils fluctuent suivant l'article en cause et sont par conséquent très long à énumérer. Parmi les

Les tarifs pratiqués par la CHQ ont sensiblement varié dans le temps. Pour la sous-période qui intéresse plus particulièrement ici, les changements les plus significatifs sont survenus vers 1862. Cette révision apportait en fait une augmentation importante des charges sur tous les océaniques accostant aux quais des commissaires. Fixés à 5 ¢ le tonneau de registre, les nouveaux droits de tonnage devaient être acquittés par tous les bâtiments en provenance d'un «lieu situé hors des limites de la puissance du Canada» et déchargeant des marchandises ou du ballast à Québec³⁶. Plus tard, à la fin de la saison de navigation de 1873, les taux de péage seront de nouveau modifiés de manière, cette fois, à frapper plus spécifiquement les embarcations de navigation intérieure. Nous y reviendrons.

Du point de vue de son organisation, la CHQ fut, durant ses dix premières années d'existence, placée directement sous le contrôle de l'État. Elle a tout d'abord été dirigée par 5 commissaires dont 3 étaient nommés par le Gouverneur en conseil. Les instigateurs de la

produits les plus couramment transportés, citons les bottes de foin et de paille (taux fixés à 9 deniers/100 tonnes); la pierre (2 chelins, 6 d./100 pieds cubes); le grain (1ch. 3 d./100 minots); les madriers (6 d./100 pieds cubes); le bois de chauffage et l'écorce (3 d./corde), etc. Voir la cédule des tarifs annexée à l'acte *22 Victoria, chap. 32*.

³⁶ Voir 25 Vict. chap. 46. Bien entendu, il est aussi convenu que si un navire ne décharge qu'une partie de sa cargaison, les droits de tonnage devront être proportionnels à la portion du chargement concernée.

Commission, — la corporation municipale³⁷ et la Chambre de commerce de Québec —, ont quant à eux délégué respectivement un représentant à son conseil de direction. En 1867, la conjoncture apparut particulièrement mauvaise pour les commissaires qui s'avouèrent incapables de rembourser leurs obligations arrivées à échéance. Devant cet état de faits, le gouvernement fédéral dut temporairement modifier la composition de la Commission; la ville, de même que la CCQ, ont alors été écartés de l'administration au profit de ses deux principaux créanciers.³⁸

les années 1869-1874: la CHQ sous le contrôle de ses créanciers

La deuxième période va des années 1869 à 1874. Pendant ces quelques années, la direction de la Commission a été entièrement confiée aux porteurs d'obligations, lesquels étaient légalement autorisés à élire leurs propres représentants³⁹. En cette première moitié de la décennie

³⁷ Il s'agira, en l'occurrence du maire de Québec, Hector-Louis Langevin, bien connu sur la scène politique québécoise en tant que chef du parti conservateur en 1873. Langevin agira aussi comme ministre des Travaux publics en 1869 et en 1878.

³⁸ Voir *SDC*, 32 Vict. chap. 79 (1868). Notons que 60 débentures de 1 000 \$ chacune avaient été émises et que la nouvelle loi, en plus de limiter le pouvoir d'emprunt des Commissaires, les obligeait à recourir au marché des obligations uniquement dans le but de rembourser leurs créanciers.

³⁹ Par 32-33 Vict. chapitre 44, la direction de la CHQ est toujours assumée par 5 commissaires mais ceux-ci sont élus parmi les porteurs de débentures.

1870, les droits de ports assuraient encore des revenus relativement appréciables (quoique déclinant) aux commissaires. En dépit d'importantes compressions de personnel⁴⁰ et de l'interruption momentanée des travaux d'aménagement en cours, ceux-ci parvenaient cependant difficilement à honorer les dettes contractées pour la modernisation du havre lors de la période précédente. Cumulant les déficits et contrainte de racheter des débentures privilégiées bien en-deça de leur valeur initiale, la CHQ allait alors traverser la situation financière la plus critique de son histoire.

Les procès-verbaux de la CHQ font état d'une correspondance pressante entre le secrétaire-trésorier et le Ministre des Travaux publics à Ottawa, l'honorable L. Langevin, — ancien maire de Québec et ex-commissaire du havre — concernant la question d'un éventuel appui financier du fédéral. Mais les réclamations des commissaires, semble-t-il, tombaient très mal. À la même époque, rappelons-le, le gouvernement canadien avait investi des capitaux considérables pour financer une partie du projet de rénovations au havre de Montréal. Qui plus est, un groupe influent de marchands de la métropole, sir Hugh Allan en tête, faisait alors pression auprès du secrétaire d'État pour que la prochaine phase de creusage du chenal

⁴⁰ Entre 1869 et la fin de la saison de 1873, la CHQ n'emploiera ni garde-quai, ni rapporteurs d'arrivées de petits bateaux.

maritime entre Québec et Montréal soit considérée comme une charge publique qu'assumerait l'ensemble des citoyens du Dominion⁴¹.

Les événements allaient prendre une toute autre tournure au cours de l'année 1873. Forts de l'appui de leur ancien collègue Langevin maintenant chef du parti conservateur, les Commissaires obtinrent enfin, en plein cœur de la saison de navigation, l'octroi d'un prêt de 4 millions \$ pour assurer la relance du port. L'injection de capitaux arrivait à point nommé: les quais étaient devenus insuffisants, rendus hasardeux par le manque d'eau; les voies fluviales, mal entretenues, offraient quant à elles un état lamentable. Le port et les chantiers maritimes installés dans son secteur n'en fournissaient pas moins alors près de 7 500 emplois directs à la population de la ville.

Le plan de relance qui fut adopté prévoyait notamment l'achèvement du quai de la Pointe-à-Carcy, le dragage de l'estuaire de la rivière Saint-Charles et la réalisation d'un avant-port, le Bassin Louise. Le gouvernement canadien consentait, par surcroît, une augmentation non négligeable des tarifs portuaires. Nous avons déjà

⁴¹ Ces travaux, en dépit de l'opposition de la bourgeoisie commerciale de Québec qui désirait conserver le monopole du trafic lourd sur la voie laurentienne, seront en effet réalisés, entre 1874 et 1888, aux frais du gouvernement canadien. Ils permirent de porter à 27 1/2 pieds la profondeur du chenal entre Montréal et Québec, une profondeur suffisante pour rendre la voie maritime du Saint-Laurent plus concurrentielle face à New York.

présenté la question de la perception des droits de tonnage. La nouvelle loi de 1873, conformément à cette volonté de mieux soutenir le développement de l'infrastructure portuaire à Québec, allait désormais faire reposer une part beaucoup plus considérable de la charge publique sur les barges, goélettes à voiles et navires à vapeur desservant les ports intérieurs⁴².

⁴² L'acte 36 Vict. chapitre 62 (1873) prévoit en effet une augmentation importante des droits de tonnage et ce plus particulièrement pour cette catégorie de navires employés pour la navigation sur le fleuve. En bref, les nouveaux tarifs se résument comme suit: 1) pour les bateaux et remorqueurs à vapeur de 12 tonneaux et moins qui accostent aux quais des commissaires: 10 \$ par saison de navigation, 15 \$ pour ceux excédant cette capacité; 2) pour les vapeurs-traversiers et les petits bateaux à vapeur du marché: 10 \$/saison; 3) pour les vapeurs voyageant quotidiennement entre Québec et Montréal et ceux de la compagnie du Richelieu: 150 \$ par saison; 4) pour les vapeurs allant à l'ouest de Montréal et n'assurant pas un service journalier: 3 \$ par voyage; 5) pour les autres vapeurs dont le trajet s'effectue en aval ou en amont de Québec mais au-dessous de Montréal, ou sur la rivière Richelieu ou le Saguenay, 50 \$/saison; 6) sur les vapeurs navigant entre Québec et les ports en aval, dans l'estuaire et le golfe jusqu'à Terre-Neuve, 1 ¢ par tonneau par voyage (ces navires ne seront toutefois pas assujettis aux droits de tonnage prélevés en vertu de l'acte de 1862-1863). Sur les voiliers et les barges de 25 à 100 tonneaux de jauge enregistrée: 1 \$ la visite ou 5 \$ la saison, au choix du propriétaire; pour les mêmes embarcations de 100 à 250 tonneaux: 2 \$ du voyage ou 10 \$ payable annuellement. Rajoutons que l'article 19 de la législation de 1873 revêt une très grande importance pour les fins de la présente recherche. Il s'agit, en effet, d'une nouvelle disposition suivant laquelle «le patron ou la personne ayant la conduite d'un navire arrivant dans le port de Québec et y déchargeant sa cargaison d'un port quelconque de la Puissance du Canada sera tenu, dans les 24 heures de l'arrivée de ce navire dans le havre de Québec, de fournir au secrétaire de la corporation un état exact de la cargaison de son navire; et à défaut de ce faire, il encourra une amende de cinquante piastres, ou sera passible d'un emprisonnement de pas plus d'un mois» (*SDC*, 36 Vict. chap.62, art. 19, p. 304).

Dans la foulée de ces changements, la direction de la CHQ allait être revue une nouvelle fois. Entre 1873 et 1875, 9 commissaires devaient collectivement assumer l'administration de l'organisme, dont 3 étaient nommés par le Gouverneur en conseil, 3 élus parmi les «intérêts maritimes», 2 délégués par la Chambre de commerce de Québec et 1 par celle de Lévis⁴³. L'accès du groupe des grands propriétaires/armateurs de navires à un haut niveau de représentation au sein de la CHQ constitue, soulignons-le, un précédent dans l'administration du havre de Québec.

les années 1875-1912: vers une prise en charge par l'État de l'administration du port

Après 1875, la CHQ entre dans une troisième étape de son évolution. La dissolution de la Maison de la Trinité, en effet, a inauguré une nouvelle phase dans l'histoire de l'administration portuaire à Québec. Au moment du passage des pouvoirs de la MTQ à la CHQ, l'État devait s'engager encore plus directement dans l'administration des affaires portuaires à Québec. Ainsi, en vertu de l'*acte 38 Victoria, chapitre 55*, l'État s'attribuait la responsabilité de la nomination de 5 des neuf

⁴³ *SDC*, 36 Vict., chapitre 62. La loi circonscrit ainsi le droit de vote des «Intérêts maritimes»: ceux-ci recevront 1 vote pour 100 \$ de droits de havre défrayés à Québec au cours de l'année précédant l'élection de leur représentant. 500 \$ donneront droit à 2 votes, et un vote additionnel sera attribué pour chaque nouvelle tranche de 500 \$, jusqu'à concurrence de 10 votes.

commissaires; les autres dirigeants seraient issus du groupe des propriétaires et des agents de navires (soit 2 représentants des intérêts maritimes), de la Chambre de commerce de Québec et de celle de Lévis.

L'organisation interne de la corporation devait rester inchangée durant près de quarante ans. Cette lente gestation présageant la prise de contrôle complète du gouvernement canadien culminera en 1912, alors que la direction de la CHQ passera définitivement aux mains des fonctionnaires de la marine. L'intervention croissante de l'État dans l'administration portuaire à Québec à partir de 1875 transparaît également à travers un certain resserrement de l'encadrement des activités des commissaires. Dorénavant, on allait exiger d'eux la production d'un rapport annuel plus élaboré et surveiller encore davantage leurs plans de développement⁴⁴.

Durant le dernier quart du XIX^e siècle, la CHQ paracheva la mise en œuvre d'installations portuaires modernes visant à répondre plus adéquatement aux nouveaux besoins de la technologie maritime. Inauguré en 1881, le fameux «Bassin Louise», l'une des pièces-maîtresses réalisées sous l'administration des commissaires et toujours en place aujourd'hui, avait en effet été conçu pour servir de terminus aux plus gros vapeurs jamais lancés et permettre ainsi à Québec de devancer son concurrent montréalais dans le transport du courrier

⁴⁴ Voir *SDC*, 38 Vict., chap. 55 et 56 (1875).

outré-Atlantique. Or, seulement deux années plus tard, de nouveaux travaux d'approfondissement de la voie maritime allaient permettre aux vaisseaux à grand gabarit de gagner en toute sécurité la métropole.⁴⁵

L'autre grand projet de la CHQ, l'érection du gigantesque bassin de radoub financé par le gouvernement fédéral, fut lui aussi cause de déception pour les commissaires. En 1888, en effet, l'État déchargeait la CHQ de toute redevance relative à la mise en œuvre de cette installation; en contrepartie, la corporation se voyait retirer l'ensemble de ses droits sur le bassin Lorne.

Le bassin de radoub construit à Lévis, en face de Québec, sera à l'avenir et deviendra une entreprise publique du Canada, et sera sous le contrôle du ministre des Travaux publics et administré par lui, et la corporation des Commissaires du havre de Québec cessera d'avoir aucun contrôle sur ce bassin, et tous les pouvoirs, privilèges et autorisations s'y rattachant, maintenant attribués à la dite corporation cesseront et seront à l'avenir attribués au gouvernement du Canada.⁴⁶

⁴⁵ En 1883, le gouvernement fédéral a consenti un prêt de 900 000 \$ à un taux annuel de 4 % à la Commission du havre de Montréal pour terminer le curage et l'approfondissement du chenal entre Montréal et Québec. *SDC*, 46 Victoria, chapitre 38 (1883). À la fin de la décennie 1880, une bonne vingtaine de lignes régulières de grands vapeurs permettront à Montréal d'étendre ses liens outre-mer. Notons qu'en 1888, l'État devait prendre en main la dette contractée par la Commission du havre pour les travaux de creusement; les travaux subséquents allaient par ailleurs être menés sous la responsabilité du ministère des Travaux Publics.

⁴⁶ *SDC*, 51 Victoria, chapitre 6, art. 1 (1888), p. 56

Cette dernière période fut enfin marquée par des efforts soutenus de la part des commissaires en vue d'étendre et de consolider l'arrière-pays portuaire de Québec. Des aménagements spécifiques ont ainsi été réalisés afin de raccorder les nouvelles installations aux grands réseaux de chemin de fer de la province. Le rapport annuel de la CHQ pour l'année 1889 retrace brièvement les grands travaux effectués en ce sens dans la jetée Louise:

La principale voie ferrée de la jetée a été prolongée jusqu'au brise-lames pour que les marchandises à bord des paquebots-poste soient déchargées directement dans les wagons.

À la demande des propriétaires de scieries, des marchands de bois et autres faisant affaires sur la ligne du chemin de fer du Lac-Saint-Jean, les commissaires ont décidé d'établir une nouvelle voie de garage du côté nord de la jetée pour faciliter le déchargement du bois de service des wagons sur les bateaux et les barges. Cette nouvelle voie sera prête au service de bonne heure le printemps prochain.⁴⁷

Peu après, les commissaires amorçaient d'intenses négociations avec la compagnie de chemin de fer Québec/Montmorency/Charlevoix pour l'établissement d'une gare temporaire à l'extrémité occidentale de la jetée et accordaient au Canadien Pacifique le droit d'ériger une plateforme à bagages face au bâtiment des immigrants.⁴⁸

Ces arrangements ne suffirent pas cependant à redémarrer les activités du port, en raison, notamment, de la lenteur et des coûts

⁴⁷ *RACHQ*, 1889, p. 115.

⁴⁸ *Ibid.*, 1891.

excessifs du transbordement des marchandises sur les traversiers Québec/Lévis. Les problèmes de communication avec la rive sud constituaient d'ailleurs l'une des préoccupations majeures de commissaires à la fin du siècle dernier. Il leur faudra attendre 1917 avant que l'ouverture du pont de Québec ne vienne mettre un terme à ces difficultés.

Dans l'intervalle, la situation de la navigation fluviale n'allait cesser de se détériorer. Ainsi, comme nos travaux l'ont démontré⁴⁹, le nombre d'arrivées par cabotage a chuté de près de 70% entre le milieu des décennies 1870 et 1890. Au même moment, le port de Québec assistait à la dislocation de ses bases d'approvisionnement: des 153 localités pourvoyeuses de marchandises en 1875, on passera à seulement 58 quelque vingt années plus tard!

* * * * *

Cette première partie de la thèse a d'abord permis de mieux cerner les fonctions respectives des principaux intervenants qui ont assumé la direction des transports sur le fleuve — notamment les instances gouvernementales, les forces de l'ordre locales et les autorités

⁴⁹ France Normand, *Navigation intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIX^e siècle*, Université du Québec à Trois-Rivières, mémoire de maîtrise (études québécoises), 1988, 134 p.

portuaires —, fonctions qui, à bien des égards, se sont révélées à la fois concurrentes et complémentaires. Encadrer la pratique de la petite navigation en la soumettant à des contrôles toujours plus étroits, voilà sans doute l'orientation dominante qui se dégage de l'analyse du rôle de ces acteurs, les gestionnaires sédentaires du fleuve. S'ils occupent l'avant-scène de notre présentation, c'est qu'il nous aura fallu insister sur la lourdeur des contraintes imposées à l'exercice de la navigation intérieure au siècle dernier.

Sans reprendre, dans le détail, tout le volet de la législation canadienne concernant l'exclusivité de pavillon ou bien encore l'extension des interdictions de coalitions commerciales au domaine des transports par eau — ces questions pourraient faire l'objet en soi d'une étude détaillée — il faut bien souligner cette convergence dans l'organisation de la petite navigation: celle d'un usage toujours plus restrictif du fleuve pour les navigateurs, avec toute la complexification de l'appareil législatif, l'expansion des organes de contrôle et de surveillance des trafics, le développement des forces de l'ordre, l'essor des services d'inspection et la levée de charges supplémentaires que cela supposait.

Tout un monde s'est constitué autour de la batellerie fluviale articulée à Québec, curieusement plus sédentaire que nomade, — capitalistes, armateurs, autorités maritimes, forces policières, etc. — avec ses règles internes, ses rationalités, ses lois. Aussi jugions-nous

essentiel de restituer le cadre législatif et institutionnel qui entouraient l'activité de navigation sur le fleuve et qui, jusqu'à un certain point, en commandaient l'évolution à la fin du siècle dernier. Nous pouvons maintenant aborder les problèmes du développement de cette flotte et de la transformation de ses usages.

DEUXIÈME PARTIE

LA BATELLERIE

Chapitre 3

BALISES MÉTHODOLOGIQUES ET BASE DOCUMENTAIRE

On a souvent souligné l'importance des transports par eau dans l'articulation des espaces régionaux québécois au XIX^e siècle. Instrument essentiel du commerce intérieur malgré son caractère saisonnier, la petite navigation a favorisé l'émergence d'une vie de relation intense et soutenue à l'échelle du corridor laurentien, liaisons abondantes et peu coûteuses alimentées par la cueillette dans les campagnes riveraines des produits du bois, de l'agriculture, de la chasse et de la pêche, et destinés à être échangés le long du trajet ou expédiés sur les marchés urbains¹. En retour, ces courants étaient

¹ Sur les passagers et les marchandises entrés au port de Québec par navigation intérieure dans les dernières décennies du XIX^e siècle, voir France Normand, *Navigation intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIX^e siècle*, Université du Québec à Trois-Rivières, mémoire de maîtrise (études québécoises), 1988, 134 p. Rappelons que la petite navigation supportait d'importantes activités de traite dans le bas du fleuve à la fin du siècle dernier, comme en témoignent les descriptions des «voyages de trade» effectués par les navigateurs de l'île aux Coudres et de l'île Verte sur la Côte-Nord ou le Saguenay, et où sardines, sucre du pays et vieux fer changeaient de mains sans autres formalités qu'une brève négociation entre les deux parties. À ce propos, consulter le chapitre 4 de la présente étude.

entretenus par la distribution de denrées importées et de biens manufacturés depuis les centres vers la périphérie. Outre le ravitaillement et le transport de passagers, on recourait aussi déjà à cette époque à une flottille spécialisée dans les fonctions de service pour l'entretien des voies d'eau et le remorquage des navires de grand gabarit, par exemple.

À l'orée du ^{XX}^e siècle, Québec se classait parmi les premiers ports d'immatriculation des petits navires au Canada. Sa batellerie fluviale, présente sur presque tout le réseau hydrographique navigable de la province, avait, dès le début de la décennie 1870, investi la plupart de ces grands domaines de l'activité de navigation. Aussi la flotte de Québec constitue-t-elle un témoin privilégié des pratiques du cabotage sur le Saint-Laurent à l'époque des grands voiliers.

D'aucuns ont prétendu que la petite navigation était alors en pleine effervescence, atteignant même des sommets jusque-là inégalés². Pareille vitalité, perçue à travers l'essor des compagnies d'armement, la multiplication des lignes régulières et la prolifération des quais en bordure des voies navigables, n'a cependant toujours pas

² D'après J. Hamelin et Y. Roby, «jamais le fleuve n'a été plus qu'à la fin du ^{XIX}^e siècle sillonné de paquebots, de péniches et de goélettes» Voir J. Hamelin et Y. Roby, *Histoire économique du Québec, 1851-1896*, Montréal, Fides, 1971, p. 119.

été démontrée³. Faute de données fiables quant à l'augmentation du trafic fluvial à la fin du siècle dernier, l'hypothèse de la progression des transports par eau, on doit en convenir, demeure une simple conjecture.

Aucune étude n'a encore permis d'évaluer le dynamisme réel du cabotage au niveau du système hydrographique laurentien pour cette période. Il est vrai que les statistiques officielles de fréquentation portuaire ne permettent pas aisément de distinguer la petite navigation de la grande avant la Première Guerre mondiale. En fait, comme l'a signalé le géographe Jean-Claude Lasserre, seuls les mouvements sur le Saint-Laurent supérieur (section du fleuve en amont de Montréal) peuvent être appréhendés sans difficultés, à la faveur de contrôles effectués sur les canaux⁴. Les études de cas restent à faire, et il est à espérer que de nouvelles monographies de port (notamment celles de Rimouski, Tadoussac, Trois-Rivières et

³ Dans leur synthèse d'histoire du Québec, P.-A. Linteau, R. Durocher et J.-C. Robert constatent eux aussi les insuffisances de notre historiographie en ce domaine: «Il existe un important trafic local prenant la forme du cabotage. On sait cependant peu de choses à ce sujet, mais les nombreux quais construits ici et là par le gouvernement fédéral témoignent d'un certain dynamisme». P.-A. Linteau, R. Durocher et J.-C. Robert, *Histoire du Québec contemporain* (tome I), Montréal, Boréal, 1989, p. 117.

⁴ Voir Jean-Claude Lasserre, *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*, Mtl, Ville LaSalle, Hurtubise HMH, 1980, p. 280-305.

Montréal⁵) relancent bientôt sur des bases plus concrètes le problème du développement des transports par eau.

À défaut de pouvoir cerner le niveau et la distribution géographique des activités de transport fluvial, divers auteurs ont par ailleurs proposé une évaluation des ressources de navigation domestique à partir du recensement de 1871 (le «tableau 8 relatif à la propriété de navires»). Là encore, les sources de confusion sont multiples et les écueils nombreux. En comparant les entêtes de formulaires des listes nominatives avec les rubriques des statistiques publiées, on s'aperçoit en effet que les déclarations concernant les «navires à voiles» possédés (colonnes 5 et 6 à la source) ont été, dans la version agrégée du recensement, logées à l'enseigne des «voiliers de grande navigation». Dans les «instructions explicatives» transmises aux énumérateurs en vertu de l'*Acte de recensement*⁶, le Ministre de l'agriculture convenait lui-même que le tableau relatif à la navigation «est peut-être le plus difficile à remplir de tous».

⁵ Un mémoire de maîtrise a déjà été consacré au cas du port de Montréal. Centrée sur l'administration du port et les grands travaux menés par la Commission du havre, cette étude fait cependant peu de place à la question du mouvement des navires. Voir Pierre Brouillard, *Le développement du port de Montréal, 1850-1896*, Université du Québec à Montréal, mémoire de maîtrise (histoire), 1976, 104 p.

⁶ *Documents de la Session du Canada*, 34 Victoria [1871] n° 64, «Le recensement. Rapport du ministre [de l'agriculture] soumis au parlement», p. 140-141.

Or, on constate que les entrées aux dites colonnes 5 et 6 (qu'on imaginerait réservées aux bâtiments de navigation hauturière) se rapportent aux dispositions du *Merchant Shipping Act*, c'est-à-dire qu'elles incluent en réalité tout voilier de cabotage commercial jaugeant plus de quinze tonneaux! Quant aux colonnes 7 et 8 inscrites sous l'entête «bateau»/ embarcations telles que barges, bateaux plats, esquifs, bacs etc. employés au transport et à la pêche («barges and other such crafts/autres bâtiments de transport» dans les documents publiés, *Tableau XX, Propriété foncière et maritime*), elles ne sont aucunement assimilables; comme certains l'ont avancé⁷, aux embarcations de la marine marchande intérieure, mais renvoient plutôt aux bâtiments de pêche, de plaisance, aux véhicules utilisés pour les déplacements personnels, ou bien encore aux embarcations non pontées qui sont exemptés de l'enregistrement maritime.

La situation générale de la navigation intérieure en ces années charnières de «l'âge de la voile», on le voit, mériterait d'être mieux

⁷ Dans sa thèse portant sur la croissance de Montréal, l'économiste M.-B. Papillon consacre une section entière à l'étude du rôle des transports fluviaux dans le commerce intérieur au Québec et en Ontario durant la seconde moitié du XIX^e siècle. Utilisant à tort les données des recensements de 1871 et 1891, l'auteur croit cerner l'évolution de la propriété des petits bâtiments employés pour le commerce local à partir des statistiques relatives aux «barges and other such crafts». Voir Benoît-Mario Papillon, *Montreal's growth and Economic Changes in Quebec Province, 1851-1911*, Ph.D. (économie), Evanston (Illinois), Northwestern University, 1986, p. 211-234.

définie⁸. S'agissant des activités portuaires spécifiques à Québec, nous avons pu, pour notre part, observer une certaine baisse du tonus de la navigation fluviale après 1875⁹. Car si le volume global des échanges semble se maintenir, et même augmenter dans la catégorie des vapeurs, la diminution sensible des arrivages de petits navires au havre de la ville, la désagrégation progressive de son hinterland, l'effondrement de ses bases d'approvisionnement de même que l'uniformisation des marchandises en transit indiquent à l'inverse un déclin relatif.

Mais comment interpréter ces changements? Une telle perte de vitesse prélude-t-elle la disparition prochaine du cabotage articulé à Québec? Assiste-t-on plutôt à une restructuration des transports fluviaux, voire au passage vers de nouvelles formes d'exploitation de la batellerie rattachée à la ville? En est-il de même pour les flottes des autres ports?

Force nous est de constater les insuffisances de notre historiographie dans la connaissance du monde de la petite navigation. Les

⁸ Les historiens situent généralement entre 1850-1878 l'âge d'or de la navigation à voile à Québec. Signalons que le classique de Glazebrook, *A History of transportation in Canada* (1938), n'aborde pas le problème des mouvements de navires sur le Saint-Laurent au XIX^e siècle, ni même celui des effectifs de transport.

⁹ F. Normand, *Ibid.* Sur la question de la fréquentation portuaire et des tonnages enregistrés à l'entrée du port de Québec par cabotage, distinction faite de la voile et de la vapeur, se référer à la figure 5.3.

traditions maritimes, pourtant, sont profondément ancrées au Québec. Les géographes, du reste, ont décrit avec éloquence notre «civilisation fluviale», évoquant du même souffle le caractère structurant du Saint-Laurent du point de vue de l'espace et de la société¹⁰. L'emprise du fleuve sur le genre de vie des populations riveraines au XIX^e siècle a été récemment réaffirmée par l'équipe *Axe Laurentien*, qui a mis en lumière la forte poussée des métiers de la navigation sur ce territoire entre les années 1851 et 1871¹¹. Pour le navigateur, plus encore, la voie d'eau agissait non seulement comme décor à son existence et à ses déplacements quotidiens mais elle assurait aussi son principal gagne-pain. Dans *Un fleuve et des hommes*, A.-M. Cocula-Vaillières a bien montré, pour la vallée de la Dordogne en France, le lien étroit qui associait le batelier-propriétaire à son navire. Son embarcation, avance-t-elle, représentait l'outil par excellence de la mise en valeur du fleuve, elle était en outre, à l'égal de l'attelage pour le cultivateur qui travaille la terre, un gage d'activité et d'indépendance¹². Une telle

¹⁰ J.-C. Lasserre, *Ibid.*, p. 494.

¹¹ Ces chercheurs estiment que «si l'on compare la progression des ces effectifs [les personnes qui pratiquent un métier relié à la navigation] à ceux de la population de l'aire seigneuriale pour la période 1851-1871, la seule pour laquelle ce calcul est valable, on obtient près de 155 % d'augmentation du nombre d'emplois reliés à la navigation contre un peu plus de 26 % d'augmentation de la population (...)». Voir S. Courville, J.-C. Robert et N. Séguin, «Le Saint-Laurent, artère de vie: réseau routier et métiers de la navigation au XIX^e siècle», *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 34, n° 92, sept. 1990, p. 190.

¹² Anne-Marie Cocula-Vaillières, *Un fleuve et des hommes. Les gens de la Dordogne au XVIII^e siècle*, Paris, J. Tallendier, 1981, p. 79. Loin de nous toutefois

assertion suggère d'emblée tout l'intérêt de prendre en compte les équipements de transport dans l'analyse des faits de navigation: la conception des embarcations, leur malléabilité, leur vitesse ou leur polyvalence détermineront en grande partie leur armement. Dans cette perspective, on comprendra aisément la pertinence de mettre en relation les contraintes du milieu fluvial avec l'évolution des batelleries du Saint-Laurent, et d'apprécier la capacité d'adaptation des unités de transport aux conditions variables de navigabilité.

Nous avons sommairement traité de ces entraves physiques à la circulation, rappelant au passage les ralentissements inévitables et les ruptures de charge qu'imposait la voie navigable sur son parcours. Du golfe aux Grands Lacs, en effet, la présence de hauts-fonds, de battures, de chutes et de rapides a imposé une véritable sectorisation de l'artère fluviale, conférant de ce fait aux transports par eau un profil discontinu. Aussi nous apparaît-il en définitive plus juste de parler «des» navigations intérieures, c'est-à-dire d'envisager les transports

l'idée de renvoyer une image par trop romantique des solidarités maritimes; trop souvent représentés sous les traits idylliques d'un monde harmonieux où règne un indéfectible esprit de corps, les navigateurs font encore l'objet d'une certaine idéalisation dans notre historiographie. À titre indicatif, citons seulement la description du personnage du marin qui nous est fournie par les auteurs de la monographie de la Côte-du-Sud: «Les marins représentent peut-être le seul véritable corps de métier de la Côte-du-Sud. Alors que les artisans se retrouvent souvent en concurrence les uns avec les autres, les hommes de la mer sont unis dans un même combat contre les éléments». A. Laberge, dir., *Histoire de la Côte-du-Sud*, Québec, IGRC, 1993, p. 322.

fluviaux comme un ensemble complexe et diversifié, animé par des mouvements relativement fluides mais tout de même spatialement circonscrits, et ce en dépit des progrès technologiques majeurs qui ont à maints égards marqué l'exercice du cabotage au siècle dernier¹³. Loin de nous l'idée de les appréhender toutes, et *a fortiori* d'aspirer à distinguer les usages différenciés des flottes suivant le cours du fleuve. Cette géographie de la circulation ne saurait être envisagée, tant s'en faut, dans l'état actuel de la recherche concernant les caractéristiques techniques des petits bateaux et les aires de la navigation commerciale.

Cette deuxième partie de la thèse s'inscrit dans la tradition des monographies de flottes. À partir de l'exemple de la batellerie fluviale immatriculée à Québec durant le dernier quart du XIX^e siècle, nous voulons contribuer à une meilleure compréhension de l'évolution des pratiques de la petite navigation commerciale à l'échelle de l'arrière-

¹³ Nous pensons ici aux nombreux dispositifs de navigation, construction de canaux et d'écluses, dragage des chenaux, installation de quais en eau profonde mais aussi à la diffusion de l'hélice unique permettant la réduction du tirant d'eau des vapeurs et à la multiplication des grands convois toués par des remorqueurs toujours plus puissants, etc. La question de la promotion des grands travaux d'aménagement fluviaux par les instances maritimes a été abordée dans la première partie de la thèse. Pour une analyse minutieuse des progrès de la navigation à vapeur au XIX^e siècle, on lira avec intérêt H. Spratt, «L'évolution de la propulsion marine à vapeur, 1820-1870», dans M. Mollat, *Les origines de la navigation à vapeur*, Paris, PUF, 1970, p. 73-94. Enfin, sur l'idée de diversité des navigations sur les grands fleuves, voir entre autres le classique de R. Clozier, *La géographie de la circulation*, tome 1, Paris, Éditions Génin, 1963.

pays portuaire. Et, pour ce faire, nous entendons privilégier ses principaux supports matériels: les navires.

Au cours des années qui nous intéressent, la navigation à caractère touristique¹⁴, couramment pratiquée sur le circuit Québec/Montréal, connaît un essor important dans les eaux secondaires de la province. Les croisières sur le Saguenay, par exemple, jouissent alors d'un engouement sans précédent auprès des estivants. L'affrètement de navires d'excursion à des fins récréatives, pour les pèlerinages, etc. sera également pris en compte dans l'analyse. Les transports privés, réservés aux déplacements personnels ou aux activités de «plaisance», en seront par contre d'emblée écartés.

Le chapitre 4 examine en premier lieu le profil de la flotte de bâtiments de l'intérieur dont Québec représentait, au 31 décembre 1874, le point d'attache officiel. Il s'intéresse aussi à l'évolution de sa configuration et la réorientation de sa vocation au cours des deux décennies suivantes. Nous comptons mettre ici l'accent sur la propulsion à voiles.

¹⁴ En ce qui concerne la navigation à vapeur en relation avec le développement du tourisme dans la province, voir France Gagnon, «Du cheval au rail: l'évolution des circuits touristiques québécois au XIX^e siècle», S. Courville, J.-C. Robert et N. Séguin, *Le pays laurentien au XIX^e siècle*, Université Laval/UGAM/UQTR (avril 1992), p. 101-133.

Le chapitre 5 est consacré au monde de la vapeur. Partant d'une évaluation de la situation des steamers dans la flotte de Québec, il tente de retracer les différentes sphères d'activités à l'intérieur desquelles ces derniers évoluent.

Avant de les aborder, nous entendons de prime abord camper les bases méthodologiques et documentaires sous-jacentes à l'ensemble de notre démarche.

A- Reconstituer la batellerie fluviale de Québec: sources et méthodes

Plusieurs avant nous se sont penchés sur les fonctions portuaires de la vieille capitale. Ce qui a retenu l'attention des chercheurs, c'est le déclin marqué de la navigation océanique et du commerce étranger au port durant le dernier tiers XIX^e siècle, et subséquemment, le repositionnement du pôle urbain comme centre économique dans l'Est de la province¹⁵.

¹⁵ Soulignons, dans cette perspective, l'apport du géographe Raoûl Blanchard qui a mis l'accent sur le retrait des «Lumber Lords» et la montée d'une classe d'entrepreneurs francophones dans le monde des affaires à Québec à la fin du siècle dernier. R. Blanchard, *L'Est du Canada français «province de Québec»*, tome II, Montréal, Beauchemin, 1935. À propos du changement de mentalités qui s'est fait jour à la Chambre de commerce de Québec au sortir de cette longue période de léthargie et qui devait favoriser la constitution d'un véritable hinterland local, voir F. Ouellet, *Histoire de la Chambre de Commerce de Québec, 1809-1859*, Québec, Centre de recherche de la Faculté de commerce de l'Université Laval, 1959, 105

Dans le contexte où Québec se voyait progressivement déclassé en tant que grand port international, il nous a paru approprié de porter notre regard vers les performances de la petite navigation et partant, d'examiner de plus près les fluctuations du commerce intérieur à la même époque. Tel fut l'objet de nos premiers travaux. Notre étude des mouvements du cabotage à l'entrée du port de Québec avait un caractère pionnier. Elle nous a fait découvrir le petit monde des navigateurs de métier qui ont fréquenté les installations portuaires de la ville et contribué ainsi à son développement. Mais, en adoptant le strict point de vue du trafic et des faits d'échange véhiculés par la petite navigation, cette première enquête laissait forcément dans l'ombre les fondements mêmes de l'activité de transport, ses supports matériels, mais aussi ses assises socio-économiques. Afin d'explorer plus intimement ces dimensions encore négligées des transports par eau orientés vers Québec, la reconstitution de la flotte de petits bateaux s'offre maintenant à nous comme la voie tout indiquée.

À notre avis, l'étude minutieuse des effectifs navals enregistrés à Québec devrait nous permettre de brosser un portrait fidèle¹⁶ de la

p. Pour une approche plus proprement économique du problème de croissance à Québec, voir A. Lemelin, «Le déclin du port de Québec et la reconversion économique à la fin du XIX^e siècle: une évaluation de la pertinence de l'hypothèse du staple», *Recherches sociographiques*, vol. 22, n° 2 (mai-août 1981), p. 155-186.

¹⁶ Sur la fiabilité des registres de l'enregistrement maritime et de la pertinence de leur utilisation pour la reconstitution de flottes, voir entre autres S.

batellerie fluviale gravitant dans l'hinterland portuaire, pour peu que l'on admette que cette esquisse sera nécessairement partielle (les bâtiments non pontés de très faible capacité, — c'est-à-dire jaugeant moins de 15 tonneaux avant 1874 et moins de 10 tonneaux après cette année — ne sont pas sujets à l'enregistrement maritime¹⁷) et

R. Palmer, «Investors in London Shipping, 1820-1850», in R. Craig dir., *Maritime History*, tome II, David & Charles/Newton Abbot, 1973, p. 46-68.

¹⁷ Les flottes portuaires officiellement désignées ne comprennent pas tous les effectifs navals d'un district de navigation donné puisque certaines catégories d'embarcations, selon les époques, sont exemptes de l'enregistrement maritime. Il convient ici de rappeler sommairement au lecteur les grandes lignes de l'évolution des lois canadiennes relatives à l'enregistrement des petits navires au siècle dernier, et, ce faisant, de poser les limites de notre tentative de reconstitution de flotte. D'abord, les bâtiments de navigation propriétés de l'Etat et employés au service de Sa Majesté (pour l'entretien des voies d'eau, l'alimentation des phares, etc. — on les appelle «vapeurs fédéraux» dans les documents officiels; environ 25 bâtiments de ce type sont employés sur le Saint-Laurent au début de notre étude —, n'ont pas à s'enregistrer. Durant toute la première moitié du XIX^e siècle, les navires coloniaux de 15 tonneaux et plus sont astreints à l'enregistrement. À partir de 1854 et ce pour un court laps de temps, on maintiendra les mêmes règles pour la catégorie d'embarcations précitée mais on exemptera les bâtiments de pêche non pontés et de capacité moindre de 30 tonneaux. Cinq ans plus tard, en 1859, on reviendra aux exigences initiales d'enregistrer les embarcations de plus de 15 tonneaux de port, mais cette fois uniquement celles construites dans le Dominion et s'adonnant à la navigation des eaux intérieures. Cette législation, en vigueur jusqu'en 1874, est importante pour notre étude, étant donné qu'elle affecte une grande partie de la flotte enregistrée à Québec au 31 décembre 1874, point de départ de notre démarche. En effet, bon nombre de navires inscrits aux listes de l'enregistrement maritime à la fin de l'année 1874 ont été lancés durant la décennie 1860 et tombaient par conséquent sous l'égide de l'ancienne loi. La dernière modification aux lois de l'enregistrement qui nous concerne est celle de 1874. Celle-ci s'applique uniquement aux nouveaux enregistrements effectués à partir de 1875: les navires pontés (de moins de 10 tonneaux) mus seulement par la voile, et tous les voiliers sans ponts seront exclus de l'enregistrement et, de ce fait, sont complètement ignorés dans la présente analyse. Enfin, tout bâtiment mû, même partiellement,

révélatrice d'un type de relations bien arrêté avec l'organe portuaire (les navires immatriculés à Québec ne desservent pas forcément ses quais, et inversement, toutes les embarcations s'adonnant au cabotage autour de la ville n'ont pas Québec comme port d'attache...). Mettant en valeur tant la distribution des unités de transport que leurs caractéristiques techniques, leur durée de vie et leur mobilité, ce portrait reflétera, croyons-nous, une image à la fois précise et nuancée des contours de la flotte.

Cette analyse de la flotte de cabotage demeure au surplus éminemment liée aux modalités de l'enregistrement maritime en vigueur dans le Dominion. À ce titre, il convient au préalable de rappeler au lecteur les conditions déterminantes de l'immatriculation quant à l'évaluation des marines marchandes. Deux remarques préliminaires s'imposent.

En premier lieu, il faudra garder à l'esprit l'idée que devant la loi, les navires «appartiennent» au port où ils ont été enregistrés et sont réputés «composantes de la flotte portuaire», ce statut prévalant tant qu'un transfert officiel n'aura pas été ratifié. Le plus souvent, le permis de transfert sera accordé, à la demande du propriétaire-gérant du navire, quand le bâtiment change de main et que l'acquéreur, pour

par la vapeur, est sujet à l'enregistrement et, évidemment, pris en compte pour les fins de cette reconstitution de flotte.

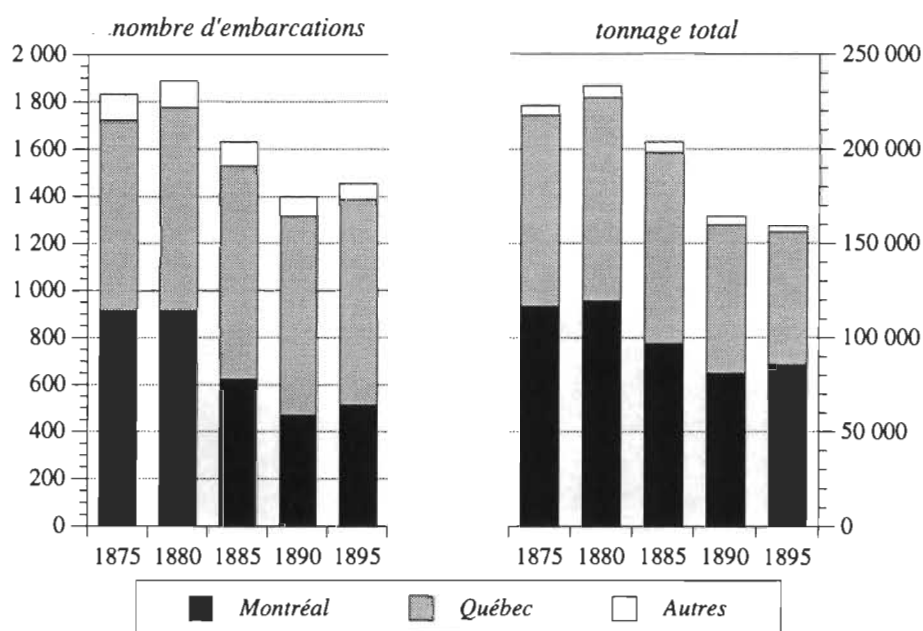
diverses raisons (l'éloignement du point d'attache, par exemple) désire transiger avec un autre port d'enregistrement. Soulignons que si la loi autorise les opérations de transferts de port, elle ne les oblige aucunement; au demeurant, celles-ci seront entièrement à la charge du réclamant. Lorsque les autorités maritimes homologuent la réinscription d'un navire, le port d'accueil devra mandater ses propres inspecteurs pour le visiter et le rejauger. Le bâtiment nouvellement admis se verra alors attribuer un certificat d'enregistrement dit «de novo», en-tête duquel figurera le nom de l'ancien port d'attache, la date de la dernière immatriculation ainsi que le numéro de port auparavant attribué. Dans les statistiques officielles, les *enregistrements de novo* sont considérés comme de nouveaux effectifs. C'est également sous ce statut particulier que nous avons choisi de les traiter. La seconde observation renvoie à la distribution géographique des flottes portuaires et à ses effets sur la présente étude de cas.

On remarque au Québec une très forte concentration des effectifs de navigation. On peut même soutenir que la puissance maritime de la province, dans le dernier quart du XIX^e siècle, était entre les mains de deux grands ports. Ainsi, sur les sept ports d'immatriculation alors existants¹⁸ (Amherst [Îles-de-la-Madeleine], Gaspé, Québec, New-Carlisle, Percé, Montréal et Saint-Jean), Montréal et

¹⁸ À la même époque, on en dénombre une bonne vingtaine en Nouvelle-Écosse et presque le double en Ontario.

Québec accaparaient environ 95 % des tonnages officiels et recevaient ensemble plus de 93 % des immatriculations de navires. La figure suivante (figure 3.1) laisse clairement apercevoir la prééminence du port de Québec dans l'Est de la province; elle met aussi en relief la portée de notre essai de reconstitution de flotte pour la connaissance des batelleries du Saint-Laurent à la fin du siècle dernier.

FIGURE 3.1
NOMBRE ET TONNAGE DES NAVIRES APPARTENANT AUX PORTS D'ENREGISTREMENT
DE LA PROVINCE DE QUÉBEC: 1875-1895



source: DSC, «État indiquant le nombre des navires et leur tonnage, inscrits sur les registres du Canada [province de Québec] le 31 décembre (...), *Rapport annuel du ministère de la Marine et des pêcheries* (années en cause).

Divers types de documents peuvent être utilisés afin de recomposer une batellerie fluviale. Les *Shipping Registers* constituent sans contredit la principale mine d'informations pour l'identification

des unités de transport inscrites aux divers ports d'enregistrement canadiens. C'est aussi la plus couramment exploitée¹⁹. Combinés avec leurs corollaires, les *Transactions Subsequent to first Registry*, ils deviennent des outils de premier ordre pour observer les rythmes de croissance de l'industrie navale, cerner les mécanismes du financement et de la distribution de ses productions ou simplement pour apprécier la puissance maritime d'un port. Mais les registres de l'immatriculation maritime ne donnent qu'indirectement prise sur les usages des navires et permettent par conséquent malaisément d'isoler les embarcations de cabotage des vaisseaux de grande navigation. Certes, les descriptions plus ou moins précises des composantes architecturales, des dimensions, du gréement, et de la capacité de charge des bâtiments qu'ils comportent s'avèreront-elles généralement de bons indicateurs de leur potentiel nautique. Ainsi, si certaines particularités physiques semblent confiner le navire à des fonctions spécialisées, d'autres au contraire suggèrent en même temps souplesse et assurance face aux éléments marins, autant de qualités garantes sinon de sa polyvalence du moins de sa plus grande ouverture sur les divers horizons maritimes. Mais il apparaît en pratique souvent

¹⁹ Pour la critique de source et les problèmes méthodologiques inhérents à l'utilisation de l'enregistrement maritime dans l'étude des flottes canadiennes, se référer à L. R. Fischer et E. W. Sager, «An Approach to the Quantitative Analysis of British Shipping Records», *Business History*, vol. XXII, n° II, (juil. 1980), p. 135-151.

hasardeux, voire parfois impossible, d'extrapoler les usages d'un navire à partir de sa conformation. Les registres des naufrages indiquent en effet que nombreuses sont les grandes goélettes normalement vouées au cabotage qui se sont aventurées en haute mer pendant la période étudiée, ces voyages n'allant évidemment pas sans risques. Inversement, certains long-courriers auront été affrétés presque une année durant pour effectuer des trajets entre les ports du Dominion.

C'est une difficulté propre aux entreprises de reconstitution de batellerie que de repérer, parmi les lourds voiliers techniquement habilités à la navigation hauturière, lesquels sont aptes à croiser dans les eaux nationales et susceptibles de desservir le marché domestique. Il nous aura donc fallu, pour mener à bien cette démarche, mettre à contribution divers documents plus explicites quant aux fonctions et aux circuits empruntés.

Notre recension des bâtiments de petite navigation repose avant tout sur l'exploitation des registres de l'immatriculation maritime²⁰ mieux connus sous le nom de *Quebec Shipping Registers*, pour les années 1875 à 1895 inclusivement, et sur les *Listes des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada* aux 31 décembre 1874 et 1895 (section port de Québec) mises à jour et publiées sur une base

²⁰ Les modalités de l'enregistrement maritime ont été décrites au chapitre premier. Les registres de l'immatriculation maritime de Québec sont conservés aux Archives publiques du Canada sous le fonds RG-42.

triennale par le ministère de la Marine et des Pêcheries²¹. Lesdites listes, comme leur désignation l'indique, énumèrent et décrivent tous les bâtiments enregistrés au port de Québec à la fin des années 1874 et 1895 (les charnières chronologiques de notre enquête) et alors officiellement considérés comme actifs²². En court, on peut dire qu'elles présentent un bilan complet et bien détaillé des effectifs de navigation reconnus. Ces «agrégés» ont servi de références pour recomposer les flottes aux deux extrémités de notre période.

La vingtaine d'années qui les séparent — et qui sont au cœur de l'analyse — verront quant à elles apparaître de nouvelles cohortes navales formées de bâtiments fraîchement inaugurés ou récemment réenregistrés. La question plus particulière du renouvellement de la batellerie durant ces années-témoins méritait à nos yeux un examen davantage circonstancié. Nous avons choisi de l'approfondir dans le

²¹ 38 Victoria, *Documents de la Session du Canada* (n° 5-1875) et 59 Victoria *DSC* (n° 11C-1895).

²² En principe, lorsqu'un navire est hors d'usage, son propriétaire doit immédiatement en aviser le registrateur et s'assurer qu'il soit rayé des listes officielles. Dans les faits, ces déclarations tardent parfois à se faire, de sorte que le délai entre la cessation réelle des activités d'un bâtiment et son retrait des registres peut être de plusieurs années. Cela a nécessairement pour effet d'induire une légère surestimation de la puissance des ports. On admet toutefois que cette situation prévaut partout. Les autorités maritimes, on l'aura compris, ont tout intérêt à veiller à une gestion efficace des équipements de navigation et à tenir leur dénombrement à jour. Il n'en demeure pas moins qu'une certaine fraction de la flotte (pratiquement impossible à préciser), vraisemblablement plus en état de naviguer, figure sur les relevés du ministère.

dernier chapitre de la thèse, en mettant systématiquement à profit les «registres de l'immatriculation maritime de Québec» et ceux des «transactions afférentes aux navires».

Enfin, divers autres documents ont été consultés afin de vérifier si les bâtiments considérés répondaient aux critères de l'étude. Les *Registres des naufrages survenus en eaux canadiennes*, les *Dominion Imports During the Season of Navigation for the Harbor of Quebec* et les *Tableaux de l'inspection des bateaux à vapeur pour le district de Quebec* (années 1875 à 1895) ont contribué à lever maintes équivoques quant aux activités des navires retenus.

En règle générale, on situera à environ 100 tonneaux²³ nets la capacité de charge minimale des bâtiments de navigation hauturière.

²³ Pour simplifier les choses, disons que le tonnage d'un navire correspond à sa capacité de transport réelle, c'est-à-dire au volume intérieur de sa cale. Le tonneau représente en fait 100 pieds cube anglais ou 2,8 mètres cube. Il est à noter que dans sa recension des voiliers au long cours immatriculés au port de Québec entre les années 1787 et 1898, P. Terrien retient notamment la démarcation des 100 tonneaux pour départager les voiliers de cabotage des bâtiments hauturiers. Pareil découpage, à notre avis, s'avérera de moins en moins pertinent dans la seconde moitié du XIX^e siècle, alors que l'approfondissement progressif du chenal entre Québec et Montréal (entre 1850 et 1887, celui-ci passe de 10 1/2 à 27 1/2 pieds) permettra graduellement d'augmenter les gabarits moyens des voiliers du Saint-Laurent engagés sur ce circuit. Voir la «liste des voiliers» de Paul Terrien, *Québec à l'âge de la voile*, Hull, éditions Asticou, 1984, p. 127-211. Précisons quant à cet inventaire des «navires océaniques» qu'il exclut les constructions étrangères, les changements de propriétaires et, contrairement à ce qu'a pu affirmer à son sujet G. Bervin (voir *Québec au XIX^e siècle. L'activité économique des grands marchands*, Sillery, Septentrion, 1991, p. 208), il écarte également tous les bâtiments mus par la vapeur.

Sans pour autant nécessairement s'engager dans de longues traversées, des embarcations de dimensions plus considérables encore — de gros voiliers pouvant jauger jusqu'à 250 tonneaux enregistrés —, ne s'en livraient pas moins régulièrement à la pratique du cabotage commercial loin en aval de Québec, sur la côte labradorienne, dans le golfe ou sur la façade atlantique, par exemple. Citons aussi le cas des barges à bois, d'autres bâtiments de fort volume normalement affectés au transport de cargaisons pesantes et encombrantes dans les eaux fluviales, et qui excédaient volontiers le seuil des 100 tonneaux.

Pour les fins de notre enquête, nous avons fixé à 250 tonneaux de port enregistrés la limite supérieure du tonnage considéré, cette démarcation s'imposant d'elle-même à l'examen des carrières de navires. Le plafond des 250 tonneaux comme mesure de contenance des embarcations de cabotage offre par ailleurs un double avantage: il se conforme aux normes officielles des voyages de navigation côtière²⁴ et autorise certaines comparaisons avec les principales études de cas réalisées pour les petites batelleries de l'Est du Canada²⁵. Le problème

²⁴ À propos des critères légaux de définition de la navigation au cabotage à la fin du siècle dernier, voir le chapitre 6 de la présente étude.

²⁵ Bien entendu, c'est dans cette classe supérieure de tonnage, les embarcations jaugeant entre 100 et 250 tonneaux, que se concentreront les bâtiments dont les vocations sont les plus difficiles à déterminer. Dans *Maritime Capital*, une des références majeures de l'historiographie canadienne en matière de reconstitution de flottes, E. Sager et G. Panting adoptent aussi la frontière des 250 tonneaux: «Dividing vessels into tonnage classes creates arbitrary distinctions. Obviously vessels under 250 tons served in many different trades, but

d'affectation ne devait pas se poser pour les bâtiments mûs par la vapeur puisqu'à chaque saison de navigation, leur inspection officielle attestait leur fonction spécifique. En tout état de cause, nous estimons à moins de 5 % la proportion des nouveaux enregistrements pour laquelle la vocation première de caboteur demeure au bout du compte incertaine.

B- Le port d'enregistrement de Québec et l'industrie canadienne du transport par eau à la fin du XIX^e siècle

Résolument tournée vers l'étude de la construction navale et des infrastructures de navigation, l'histoire maritime canadienne, dans le sillage de la tradition britannique, s'est néanmoins enrichie depuis près de deux décennies de nombreux essais de reconstitution de flotte. La décennie 1970 marque en effet l'émergence, dans le champ des sciences sociales, d'un vaste courant de recherches orienté vers l'analyse socio-économique de l'industrie des transports maritimes aux XIX^e et XX^e siècles. Dans cette perspective, les travaux les plus percutants sont le fruit d'une équipe d'historiens et de géographes réunis autour des professeurs Eric W. Sager et Lewis R. Fischer. Au fil des ans, le

most were used primarily in coasting, fishing, or long coastal runs along the western side of the Atlantic Ocean.» Eric W. Sager et Gerald E. Panting, *Maritime Capital. The Shipping Industry in Atlantic Canada, 1820-1914*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1990, p. 92-94; voir aussi E. W. Sager, *Seafaring Labour. The Merchant Marine of Atlantic Canada, 1820-1914*, Kingston/Montréal/Londres, McGill-Queen's University Press, 1989, [chapitre 1].

Maritime History Group (MHG) a mis en place une imposante banque de données informatisée sur la marine marchande canadienne et publié maints ouvrages spécialisés destinés à en expliquer la croissance et le déclin.

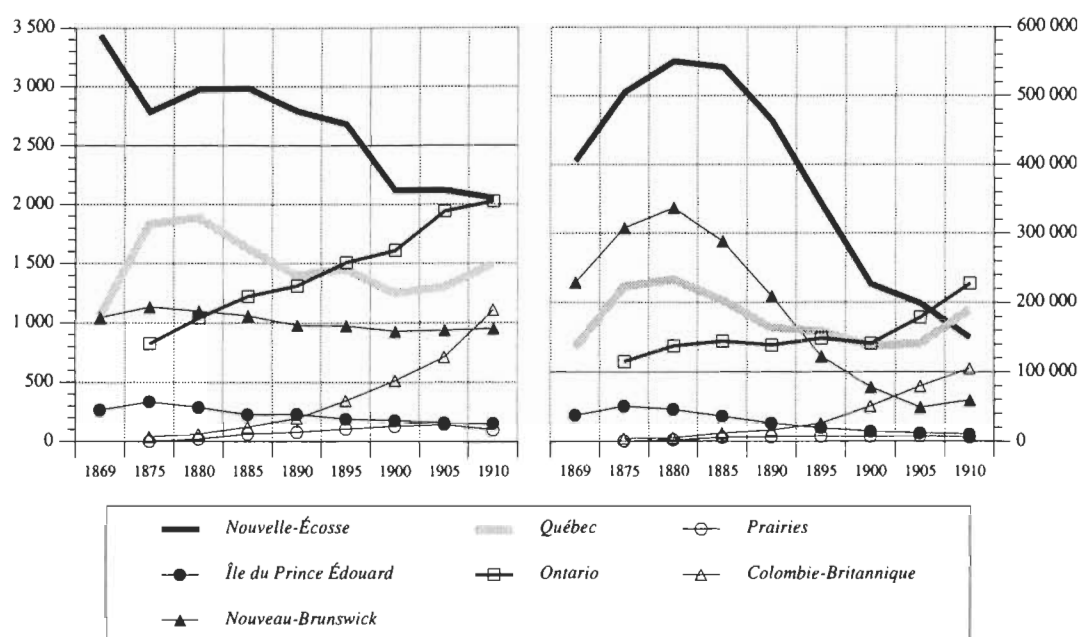
Siège de la recherche en histoire maritime, les provinces de l'Atlantique furent aussi jadis la terre d'élection des plus importants centres portuaires du continent. À leur apogée, en 1878, les flottes de la côte Est canadienne (Terre-Neuve compris) auraient, selon le MHG détenu 72% du tonnage officiel immatriculé en Amérique du Nord britannique²⁶. Mais un rapide déclin allait suivre ce sommet, entamant progressivement le rayonnement international du pays: d'une capacité supérieure à 1 million de tonneaux à la fin des années 1870, la flotte de la région Atlantique tomba à 300 000 tonnaux à la veille du premier conflit mondial; durant la même période, la marine marchande canadienne allait passer du 4^e au 10^e rang²⁷. La figure 3.2 illustre la régression marquée de la puissance maritime du Dominion au cours des années qui nous intéressent; elle laisse aussi entrevoir les signes d'un léger redressement à l'orée du XX^e siècle. Fait notoire, seule l'Ontario voyait encore ses effectifs navals se développer

²⁶ E. Sager et L. Fischer, *Transports maritimes et construction navale dans les provinces de l'Atlantique, 1820-1914*, Ottawa, La Société historique du Canada, brochure n° 42, 1986, p. 3.

²⁷ *Ibid.*, p. 18.

à la fin du siècle dernier, cette croissance étant attribuable à l'essor de plusieurs ports d'enregistrement de moyennes dimensions disséminés le long des Grands Lacs. En ces années de difficultés économiques, la diminution du potentiel de transport n'en demeurerait pas moins un phénomène important et quasi généralisé.

FIGURE 3.2
NOMBRE ET TONNAGE DES NAVIRES INSCRITS SUR LES LISTES DE L'ENREGISTREMENT MARITIME CANADIEN
PAR PROVINCE, ANNÉES 1869-1910

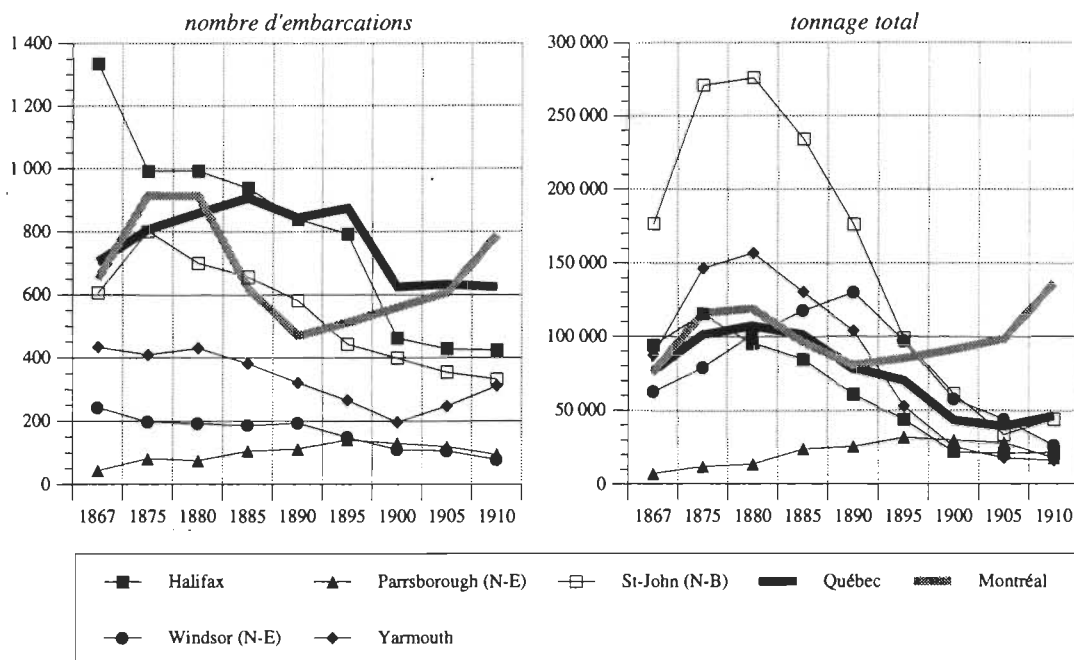


source: DSC, «Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries»
(années concernées).

Compte tenu du poids relatif de l'industrie navale des provinces de l'Atlantique dans le dernier quart de XIX^e siècle (en 1878 elle représente près des trois quarts des tonnages portés sur les registres nationaux), on ne saurait se surprendre de ce que son effondrement ait eu de telles répercussions sur la marine marchande canadienne dans

son ensemble. Les longues séries élaborées par le MHG nous enseignent cependant que les rythmes de décroissance des flottes portuaires ont varié sensiblement dans le temps et dans l'espace (voir figure 3.3). Ainsi, si l'on observe plus attentivement les fluctuations de l'immatriculation maritime aux principaux ports d'enregistrement canadiens après la Confédération, on constate que l'Est du Canada est plus durement touché par la crise, moins sensible, du reste, au Centre. Bien qu'en déficit, le port de Québec se maintient avec une remarquable constance entre la 4^e et la 5^e position parmi les sept plus grands centres (Halifax, Parrsborough (N.-É.), Yarmouth, Windsor (N.-É.), St-Jonh (N.-B.) et Montréal). Montréal, mieux encore, devait à moyens termes améliorer notablement sa situation par rapport à ses vis-à-vis canadiens. Certes, à la fin des années 1870, lui aussi avait atteint un point culminant mais à l'encontre de ses concurrents, il amorçait au début de la décennie 1890 une reprise qui allait, à partir de 1897, confirmer son hégémonie. Également perceptible dans les mouvements du commerce d'import-export, la consécration du leadership de Montréal a été fréquemment expliquée par une combinaison de facteurs dont les progrès technologiques et le déploiement de nouveaux espaces économiques.

FIGURE 3.3
NOMBRE ET TONNAGE DES NAVIRES INSCRITS DANS LES SEPT PRINCIPAUX PORTS
D'ENREGISTREMENT MARITIME CANADIEN, POUR LES ANNÉES 1867 À 1910



source: *Ibid.*

L'absence ici des marines ontariennes pourtant en plein regain d'activités, comme on l'aura compris, est due à la décentralisation des enregistrements plus haut évoquée.

Notre étude du cabotage à Québec s'insère donc dans le contexte plus large de la précarité de l'industrie navale sensible à l'échelle du pays. Dans quelle mesure les assises du commerce intérieur auront-elles aussi été ébranlées? Presque tous les travaux spécialisés en histoire maritime, nous l'avons vu, se sont concentrés jusqu'à présent sur le déclin du trafic océanique et l'affaissement du commerce international. Ainsi, on a longuement discuté des effets désastreux du

remplacement de la voile par la vapeur et de la chute des taux de fret maritimes pour la marine québécoise, et maintes fois retourné la question de la diminution du volume des exportations des produits de bases traditionnels vers les marchés d'outre-mer. S'il ne fait maintenant aucun doute que l'offre de navires de grande navigation allait littéralement s'effondrer dans les décennies 1880-1890, qu'en était-il des flottes de petits navires? Peut-on supposer qu'elles devaient connaître une situation analogue?²⁸

Les seules observations dignes d'intérêt à cet égard nous sont récemment parvenues sous la plume des ex-chercheurs du Maritime History Group et concernent exclusivement les provinces de l'Atlantique. Adoptant comme point de référence les tonnages nouvellement enregistrés des bâtiments de cabotage jaugeant moins de 250 tonneaux, E. Sager et G. Panting ont mis en évidence un désinvestissement massif de ce secteur de transport après 1875²⁹. Malheureusement, les auteurs écartent très vite la question du cabotage comme telle; étant donnée sa faible contribution au volume

²⁸ Entre la grande et la petite navigation, il existe évidemment une différence de marché. Les conditions d'exploitation des flottes océaniques et intérieures divergent également. Conçus pour être écoulés sur les marchés étrangers, les long-courriers sortis des chantiers de Québec ne trouvaient que rarement d'armateurs ou de propriétaires québécois (on en compte en fait environ une douzaine pour tout le XIX^e siècle, dont les plus illustres sont les P. Valin, J.-G. Ross, H. Fry, N. Rosa, etc.). Les embarcations de cabotage, quant à elles, étaient mises à profit par des intérêts locaux.

²⁹ E. Sager et G. Panting, *Ibid.*, p. 95.

global du potentiel nautique de la région, le cabotage n'interpellait à vrai dire que marginalement la problématique du déclin de l'industrie navale des provinces Maritimes à la fin du siècle dernier.

En comparaison avec les résultats obtenus pour les petites flottes des ports des Maritimes, le cas de Québec apparaîtra passablement moins défavorable. Les *Listes des navires inscrits sur les registres du Canada* (secteur port de Québec) indiquent en effet qu'au 31 décembre 1874, point de départ de notre enquête, la batellerie du cabotage (embarcations jaugeant 250 tonneaux nets et moins) rattachée à la capitale comportait 683 unités d'une capacité collective de 51 474 tonneaux enregistrés. Déjà à cette époque, les petits navires immatriculés à Québec occupaient une part prépondérante du contingent de transport total du port (bâtiments océaniques compris), soit près de 90% des bâtiments enregistrés pour environ la moitié du tonnage officiel³⁰. Cette proportion tendra à s'accroître encore par la suite. À cet égard, on peut sans autres préliminaires affirmer que la petite navigation pratiquée à Québec apparaît davantage axée sur le marché intérieur.

³⁰ D'après le bottin commercial de Québec, l'essentiel de la construction navale à la fin de l'année 1873 se concentrait dans une douzaine de chantiers sis sur la rivière St-Charles et à Lévis, où l'on fabriquait principalement de «petits vaisseaux pour le cabotage». J.C. Langelier, *Annuaire du commerce et de l'industrie de Québec pour 1873*, L. H. Huot éd., p. 7.

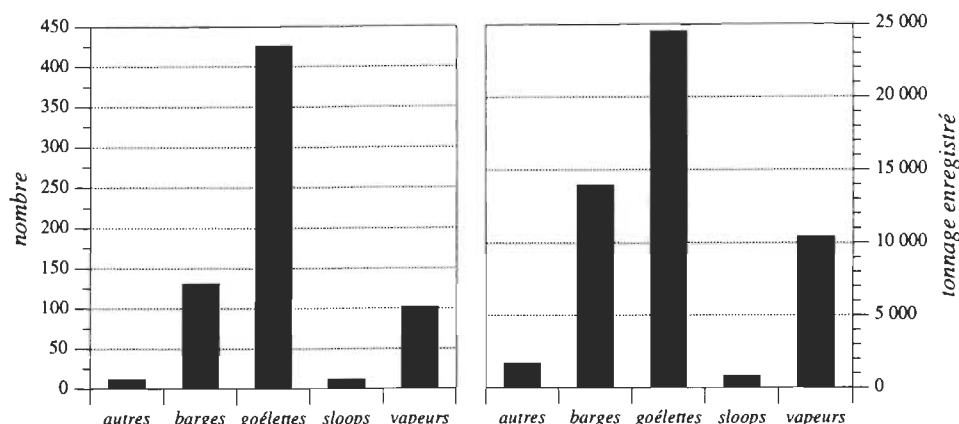
Chapitre 4

LA BATELLERIE À VOILES ET SES USAGES

Durant les dernières décennies du XIX^e siècle, la flotte fluviale de Québec relève, par sa morphologie générale, des batelleries de type «pré-industriel». En 1874, la propulsion éolienne y prédomine nettement: plus de 80 % des embarcations sont alors équipées de voiles¹. Caractérisée par la forte représentation des voiliers de petite et de moyenne contenance, elle est surtout composée de goélettes en bois robustes mais lentes, spécialement adaptées au transport de pondéreux. L'importance de la voile est également confirmée par le tonnage transporté qui s'élève à 72 %. À la fin du siècle, comme nous allons le voir, le monde des petits navires rattachés au port de Québec aura conservé ses traits fondamentaux.

¹ Le décompte exclut les barges qui, au sens strict, n'entrent ni dans la catégorie des voiliers ni dans celle des vapeurs. Les barges, bien souvent, ne sont pas pourvues d'un mode de propulsion autonome. Elles se déplacent généralement en convois, touées par de petits remorqueurs. Même celles mâtees sont fréquemment assistées par les *tug boats*.

FIGURE 4.1
NOMBRE ET TONNAGE DES PETITS NAVIRES ENREGISTRÉS AU PORT DE QUÉBEC
SELON LE TYPE D'EMBARCATION (1874)



source: DSC (n° 5, 1875) «Listes des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada [port de Québec]».

De prime abord, la catégorie des bâtiments à voiles se distingue par l'homogénéité de ses composantes; la goélette règne presque sans partage, (95% des bâtiments dotés d'une voilure en 1874 sont en fait des goélettes (schooners), le reste étant à peu près également réparti entre deux extrêmes, les lourds voiliers tels les brigantins (brigantines) et les plus légers, les corvettes (sloops)², souvent identifiées sous l'appellation équivoque de «bateaux» par les contemporains. Il ne

² Le sloop est généralement utilisé pour le chargement/déchargement à l'échouage sur les berges des petites rivières comme sur les rives fluviales. Dans un article consacré à la construction navale à Québec entre 1760 et 1825, P. Dufour signale qu'à cette époque, les sloops étaient exclusivement construits entre le village de Pointe-au-Père et Montréal, et qu'ils étaient normalement de petite taille (entre 30 et 60 tonnes). Pierre Dufour, «La construction navale à Québec, 1760-1825: sources inexplorées et nouvelles perspectives de recherches», *RHAF*, vol. 35, n° 2, (sept. 1981), p. 239. Dans la seconde moitié de XIX^e siècle, ces embarcations auront la réputation d'être plus petites encore.

faudrait pas les confondre avec d'autres bâtiments de petite navigation communément en usage sur le fleuve qui lui sont facilement assimilables. À cet égard, il convient de rappeler qu'au XIX^e siècle, le terme «bateau» n'avait pas le sens générique qu'on lui accorde généralement aujourd'hui. Dans le langage de navigateurs, il désignait en effet un style d'embarcation bien spécifique, non pas, comme on pourrait le croire, n'importe quel genre de petit voilier. Et, pour ajouter à l'ambiguïté, ladite dénomination comportait à l'époque plusieurs variantes régionales... Ainsi, sur le Saint-Laurent supérieur, dans le secteur des rapides en amont de Montréal jusqu'à Kingston, on utilisait le mot «bateau» (ou «Durham boats») pour nommer les petites embarcations effilées et non pontées ou semi-pontées conçues pour les déplacements en eaux troubles³, alors que, dans le bas du fleuve, on avait coutume de réserver l'emploi du vocable aux goélettes à fond plat⁴! Sous le régime français, le bateau était souvent en fait une simple chaloupe.

La terminologie maritime, il faut le reconnaître, recèle de nombreux pièges qui font du classement des embarcations de cabotage un véritable défi pour l'historien. Malgré l'incertitude des

³ Voir entre autres Nora Corley, «The St. Lawrence Ship Channel, 1805-1865», *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 8 (1967), p. 278-279.

⁴ Sur les traditions orales des navigateurs et marins du Saint-Laurent au XIX^e et au début du XX^e siècle, voir William Morin, *La langue des navigateurs*, Québec, Imprimerie du Soleil, 1938.

dénominations, il est tout de même possible d'appréhender ce vaste monde des bâtiments à voiles en portant notre attention sur quelques-unes de leurs caractéristiques architecturales et en considérant de plus près leur gréement. L'arrangement particulier des mâts et des voilures⁵ influence pour beaucoup la vocation du navire.

A- La goélette: un élément clé de la petite navigation articulée à Québec

De ces premières observations portées sur la répartition de la flotte fluviale, l'omniprésence de la goélette est sans conteste le phénomène le plus remarquable. Cette dernière ressort en effet comme la pièce maîtresse de l'armature du cabotage effectué dans l'orbite du port de Québec. En l'absence d'études spécialisées pour les autres batelleries du Saint-Laurent, il s'avère impossible d'évaluer l'apport exact de ce type de voiliers aux effectifs globaux de la petite navigation pratiquée ailleurs sur le fleuve. Nous croyons cependant que la goélette y a joui là aussi d'un statut privilégié, et que sa très grande popularité comme

⁵ Bon nombre de ces voiliers étaient fabriqués par les navigateurs eux-mêmes, dans de petits chantiers improvisés sur place. Leurs voiles, cependant, étaient normalement confectionnées à Québec par des maîtres-voiliers rompus à l'exercice du métier. Parmi les plus réputés d'entre eux, les J. Jarvis, J. Dawe, R. Blackiston et R. Hudson, comme nous le verrons plus tard, agissaient également à titre de principaux bailleurs de fonds avant et après l'inauguration des voiliers, lors du parachèvement de leur construction [conformément à la 3^e partie de la loi 36 Vict., chap. 128 (1874) décrite au chapitre 1], lors de leur armement, mais aussi au cours de leur commercialisation.

véhicule de transport fluvial ne devait aucunement se démentir. Pour s'en convaincre, il suffit de prendre à témoin l'offre globale de navires issus des chantiers navals de la vallée laurentienne: au siècle dernier, la goélette représentait à elle seule plus de la moitié des bâtiments produits et lancés, suivie des longs-courriers marchands et des sloops⁶. Ces qualités techniques, nous le verrons, justifiaient pour une large part l'engouement des caboteurs du Saint-Laurent pour la petite goélette en bois.

Pierre angulaire de la petite navigation autour de Québec, la goélette à voiles a été décrite par nombre de chercheurs sensibles au patrimoine maritime du Saint-Laurent: historiens, ethnologues, archéologues, muséologues et folkloristes, tant spécialistes que simples amateurs⁷. Plus que l'activité de transport comme telle, celle-ci a suscité une abondante littérature trop longue à énumérer ici. Parmi la

⁶ Voir Alain Franck, *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent*, L'Islet-sur-Mer, Musée maritime Bernier, p. 22.

⁷ Pour une description technique approfondie des voiliers en bois et de leurs transformations architecturales à travers le XIX^e siècle, voir en particulier B. Greenhill, *The Merchant Schooners*, New York, Augustus M. Kelley, 1968. Retenons aussi, pour le secteur des Grands Lacs canadiens, les travaux de James P. Barry, *Ships of the Great Lakes, 300 Years of Navigation*, Berkeley, Howell-North Books, 1974. Outre les ouvrages publiés sous la direction du MHG pour les Maritimes, et en particulier *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region* (1978), on verra également H. F. Pullen, *Atlantic Schooners*, Fredericton, Brunswick Press, 1967. Enfin, citons la contribution de David J. McDougall pour la région de la Gaspésie, «Gaspé Coasting Schooners in the 18th and 19th Centuries», in *Traditions maritimes au Québec*, Gouvernement du Québec, Commission des biens culturels, 1985, p. 372-385.

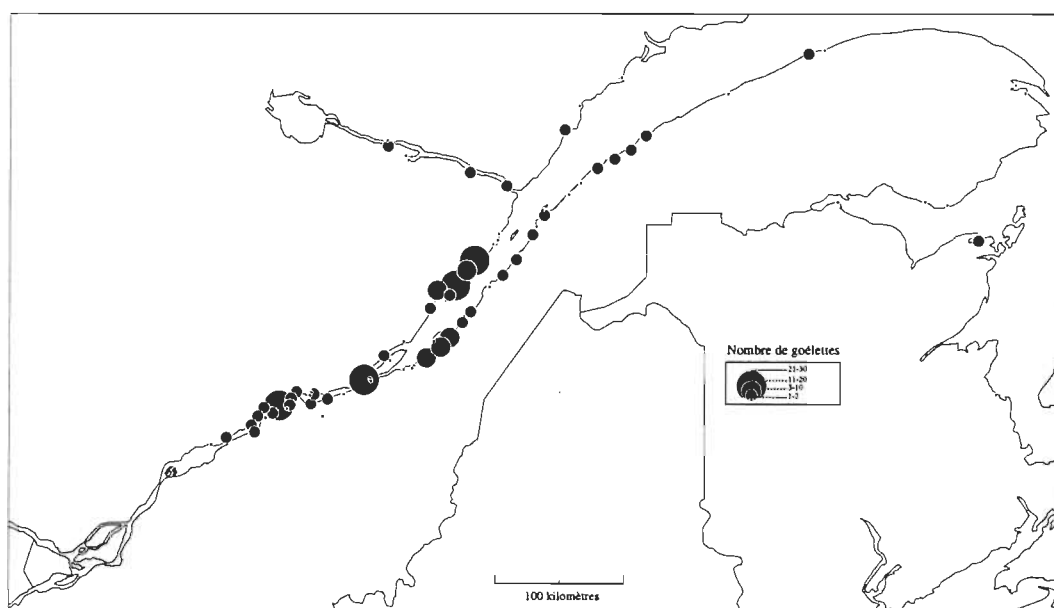
kyrielle d'ouvrages au caractère scientifique plus ou moins accusé consacrés à la goélette de petite navigation, deux recherches originales ont permis de faire la lumière sur certaines caractéristiques d'une partie des équipements du cabotage articulé à Québec (mode de production artisanal, description de l'architecture, exemples de marchés de construction de goélettes, etc.), et nous interpellent par conséquent plus directement. À notre avis, les travaux de Franck et Desgagnés définissent très bien ce qu'était la petite goélette laurentienne à «l'âge de la voile» et méritent certainement qu'on s'y attarde plus longuement.

Plusieurs ont vu dans la production d'embarcations de cabotage un aspect important de la pluriactivité dans le Québec de la seconde moitié du XIX^e siècle. De facture artisanale, les petites goélettes proviennent massivement du monde rural. En fait, plus des trois quarts des goélettes composant la flotte de Québec ont été construites dans les paroisses riveraines dispersées plus ou moins loin en aval de la ville, de part et d'autre du fleuve⁸. La carte 4.1 nous livre un premier aperçu de la répartition géographique des centres pourvoyeurs de goélettes. Elle met en évidence — à la faveur des apports massifs de

⁸ Il importe d'éviter toute méprise quant au lieu d'origine des bâtiments immatriculés à Québec. Comme l'a à juste titre souligné P. Dufour (*op. cit.*), les historiens ont longtemps surestimé l'activité maritime des chantiers de Québec, la liste dressée à la fin du siècle par Narcisse Rosa leur attribuant en fait toutes les constructions effectuées en bas de Montréal.

Québec, de Saint-Étienne-de-la-Malbaie et des Éboulements — une légère prépondérance de la rive nord sur la rive sud, où les productions sont par ailleurs plus éparses. En amont, l'aire de mise en chantier des goélettes ne remonte cependant guère plus haut que Champlain. D'importantes concentrations sont à signaler à Grondines: non seulement cette dernière contribue-t-elle à plus de 40% des constructions de goélettes en haut de Québec, mais elle déploie également, en ce qui concerne ce genre de navires, une capacité de transport inégalée.

CARTE 4.1
LIEU DE CONSTRUCTION DES GOÉLETTES
 SELON LES LISTES DE L'IMMATRICULATION MARITIME DU PORT DE QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 1874



source: *DSC* (1875), «Liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada au 31 décembre 1874 (port de Québec)».

Tout porte à croire que les voiliers fabriqués dans le Centre et dans l'Ouest du Québec avant le milieu des années 1870 appartenaient à la

zone d'influence montréalaise, où, rappelons-le, ceux-ci pouvaient encore s'enregistrer en vertu des deux systèmes d'immatriculation, britannique ou canadien. L'hypothèse est d'autant plus probante que la navigation dans la région proche de Montréal devait longtemps reposer sur des batelleries spécialisées, adaptées aux exigences spécifiques des parcours en eaux peu profondes, et ce tant en amont, pour le passage des canaux, qu'en aval, où le franchissement des hauts-fonds du lac Saint-Pierre exigeait l'emploi d'embarcations naviguant avec un enfoncement minimal, et développant un très faible tirant d'eau. L'espace lacustre devait même constituer une zone charnière pour les différents types de navigation ayant cours sur le Saint-Laurent jusqu'aux années 1845 environ, celui-ci s'inscrivant alors, d'après les travaux de Courville/Robert/Séguin, comme un point de rupture de charge pour les navires de grand gabarit.

Le caractère de zone de contact est accentué par un certain nombre de faits. D'abord, jusqu'à ce que le chenal ait atteint une profondeur suffisante, la grande batellerie dut obligatoirement s'arrêter aux extrémités du lac pour effectuer un transbordement. Cette opération, très tôt décriée par les marchands montréalais, impliquait des barges de petites dimensions* ainsi que les services d'un remorqueur. Ensuite, les sociétés de remorquage, comme les lignes de navigation fluviale, maintenaient des agences aux trois points stratégiques du lac: Trois-Rivières, Berthier et Sorel.⁹

9 S. Courville, J.-C. Robert et N. Séguin, «La vie de relation dans l'axe laurentien au XIX^e siècle: l'exemple du lac Saint-Pierre», *Les dynamismes culturels en France et au Québec, Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, vol. 75, n° 4, 1988, p. 355-356.

*N.B. Sur ce plan d'eau, les dites barges étaient probablement des embarcations

Nous examinerons tantôt plus en détail la question des bases d'approvisionnement de la flotte québécoise.

Les goélettes originaires de la Côte-du-Sud ont fait l'objet d'un examen détaillé sous l'œil exercé d'Alain Franck, du *Musée maritime Bernier*, tandis que celles en provenance de Charlevoix ont été étudiées par l'ethnologue Michel Desgagnés¹⁰, arrière-petit-fils d'un célèbre navigateur de la région. Ces auteurs, l'un et l'autre, ont stimulé notre réflexion sur les techniques du cabotage et les procédés de fabrication des petits voiliers. Ils ont, du reste, largement inspiré cette présentation des aspects plus strictement matériels de la goélette.

La goélette de petite navigation, avons-nous dit, se reconnaît à la nature de son gréement. Alain Franck en a fourni le signalement suivant:

Une goélette est un voilier à deux mâts, le mât avant étant plus court que le mât arrière; sa voilure est composée de deux grandes voiles auriques ou trapézoïdales, celle en avant plus petite que celle arrière, et de deux voiles triangulaires sur l'avant rattachées au mât de misaine. Bien que ce gréement connaisse plusieurs variantes, il reste pour ainsi dire toujours le même, c'est-à-dire deux mâts de longueurs inégales portant des voiles de formes trapézoïdales.¹¹

ouvertes s'apparentant aux chaloupes.

¹⁰ A. Franck, *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent*, L'Islet-sur-Mer, Musée maritime Bernier, 1984 et M. Desgagnés, *Les goélettes de Charlevoix*, Montréal, Leméac, 1977.

¹¹ A. Franck, *Ibid.*, p. 21.

Par rapport aux autres classes de voiliers, la goélette possède de multiples atouts. Sa construction et son entretien, par exemple, s'avèrent nettement moins coûteux que ce n'est le cas pour les bâtiments à voiles carrés. Suivant les estimations des autorités maritimes, le prix de revient au tonneau de la goélette serait, pour les années qui nous intéressent, d'environ deux fois inférieur à celui du grand navire marchand (le ship), voire trois fois moins élevé que celui des bateaux à vapeur. Outre la question de l'investissement initial, cette dernière aurait aussi le mérite d'offrir d'excellentes conditions d'exploitation, en présentant à la fois une bonne tenue et une grande maniabilité avec un équipage réduit. À ce sujet, les registres d'arrivées de petits navires au port de Québec nous indiquent que trois hommes suffisaient généralement pour manœuvrer les plus grandes d'entre elles¹². La goélette du Saint-Laurent se démarque enfin des goélettes hauturières par ses proportions plus compactes (sa longueur équivaut généralement à 3 fois sa largeur contre un rapport de 1/4 pour sa consœur maritime), ce qui fait d'elle un bateau de charge beaucoup moins rapide.

¹² Évaluation faite à partir des registres des *Dominion Imports During the Season of Navigation*, (port de Québec), pour les années 1875, 1884, 1890 et 1895.

Caractéristiques physiques et adaptation au milieu marin

D'interminables débats entourent le problème des origines géographique et spatiale de la goélette. Sa version nord-américaine serait vraisemblablement le produit d'une lente évolution des embarcations de pêche à deux mâts, mais l'hypothèse reste à confirmer. Dans tous les cas, la plus ancienne mention de goélette portée aux registres de l'immatriculation maritime de Québec date de la seconde moitié du XVIII^e siècle; la pionnière, «Marie», jaugeant 17 tonneaux, aurait été construite à l'anse Gardeur en 1752¹³. On connaît par ailleurs fort mal les usages qu'on réservait alors aux goélettes. C'est qu'aucune source ne permet d'établir le profil de leurs activités à cette époque.

Tout au plus peut-on affirmer que vers le milieu des années 1840, la petite navigation à voiles gravitait essentiellement dans l'orbite de Québec (environ 3/4 des voiliers et les 2/3 de la main-d'œuvre employée appartiennent au port de Québec) et qu'elle était majoritairement concentrée en aval de la ville (près de 59% du trafic s'effectuait alors en bas de Québec)¹⁴.

¹³ APC, RG 12, A1, vol. 153, *Quebec Shipping Registers* (1787s)

¹⁴ Ces statistiques, tirées des tableaux présentés par le Bureau de l'Inspecteur-Général au 20 mars 1845, ne permettent évidemment pas de distinguer les goélettes des autres embarcations équipées d'une voilure. Signalons que les taux calculés ici excluent les effectifs employés exclusivement sur les Grands Lacs (ces navires sont surtout immatriculés dans les ports du Haut-Canada) de même que ceux affectés au commerce d'outre-mer. Voir *JALBC*, 8 Vict. (1844-45), app. HHH, «État du tonnage et du nombre de navires et autres

S'il faut donc renoncer, pour ces années lointaines, à tout espoir de reconstitution exhaustive, on peut tout de même se faire une certaine idée des carrières des petites goélettes immatriculées à Québec à partir des nombreux journaux d'époque, récits de voyage, ou monographies de paroisses qui les relatent. Plusieurs témoignages attestent la diversité de leurs usages: outre les fonctions de transport, de commerce et de service (courrier, traverse, etc.) elles remplirent très tôt, en régions éloignées, celles de support à la colonisation. L'ouverture des premières paroisses au Saguenay en est une illustration bien connue de tous.

Au mois de mai (1838), un groupe d'hommes de la société des vingt-et-un, tous de La Malbaie, décidèrent d'aller s'établir au Saguenay, sous la direction d'Alexis Tremblay dit Picoté. C'est à bord de la goélette «Ste-Marie», appartenant au capitaine Thomas Simard, qu'ils quittèrent Charlevoix pour la Baie des Ha Ha. Ils fondèrent l'Anse-St-Jean, Grande-Baie, Bagotville et plus tard d'autres paroisses. Ils seront aussi les premiers à construire des goélettes.¹⁵

Le peuplement de la Côte-Nord et du Labrador, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, devait aussi reposer presque entièrement sur elles.

vaisseaux possédés dans cette Province dans le cours de l'année 1844, distinguant autant qu'on a pu le faire, ceux employés sur les Lacs, sur le fleuve St-Laurent au-dessus de Québec, ceux qui sont employés dans le cabotage en bas de Québec et dans le Golfe St-Laurent, et ceux qui sont engagés dans le commerce d'outre-mer, etc. transmis conformément à une Adresse de l'Honorable Assemblée législative du 10 février 1845».

¹⁵ Chanoine F.X. Frenette, *Notes historiques sur la paroisse de St-Étienne de La Malbaie*, Chicoutimi, 1952, p. 49-51.

Sécurité et manœuvrabilité au détriment de la vitesse

S'il s'avère impossible, dans l'état actuel de la recherche, de retracer les origines de la goélette laurentienne et de mesurer l'étendue de ses activités, il en va de même pour ce qui est d'établir la chronologie fine de son évolution architecturale antérieurement à la période prise en compte par notre étude¹⁶. Aussi nous aviserons-nous, à l'exemple d'Alain Franck, de situer très approximativement au début du XIX^e siècle l'apparition de la plus importante variante apportée à la goélette à voiles avant l'avènement de la motorisation: l'adoption du fond plat («flat bottom»). Cette innovation devait transformer la pratique de la petite navigation tant sur le fleuve que sur les affluents navigables.

C'est en 1898 que fut installé le premier moteur Diesel à bord d'une nos petites goélettes. Au début du XX^e siècle, l'utilisation de l'automoteur commence à se répandre, mais il faudra attendre la fin de la Première Guerre mondiale avant que les hors-bords ne connaissent une certaine expansion dans l'orbite de Québec.

L'automoteur représente à n'en pas douter une véritable révolution eu égard à la souplesse d'exploitation qu'il apporte. La

¹⁶ Le rapide coup de sonde que monsieur A. Franck a jeté dans les actes notariés avant 1850 laisse déjà entrevoir toute la richesse des «marchés de construction de goélettes» pour la connaissance des techniques de fabrication de ce type de voilier. Cette masse documentaire mériterait certes d'être davantage exploitée.

propulsion autonome, en effet, allait entraîner un réaménagement complet de l'organisation du travail, et, plus largement, du mode de vie de l'équipage (souvent familial) à bord. Avec elle s'ouvre un nouveau volet de l'histoire de la petite navigation sur le Saint-Laurent qui dépasse par ailleurs les charnières temporelles de la présente étude.

La goélette à fond plat est avant tout une goélette d'échouage. Moins performante que la goélette à quille, elle a cependant l'avantage de développer un tirant d'eau plus faible tout en étant encore plus sécuritaire que sa vis-à-vis. Sa conformation particulière, en effet, favorise un mouillage plus stable, sans inclinaison latérale, ce qui facilite d'autant les opérations de chargements et de déchargement. On ne mesure pleinement l'intérêt de ses caractéristiques qu'en considérant les contraintes de la navigation sur le Saint-Laurent: grâce à sa cale réduite, la goélette à fond plat pourra aisément circuler dans les eaux peu profondes de l'estuaire, accéder aux battures et aux rivages autrefois inabordables, pénétrer plus profondément à l'intérieur des affluents secondaires et évoluer librement à l'embouchure des rivières où se concentrent les grands équipements de production actionnés par l'énergie hydraulique, etc. Bon nombre d'entrepreneurs forestiers et de grands propriétaires de moulins ou de manufactures participent d'ailleurs au financement des goélettes de cabotage immatriculées à Québec, tels les Bertrand, Fraser, King, Méthot, Price, pour n'en nommer que quelques-uns; certains écoulent

cependant ainsi une partie de leur production dans d'autres ports de mer, à Rimouski, Gaspé ou Saint-Jean Nouveau-Brunswick, etc.

Avant les années 1850-1860, alors que se refaçonne le paysage côtier sous l'effet de la multiplication des quais¹⁷, la goélette à fond plat s'inscrit d'ores et déjà en tête de file de la navigation au *tramping*. Navigateurs et riverains, tous étaient à même d'apprécier les qualités exceptionnelles de ce voilier qu'on déchargeait directement à l'aide de simples charrettes ou de traîneaux tirés par des chevaux, évitant ainsi les fastidieuses opérations de transbordement des marchandises dans les chaloupes. En contrepartie de cette liberté de mouvements, la goélette à fond plat présentait néanmoins certains inconvénients qui la rendaient moins attrayante lorsque les conditions du mouillage ne jouaient plus¹⁸. Sur les circuits bien balisés et les trajets de grand

¹⁷ Comme nous l'avons mentionné au chapitre précédent, très peu de havres offrent un mouillage sécuritaire aux navigateurs dans le bas du fleuve. Par ailleurs, même si un nombre grandissant de villages côtiers sont équipés de quais (en 1860, on en dénombre environ une douzaine entre Québec et Rimouski), plusieurs d'entre eux s'assèchent suffisamment à marée basse pour contraindre, de toute manière, les goélettes à s'échouer. Pour une cartographie des quais érigés sur le Saint-Laurent entre 1840 et 1860, voir J. Martin, «L'organisation de la navigation sur le Saint-Laurent: le développement des infrastructures de transport fluvial entre 1840 et 1860 d'après les British Admiralty Charts», *Le pays laurentien au XIX^e siècle*, Cahier 1, Université Laval/UGAM/UQTR, 1992, p. 201-217.

¹⁸ À différents endroits dans le secteur portuaire de Québec et plus particulièrement dans le bassin Louise à partir des années 1890, les goélettes, quelles qu'elles soient, devaient faire appel à un remorqueur pour s'amarrer aux quais des grossistes. Nous verrons plus tard que l'essentiel de la fonction de remorquage à Québec était assumée par un armement de petits remorqueurs,

cabotage le long de la Côte-Nord ou dans le golfe, d'aucuns lui préféreraient encore la traditionnelle goélette à quilles. Dans *Marins du Saint-Laurent*, Gérard Harvey résume ainsi ce qu'il perçoit comme les «travers» du fond plat:

Comme la surface de dérive est un élément capital de la performance voilière et par conséquent propulsif de la goélette à quille, le fond plat provoque une perte de vitesse; à quai où à l'échouage elles se comportent bien; elles font piètre figure au large où elles craignent le roulis et le tangage.¹⁹

De même, les goélettes à fond plat seront de moins en moins utilisées à mesure que l'on remonte le fleuve, sauf peut-être comme allèges pour les vaisseaux. En amont de Québec, en effet, les flux de la marée diminuent si rapidement qu'ils rendent très vite impraticable la remise à flot des bâtiments à voiles. Rares sont les voiliers de moyennes dimensions qui, au demeurant, s'aventureront en cabotage libre dans la zone méso-fluviale en haut de Portneuf, où l'étroitesse du chenal entrave considérablement les manœuvres de louvoisement²⁰. À l'instar des vaisseaux au long cours, plusieurs d'entre eux choisiront de se rendre à Montréal en remorquage plutôt que sous voiles.

les *tugs*, propriétés de M. Hackett.

¹⁹ G. Harvey, *Marins du Saint-Laurent*, Montréal, Éditions du Jour, 1974, p. 57-58.

²⁰ Entre la Pointe Platon et l'anse de Portneuf, les plus grands voiliers étaient en fait souvent astreints à attendre deux marées avant de pouvoir poursuivre leur course.

Les conditions particulières de navigation sur le Saint-Laurent commandent donc un ajustement fonctionnel des embarcations selon les itinéraires empruntés et, peut-être plus encore, selon l'accessibilité des escales. L'adaptation des goélettes à voiles à la navigation de halte en halte, d'après certains caboteurs, représentait d'ailleurs leur principal attrait par rapport aux bateaux à vapeur. Comme nous allons pouvoir le vérifier, nombre d'entre eux devaient pleinement tirer profit de cet avantage comparatif, exploitant des goélettes de dimensions relativement modestes, maniables dans des espaces restreints ou peu profonds, mais qui n'en demeurait pas moins assez logeables.

Typologie et usages des goélettes en 1874

D'après les listes officielles de l'enregistrement maritime, la flotte de petits navires immatriculés à Québec comportait donc, en 1874, quelque 426 goélettes jaugeant 24 529 tonneaux enregistrés. Lancées pour la plupart sous la poussée des grands booms de la construction navale des années 1853-1856 et 1863-1866, nombre d'entre elles entamaient déjà la seconde partie de leur carrière au moment où s'amorce notre enquête. À cette étape de leur vie active, les frais de construction des goélettes étaient normalement remboursés. Plusieurs, par contre, à la suite d'un premier naufrage ou en raison d'avaries

partielles de leur cargaison, n'en imposaient pas moins encore à leur propriétaire de nouvelles charges pour les maintenir en état de naviguer²¹.

Au début des années 1870, la conjoncture qui prévaut à Québec n'est guère favorable à l'injection massive de capitaux dans le domaine de la petite navigation. Frappée par la diminution du commerce et par le déclin de l'industrie de la construction navale²², la vieille capitale entrait alors dans une phase de récessions cycliques. D'après

²¹ Nous ne disposons pas de statistiques relatives aux naufrages de petits navires sur les eaux de l'intérieur avant le début des années 1870. À partir de la saison de navigation de 1875, toutefois, ces données sont rendues publiques par le gouvernement fédéral (voir les *Documents de la Session du Canada*, «Tableaux des naufrages et accidents aux navires naviguant dans les eaux de l'intérieur du Canada»). Les listes publiées relèvent les pertes en vies humaines, offrent une estimation très précise de la valeur des dommages subis par les navires et leur cargaison, indiquent le lieu et la cause de l'accident et signalent enfin le nom du bâtiment sinistré ainsi que son port d'attache officiel. En l'absence de données sérielles permettant d'établir le nombre exact d'accidents survenus à nos goélettes au 31 décembre 1874, ce sont les témoignages des contemporains — et les mesures concrètes mises en œuvre par les autorités maritimes en vue d'endiguer les risques de la navigation fluviale (sur cette question, voir le premier chapitre de la thèse) — qui nous indiquent que les naufrages étaient à cette époque chose courante. À titre indicatif, signalons qu'en moyenne, au moins une goélette de la flotte de Québec connaîtra un accident grave par mois (500 \$ de dommages et plus uniquement sur le bâtiment) entre les années 1875 et 1879.

²² S'appuyant sur les données des *Recensements du Canada* et l'*Annuaire de la ville de Québec* de 1873, les auteurs de l'*Histoire de la ville de Québec* quantifient ainsi le déclin de l'industrie de la construction navale dans la région du port de Québec: en 1861, avancement-ils, les chantiers employaient environ 2 000 hommes; en 1871, le nombre d'ouvriers était passé à 1281, puis à 800 seulement en 1873. Ces statistiques, évidemment, englobent ici tous les types de construction. J. Hare, M. Lafrance et D.-T. Ruddel, *Histoire de la ville de Québec, 1608-1871*, Montréal, Boréal/Musée canadien des civilisations, 1987, p. 263-265.

les travaux de C. Beaulieu, la quantité de faillites personnelles enregistrées à Québec au cours de la décennie 1870 aurait même atteint des sommets inégalés²³. À partir de 1875, comme nos travaux antérieurs l'ont démontré, l'activité portuaire générée par cette forme de transport allait d'ailleurs régresser sensiblement, en partie à cause d'une baisse du tonnage collectif des embarcations mais surtout en raison de l'effondrement de leur nombre²⁴.

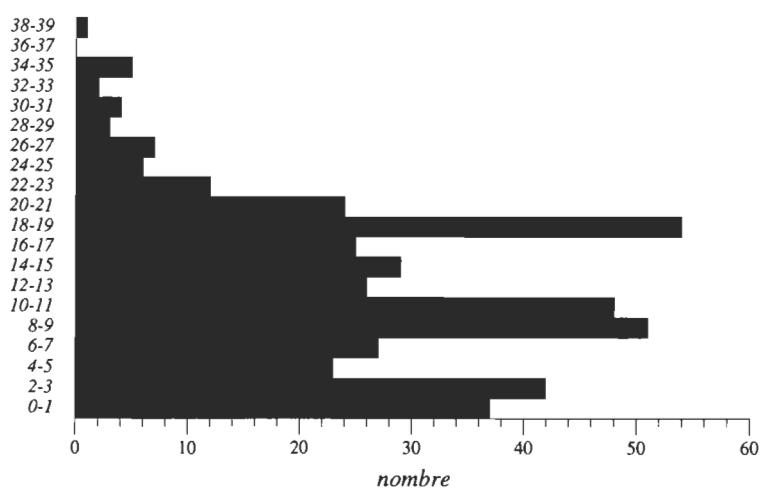
Dans ce contexte de morosité ambiante, la situation générale de la flotte de voiliers n'est pas sans soulever certaines inquiétudes. Un rapide coup d'œil sur la pyramide d'âge des goélettes inscrites à Québec en 1874 (figure 4.2) laisse en effet planer le doute sur la capacité de maintenir la flottille à voiles à moyen terme. Ainsi, les investissements dans la petite batellerie apparaissent-ils particulièrement instables. On connaît bien, à partir de 1872, une reprise apparente, mais celle-ci compense à peine la décélération marquée du rythme de renouvellement des équipements de transports fluviaux au lendemain de la Confédération. Mais il y a plus alarmant encore. Où allait-on trouver les fonds nécessaires pour soutenir une

²³ Claude Beaulieu, *Le crédit et la faillite à Québec (1873-1879)*, Université Laval, mémoire de maîtrise (histoire), 1983.

²⁴ Sur les statistiques de la petite navigation à l'entrée du port de Québec, voir France Normand, *Navigaton intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIX^e siècle*, Université du Québec à Trois-Rivières, mémoire de maîtrise (études québécoises), 1988, [appendice VIII].

batellerie d'ores et déjà surannée, alors que plus du quart des embarcations étaient vieillissantes (près de 28 % des goélettes enregistrées à Québec en 1874 avaient atteint les 18 ans et plus), pour ne pas dire complètement désuètes, et devraient incessamment être remplacées? C'est ce que nous nous efforcerons tantôt de vérifier. Toutefois, avant de soulever les enjeux de la relève, il nous faut mieux comprendre le comportement de la flotte au point de départ.

FIGURE 4.2
RÉPARTITION DES GOÉLETTES IMMATRICULÉES À QUÉBEC EN 1874 SELON L'ÂGE



source: *Ibid.*

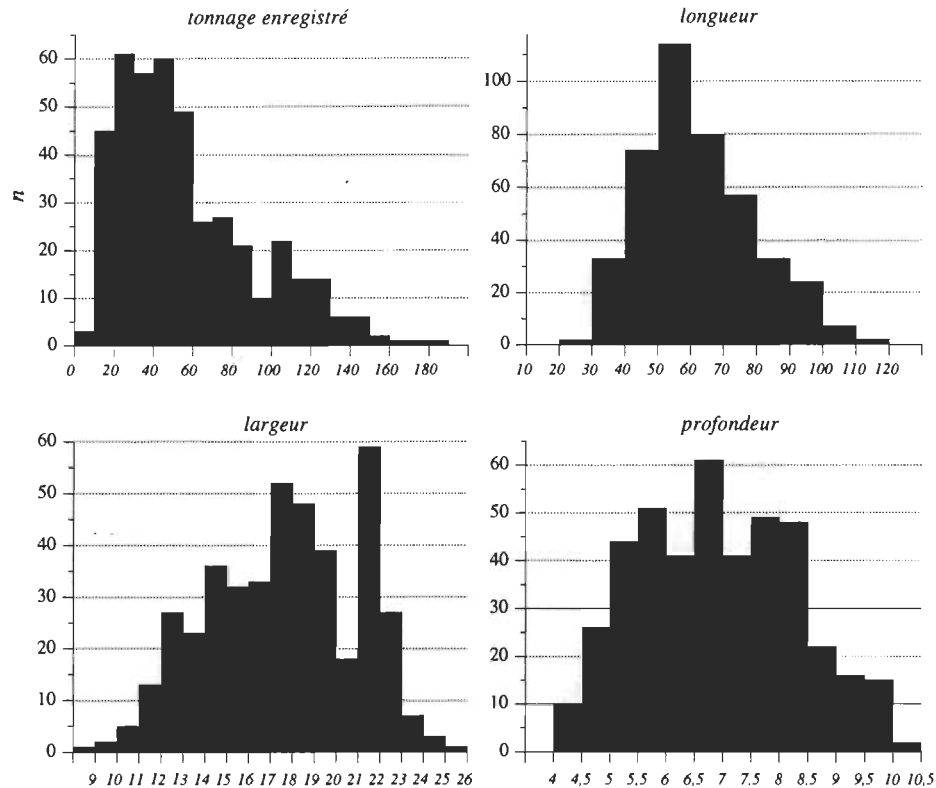
Si l'on pressent les symptômes d'un malaise, l'état de la flotte de Québec tel qu'il se présente à nous à la fin de la décennie 1874 n'est pas pour autant uniformément dégradé. Certains secteurs de transport, par exemple, ont connu des développements significatifs au cours des cinq ou six dernières années. Le grand cabotage, notamment, apparaît en émergence. C'est là, du moins, que se concentre l'essentiel des inves-

tissements récents. Lorsque débute notre enquête, les goélettes affectées à ce type de navigation ont une moyenne d'âge inférieure à dix ans, soit environ le quart de moins que les embarcations plus exigües de lac ou de rivière. Il est vrai que cet avantage comparatif est en partie annihilé par une période d'amortissement généralement beaucoup plus longue... Quoi qu'il en soit, il n'y a pas d'évolution univoque, chaque secteur possédant sa dynamique propre. La classification des voiliers que nous proposons devrait révéler à la fois les similitudes et les divergences fondamentales qui caractérisent les diverses pratiques de navigation autour de Québec.

De taille et tonnage variables, susceptibles de se prêter à différents usages partout sur les cours d'eau navigables, les goélettes de la flotte québécoise offrent en fait un portrait assez contrasté. Si l'on prend d'abord en compte les extrémités, on remarque que la plus petite goélette dépassait à peine les trente pieds, la plus grande faisant presque trois fois et demie cette longueur²⁵. Les écarts sont plus appréciables encore lorsqu'on considère leur capacité de charge: dans ce cas, les jauges limites se situent entre les 10 et les 180 tonneaux de registre. Enfin, leur mesure de profondeur, si déterminante dans l'établissement des parcours, passe aisément du simple au double (de 4,5 à 10,6 pieds).

²⁵ L'annexe A.1 fournit la description des divers types de navires pris en compte par notre enquête en 1874 et en 1895.

FIGURE 4.3
 LES CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES GOÉLETTES EN 1874:
 MESURES DE TONNAGE, DE LONGUEUR, DE LARGEUR ET DE PROFONDEUR



source: *Ibid.*

Cette diversité de conformation suggère de prime abord un spectre d'activités étendu, pouvant aller de la simple fonction de ravitaillement à courte distance ou d'allégement des grands navires ancrés au large au transport massif de matériaux lourds, de bétail et de passagers, etc. En pratique, cependant, on constate que la plupart des bateaux à voiles ont entre 50 et 75 pieds de long. Peu franchiront en fait le seuil supérieur des 120 tonneaux (environ 7 %), encore

moins le niveau inférieur des 15 (environ 4 %)²⁶. On peut rajouter, à titre indicatif, que la jauge moyenne de la goélette en 1874 s'établissait à 58 tonnes enregistrés. Dans le cas présent, comme le montre bien la figure 4.3, cette mesure conduit à surestimer la capacité de charge de l'embarcation type²⁷. Toute comparaison n'étant qu'approximation, précisons que ces résultats s'apparentent à ceux avancés par R. Ommer pour les goélettes immatriculées dans les provinces de l'Atlantique à peu près à la même époque²⁸.

²⁶ Il est normal que la flotte portuaire de Québec en 1874 compte si peu de voiliers de capacité inférieure à 15 tonnes (16 goélettes, i.e. environ 4 %), étant donné que la loi de l'enregistrement maritime n'obligeait alors aucunement les caboteurs de cette catégorie à s'enregistrer (en 1875, le plancher passera à 10 tonnes). Ceux qui ont choisi de le faire, on l'aura deviné, se situaient presque tous à la limite de la jauge minimum exemptée, autour des 14 tonnes. Même si les très petits bateaux sont quasiment absents de la flotte de Québec en 1874, nul doute étaient-ils fort nombreux à fréquenter les eaux fluviales à cette époque. Toutefois, peu d'entre eux devaient se livrer à des activités commerciales, sauf occasionnellement. C'est du moins ce qui ressort de l'examen du mouvement des goélettes à l'entrée du port de Québec au cours de la saison de navigation de 1875: nous avons calculé que cette année-là, seulement 3 % des arrivées de voiliers sont imputables aux goélettes jaugeant 15 tonnes et moins.

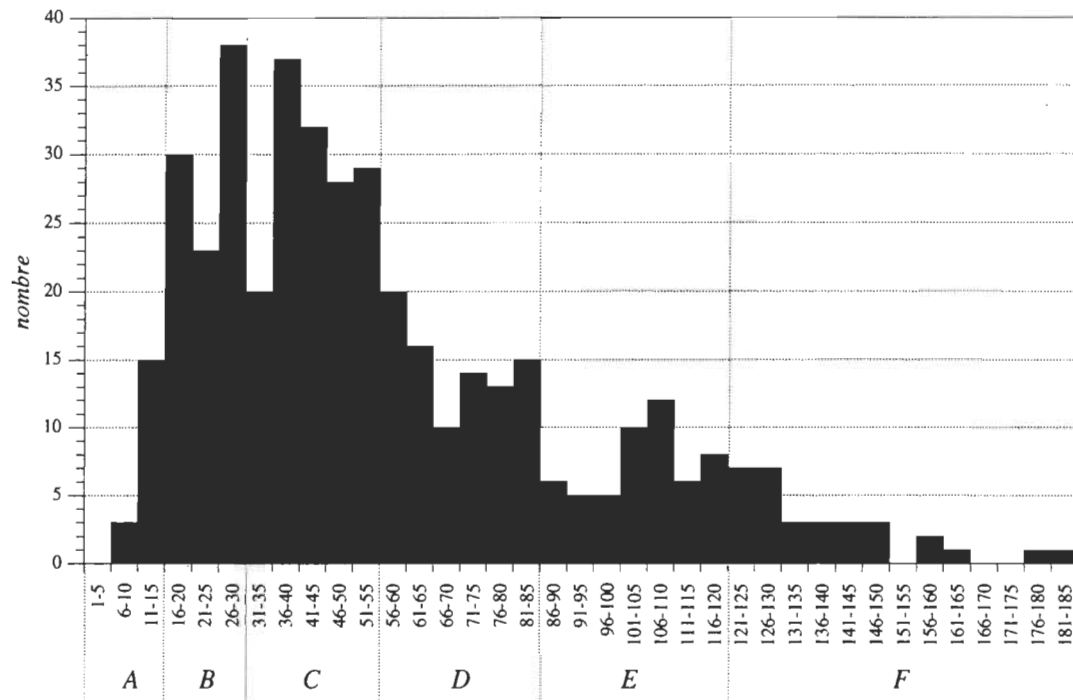
²⁷ L'écart type de cette distribution est de 35. En fait, si l'on exclut les valeurs extrêmes, le centre de gravité voisinerait plutôt les 40 tonnes enregistrés.

²⁸ Les données concernant les tonnages enregistrés dans les ports d'immatriculation des provinces maritimes présentées par l'auteure correspondent aux années où les tonnages ont atteint leur apogée, grosso modo durant les dernières décennies du XIX^e siècle. Le tonnage moyen des goélettes enregistrées dans les sept ports pris en compte s'établissait à 56 tonnes enregistrés. Voir Rosemary E. Ommer, «Navires et navigation, 1863-1914», *Atlas historique du Canada. La transformation du territoire, 1800-1891*, Jean-Claude Robert dir., vol. 2, Montréal, PUM, 1993, planche n° 39.

Les goélettes très spacieuses ne sont pas légion. Certes, elles permettent de réduire le nombre de déplacements et de rentabiliser ainsi grandement les voyages sous charge. Mais elles supposent en revanche une capitalisation littéralement hors de portée des petits cultivateurs-bateliers naviguant pour compte-propre qui s'adonnaient encore si nombreux à la pratique du cabotage dans la décennie 1870.

La figure suivante (figure 4.4) illustre la capacité de transport des goélettes inscrites à Québec. Elle permet de discerner, sur la base des volumes, six groupes relativement homogènes de goélettes, ici identifiées comme classes A à F. Au premier coup d'œil, trois grandes classes de voiliers ressortent nettement de la masse, mobilisant à elles seules plus de 75% des tonnages: les goélettes de faible tonnage (entre 16 et 55 tonneaux enregistrés, classes B et C) et celles de tonnage intermédiaire (entre 56 et 85 tonneaux enregistrés, classe D). Plus précisément, ce sont les embarcations de la classe C, celles jaugeant 31 et 55 tonneaux, qui remportent la faveur du plus grand nombre, soit environ le tiers de tous les enregistrements de goélettes. À n'en pas douter, ces embarcations constituaient au milieu de la décennie 1870 le véritable noyau dur de la petite navigation articulée à Québec. Enfin, la figure 4.3 montre l'apport plutôt mitigé des strates de tonnages supérieures en proportion de l'ensemble: moins de 20% des goélettes immatriculées à Québec en 1874 excédaient en fait les 85 tonneaux enregistrés.

FIGURE 4.4
DISTRIBUTION DES TONNAGES ENREGISTRÉS DES GOÉLETTES EN 1874



source: *Ibid.*

Observons maintenant les tendances générales qui se dégagent à l'examen de l'armement de goélettes fluviales. Mettant l'accent sur la nature de leurs activités en relation avec le port de Québec, nous tenterons de distinguer leurs fonctions particulières au cours de la période étudiée.

Répartition des goélettes selon les catégories de cabotage

La partition de la flottille de goélettes d'après leur contenance nous invite à considérer de plus près les diverses formes de cabotage qui ont

cours dans l'orbite de Québec. Ainsi, sans être parfaitement étanche, chaque classe de tonnage se rattache à des sphères d'activités et à des trajets déterminés, d'où l'idée d'une certaine spécialisation des voiliers. Pour mieux rendre compte de la différenciation des pratiques de navigation, nous avons focalisé l'analyse sur trois variables clés: la provenance du navire, la fréquence de ces visites au port ainsi que la cargaison transportée.

L'approche privilégiée est simple et se résume en peu de mots. En mettant en relations le contingent de goélettes immatriculées à Québec (les 426 précitées) avec les statistiques d'entrées de petits bateaux au port pour la saison de navigation de 1875 (i.e. les *Dominion Imports*), nous avons tenté de préciser à la fois ses usages et les circuits empruntés. Naturellement, l'exercice ne devait porter que sur les mouvements de navires consignés par les autorités maritimes, en l'occurrence sur les embarcations ayant de fait accosté à Québec durant la période considérée. Étant donné l'extraordinaire puissance d'attraction du centre portuaire québécois dans la campagne proche mais aussi dans l'Est de la province où se concentrent justement les activités de cabotage à voiles, l'à-propos de cette démarche nous semblait d'office assuré.

Cela étant, nous ne prétendons pas dresser ici de véritables «profils de carrières» de navires au sens classique du terme, tant s'en faut. Durant leur brève période active (on estime en général à 20-25

années l'espérance de vie de la goélette en bois du Saint-Laurent), ces embarcations changeront bien quatre ou cinq fois de mains, et parfois même aussi souvent de port d'attache. Pareille mobilité, de toute évidence, n'est certainement pas le gage de la fidélité sans bornes des goélettes à leur vocation première... Aussi n'est-il pas aisé de reconstituer la totalité de leurs expériences. Depuis leur mise à flot jusqu'à leur retrait de la circulation, il aurait fallu suivre ces navires au gré de leurs déplacements, assister à leurs transformations successives, voire à leur entière reconversion, et ce antérieurement à la période visée par notre étude. Nous avons plutôt choisi de prendre en compte leurs activités au cours de la saison de 1875, alors que l'ensemble des unités répertoriées étaient réputées utilisables, tout en signalant les principaux changements apportés à leurs usages.

Mentionnons enfin que les classes de tonnage retenues pour les fins de la présente analyse (classes A à F) correspondent à celles prédéfinies à la figure 4.4 à laquelle le lecteur devra se référer tout au long de cet exposé.

Aire de navigation et domaines d'activités

Les petites et moyennes goélettes

L'examen des activités et des équipements de transport fluvial nous révèle les multiples facettes du monde contrasté de la navigation sur le Saint-Laurent à la fin du siècle dernier. Ainsi, entre les minuscules batelets réservés à la petite navigation dans la région proche de Québec et les voiliers de moyen cabotage utilisés pour le *tramping* se dessinent déjà des oppositions non seulement sur le plan fonctionnel mais aussi sur celui de leur mode d'exploitation. Ce sont d'abord ces bâtiments de petit et de moyen cabotage — habituellement de fabrication domestique²⁹ et reposant sur un capital familial ou local — que nous entendons décrire. Le domaine du grand cabotage, largement investi par des associations de propriétaires regroupés en sociétés de navigation, renvoie quant à lui à des rationalités différentes et répond à d'autres logiques d'organisation. Nous nous pencherons ensuite sur le cas des goélettes de grand gabarit.

²⁹ La question des méthodes de construction des petits bateaux laurentiens a été très peu étudiée jusqu'à présent. Les premières incursions des historiens dans les «marchés de construction» de goélettes passés devant notaires ont révélé que celles-ci n'étaient pas élaborées à partir de plans précis. C'est le contremaître charpentier qui déterminait le tracé de la coque, d'après un demi-modèle en bois qu'il avait lui-même sculpté, et parfois ajusté selon les besoins du futur propriétaire. D'après A. Franck, la marche à suivre pour l'élévation du bâtiment relevait alors de la simple tradition orale.

1) Nous avons vu qu'avec environ les trois quarts des tonnages enregistrés chez les bâtiments à voiles, les goélettes de faible et de moyenne capacité (entre 16 et 85 tonneaux, classes B à D) exerçaient un rôle de premier plan dans l'exercice du cabotage en 1875 (figure 4.4). Les plus petites embarcations (désignées sous la classe A), elles, ne comptaient alors que pour des vétilles dans la navigation commerciale polarisée par Québec. D'ordinaire, les goélettes de cabotage étaient plus volumineuses. En fait, parmi les voiliers de ce calibre, les mariniers semblaient plutôt favoriser les bateaux à un mât.

La présence des très petites embarcations (les véhicules de classe A) au sein de la flotte québécoise s'avère donc plutôt effacée. En terme de volume déplacé, leur contribution, cela va de soi, est négligeable (inférieure à 1 %), mais celle-ci demeure également marginale quant au nombre (une vingtaine d'unités, i.e. environ 4 % des contingents de goélettes). Même discrète, la présence de ces batelets sur les listes officielles a de quoi surprendre puisque à cette époque, les lois de la Marine ne les astreignaient aucunement à s'enregistrer. D'ailleurs, presque tous les bâtiments semblables qui empruntaient les installations portuaires de la ville se contentaient d'une simple «licence» émise par la Maison de la Trinité de Québec³⁰.

³⁰ À ce propos, voir la première partie de la thèse.

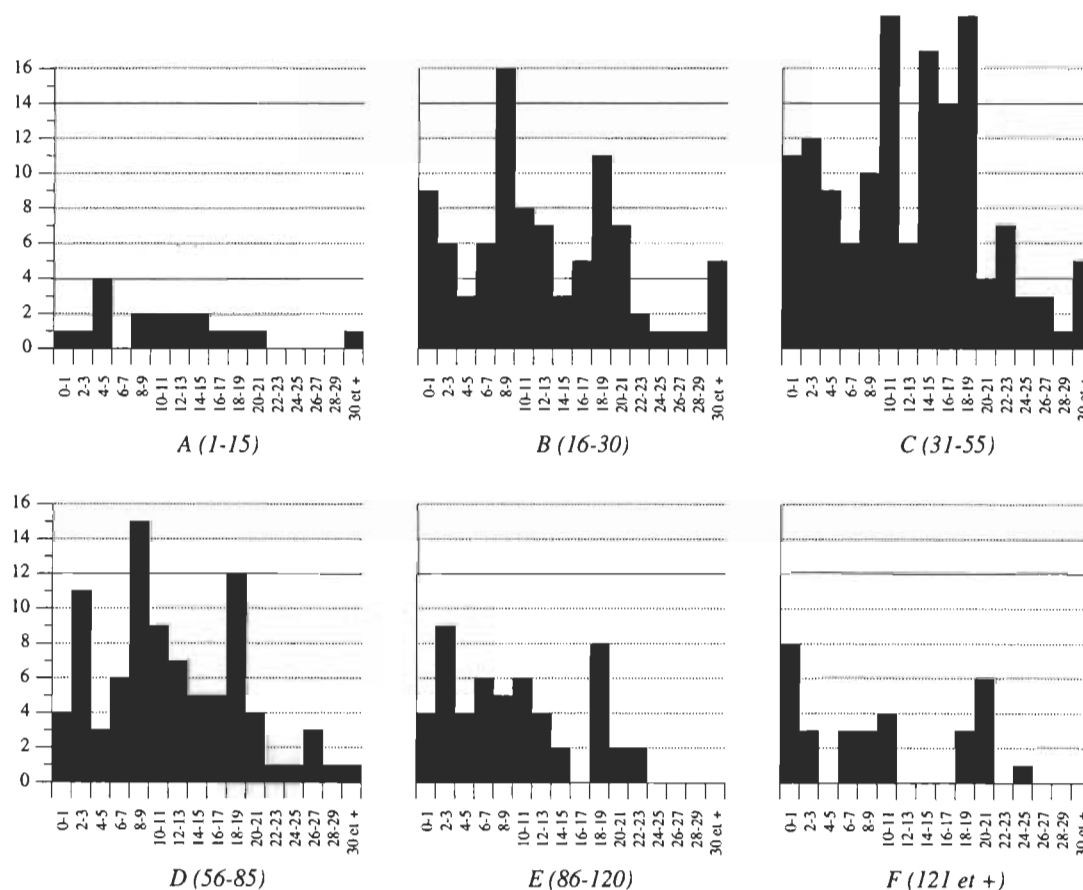
Les plus petites goélettes, confinées à des trajets restreints, ont un rayon d'activités essentiellement local. En 1875, quelques-unes voyageaient occasionnellement entre les paroisses riveraines jouxtant immédiatement Québec ou situées à proximité, dans les districts de Montmorency et de Bellechasse. Les pommes de terre et la volaille, et accessoirement le bois de chauffage, représentaient à peu de choses près les seules provisions distribuées par elles sur le marché urbain. Selon A. Franck, qui s'est intéressé au cabotage dans l'estuaire, ces voiliers auraient en retour rapporté des marchandises générales pour la consommation locale³¹. Mais ce qu'il y a de plus remarquable chez cette catégorie de goélettes, c'est leur rattachement quasi permanent, tout au long de leur carrière, à leur lieu d'origine: presque toutes sont destinées à desservir la localité qui les a vu naître!

2) Par opposition à la première, la deuxième classe de navires (classe B, 16 à 30 tonneaux enregistrés) reçoit un peu plus de sa quote-

³¹ Voir A. Franck, *Ibid.* À notre connaissance, les mouvements de marchandises et des passagers par cabotage depuis la ville de Québec vers la campagne n'ont jamais fait l'objet de relevés officiels avant le début du XX^e siècle. Toutefois, les journaux d'époque livrent parfois un certain aperçu du trafic local à la sortie du port de Québec. À partir des années 1860, le *Courrier du Canada*, dans la colonne consacrée aux nouvelles du port, publie sporadiquement une liste du fret ainsi expédié, précisant dans la majorité des cas sa destination, et quelquefois seulement, les quantités transportées. Malheureusement, ces renseignements ne sont fournis que sur une base irrégulière. Mentionnons que, parmi l'ensemble des journaux consultés, le *Courrier du Canada* présentait les statistiques les plus étoffées en ce qui a trait à la question de la petite navigation fluviale.

part de bâtiments (91 goélettes, soit 22 % du total, figure 4.4). Elle rassemble aussi dans une proportion plus grande des embarcations d'âge avancé, et même bon nombre de très anciennes (figure 4.5), toutes encore très actives compte tenu de leur état³².

FIGURE 4.5
ÂGE DES GOÉLLETES IMMATRICULÉES À QUÉBEC SELON LA CLASSE DE TONNAGE (AU 31 DÉCEMBRE 1874)



source: *Ibid.*

³² Il s'agit de ces vieux bateaux usagés que les caboteurs du Saint-Laurent, par dérision, surnommaient les «pourillons».

Or, bien qu'elles ne soient que très légèrement sur-représentées parmi le contingent de voiliers immatriculés à Québec, les goélettes de la classe B sont pour ainsi dire au cœur de la dynamique du cabotage. Durant la saison de navigation de 1875, en effet, presque les deux tiers des arrivées de goélettes au port leur sont imputables.

En concordance avec cette image de régularité de leurs mouvements, les petites goélettes sont confinées presque invariablement à la même routine et s'y conformeront encore davantage avec le temps. Une route, un fret, tel est le lot de ces caboteurs dont l'expérience commune s'inscrit sous le signe de la continuité: le transport de bois de faible valeur depuis la périphérie proche de la ville, dans un rayon d'environ 60 km³³. Au milieu de la décennie 1870, la pratique de la petite navigation dans les parages de Québec reposait donc avant tout sur les voiliers de la classe B. Ces goélettes, spécialisées dans la distribution de cordes de bois, d'écorce et de croûte, reliaient sans horaire fixe mais sur une base quasi hebdomadaire, la ville à ses principaux points d'approvisionnement: Château-Richer, Sainte-Anne-de-Beaupré et Saint-Joachim pour la rive nord (district de Montmorency) et Saint-Antoine-de-Tilly et Saint-Nicolas pour la rive sud. Du début du printemps jusqu'à la

³³ En ce qui concerne les goélettes de la classe B, nous avons calculé qu'environ 73 % de leurs arrivées au port de Québec en 1875 avaient comme point d'origine la région immédiate de la ville.

Toussaint, ce type de navire assurait sans relâche des acheminements volumineux mais de faible rentabilité. Leurs cargaisons trouvaient leurs débouchés dans l'industrie de la tannerie ou servaient de combustible dans les résidences des citadins.

À un moindre titre, ces goélettes se signalent également dans les acheminements de matériaux de construction (pierres et briques) au port de Québec; elles sont d'ailleurs à peu près les seules, avec les voiliers de la classe C, à avoir investi ce secteur.

3) Réunissant 146 unités de transport (environ le tiers de la batellerie de goélettes en 1874), les embarcations de la classe C (31-55 tonneaux enregistrés) forment de loin le contingent le plus élevé de la flotte. Outre le primat du nombre, ces dernières cumulent la plus grande capacité de transport à voiles (26 % du tonnage enregistré collectif). C'est dans cette strate de tonnage que se retrouve la plus forte concentration de bâtiments d'âge mûr, la majorité de ces équipements ayant déjà franchi le mitan de leur carrière lorsque débute notre étude (figure 4.5). À ce moment, l'âge moyen de ces bâtiments est de 12 ans. Malgré leur importance numérique, les goélettes de la classe C ne fréquentent pas les quais des Commissaires avec la même assiduité que les petits voiliers, tant s'en faut. Néanmoins, avec un peu plus de 20 % du trafic à leur actif, celles-ci se classaient au second rang pour ce qui est du nombre d'arrivées au port à la fin de la saison de 1875.

Les goélettes de la classe C se révèlent en pratique plus polyvalentes que celles des autres catégories. Éclectiques, elles constituent en quelque sorte le prototype du véhicule à tout faire affecté au transport des marchandises de toutes sortes. Non seulement leurs sphères d'activités sont-elles davantage diversifiées, mais encore, leurs horizons maritimes s'étendent bien au-delà de la périphérie québécoise. Ainsi, d'après les statistiques des arrivées de petits bateaux à Québec, l'aire de navigation des goélettes de la classe C aurait couvert un large territoire, allant du Saint-Laurent moyen jusqu'à la Basse-Côte-Nord³⁴ (de Saint-Jean-Deschaillons à Pointe-aux-Esquimaux en passant par le réseau hydrographique du Saguenay-Lac-Saint-Jean), et s'avancant même assez profondément en aval dans le golfe pour atteindre sa limite orientale à Gaspé. À l'intérieur de ce

³⁴ Au dernier quart du XIX^e siècle, les pêcheries étaient à la base des relations commerciales qui s'établissaient entre la partie septentrionale de la province — sur les côtes en aval de Tadoussac jusqu'à l'entrée du détroit de Belle Isle — et la ville de Québec. (Le bois d'œuvre, en provenance des nombreuses scieries établies sur une partie de ce territoire, était en effet à peu près l'unique autre marchandise expédiée par cabotage). À la fin de la décennie 1880, le transport des produits de la pêche par goélettes à voiles commence à périliter; en bas de la Pointe-aux-Esquimaux (aujourd'hui Havre-Saint-Pierre), il se sera complètement éteint vers 1895. On signale qu'à cette époque, le saumon frais était ordinairement transbordé à Rimouski, pour être expédié à Québec par train. Mais les bateaux à vapeur ont aussi concurrencé les voiliers dans le commerce des pêcheries dans ces eaux. À plusieurs reprises après 1890, la maison Holliday et frères de Québec louait le steamer à hélices *Lord Stanley*, (86 tonnes enregistrés) de la firme G.T. Davie de Lévis afin d'acheminer directement à la capitale la totalité des prises de saumons effectuées entre Godbout et Moisie ainsi que sur la rivière Saint-Jean.

vaste espace relationnel, la densité de leur flux demeure presque partout remarquable, excepté au pourtour de Québec où, avons-nous vu, les tout petits bâtiments prennent la relève et assument la majeure partie du trafic.

On connaît peu les mécanismes d'échange régionaux et interrégionaux mis à profit dans l'axe laurentien à la fin du siècle dernier. Certains ethnologues allèguent néanmoins qu'on recourait encore couramment à cette époque à un certain type de troc, en l'occurrence au système du *trading*, comme forme primitive de commerce en maints endroits sur les côtes et plus particulièrement dans l'estuaire. La grande disponibilité de telles goélettes, combinée à la rareté des deniers et à l'insuffisance de diverses denrées dans les campagnes éloignées, expliquerait-elle la survivance tardive de ce mode d'échange traditionnel? L'hypothèse est plausible car de telles transactions ne pouvaient que bénéficier de la flexibilité d'horaire et d'itinéraire du cabotage dit au «*tramping*», une sorte de navigation vagabonde abondamment pratiquée par les goélettes de classe C, et qui consistait tout simplement pour elles à sillonner librement les principaux cours d'eau en quête de marchandises à échanger. Nombre de caboteurs devaient s'improviser «commerçants d'occasion», tenant à bord de leur navire de véritables magasins généraux. Dans *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent*, A. Franck fournit quelques exemples des rapports de complémentarité et d'interdépendance qui

associaient ainsi les fonctions de transport et de négoce dans ce modèle de *tramping-trading*³⁵.

[...] Les marchands acceptent du fermier, en paiement de ses dettes, des produits de la ferme qu'ils acheminent aux fournisseurs de la ville par goélette. Ainsi, certains propriétaires de goélettes s'associent à des marchands dans ce genre de commerce. De cette façon, le propriétaire de goélette s'assure un certain volume de marchandises, tandis que le marchand se garantit un approvisionnement pour le fonctionnement de son commerce. Cette association peut aller jusqu'à la copropriété du bateau.³⁶

Par définition itinérants, les voyages de *trade* se résument en fait à une série de déplacements circonstanciels, généralement tributaires des opportunités de commerce qui se présentent. Ils peuvent par conséquent impliquer une absence prolongée du domicile — parfois pour une saison entière — d'où la nécessité pour le navigateur de se tourner vers une embarcation lui assurant un minimum de confort, à la fois logeable et suffisamment maniable. Dans cette perspective, les goélettes jaugeant autour de quarante tonneaux s'avéreront le choix tout indiqué.

La pratique de la navigation «à la cueillette», tout comme le système d'échange qu'elle supporte, ont été très peu étudiés. Les

³⁵ Comme nous le verrons dans la dernière partie de la thèse, la copropriété des embarcations était une pratique relativement répandue durant la période qui nous intéresse. Les alliances navigants-marchands étaient plus fréquentes dans le cas des bâtiments de moyenne et de forte capacité.

³⁶ Alain Franck, *Ibid.*, p. 90.

relations détaillées à ce sujet sont à chercher dans la littérature populaire, les monographies de vieilles paroisses, les récits de voyage, ou les rares journaux de bord de navigateurs qui nous sont parvenus³⁷. Mentionnons notamment le cas du capitaine Narcisse Blais, de Berthier-en-Bas, qui, à partir des années 1855 pratiqua le métier de *trader* pendant plus de quarante années entre Québec et le bas Labrador; lors de sa tournée d'automne, nous rapporte l'abbé V.-A. Huard, celui-ci approvisionnait les villages de la côte en denrées

³⁷ Le journal de voyage de l'abbé V.-A. Huard, supérieur du Séminaire de Chicoutimi et directeur du *Naturaliste canadien* publié en 1897 sous le titre de *Labrador et Anticosti*, est sans contredit un document de première main pour connaître le genre de vie et les traditions maritimes des populations de la Côte-Nord et du Labrador à la fin siècle dernier. L'abbé Huard est témoin de plusieurs expériences de cabotage au *tramping* sur le territoire qu'il visite au cours de la saison de navigation de 1895. Celui-ci rapporte qu'en 1887, la localité de la Pointe-aux-Anglais (située près de l'embouchure de la rivière Pentecôte, en face de Sainte-Anne-des-Monts) voyait sa production de hareng prise en charge par les *traders* qui parcouraient la côte à bord de leurs goélettes. Selon lui, trois *traders* auraient quitté Québec pour couvrir le bas Labrador au cours de l'été 1895, chacun ayant réalisé trois voyages. On exigeait 40 cents par jour des passagers qui prenaient place à bord de ces goélettes. Il fallait compter en moyenne près de six semaine pour l'aller-retour Blanc-Sablon/Québec. V.-A. Huard, *Labrador et Anticosti*, [réédition] Ottawa, Leméac, 1972, p. 105 et p. 474s. Il ne faudrait pas non plus passer sous silence le témoignage du batelier ibervilleois François Goyette. Né en 1870 d'un père lui aussi caboteur, celui-ci raconte comment il a vécu, tout comme plusieurs de ses concitoyens, ses frères, et après lui ses fils, de la navigation au *tramping* sur la rivière Richelieu durant sa vie entière, faisant halte à tous les quais où on venait le rencontrer. Monsieur Goyette rapporte avoir presque toujours défrayé les denrées qu'il se procurait auprès des cultivateurs de l'île Lamothé et des alentours en nature, plutôt qu'en argent. L'un de ses fils, Théogène, a pratiqué le cabotage durant 25 ans. Il fut le dernier à exploiter un voilier de commerce sur le Richelieu. La notice autobiographique de F. Goyette est parue dans le journal *Le Richelieu* en 1943. Elle est reproduite intégralement dans R. Fortin, *Bateaux et épaves du Richelieu*, St-Jean-sur-Richelieu, Éditions Mille Roches, 1988, p. 79-184.

diverses (légumes, farine, bœuf et lard salés) en échange de produits de la pêche.

L'une des descriptions les plus éloquentes à cet égard relève néanmoins de la tradition «savante». Elle nous provient de l'ethnologue Jacques Le Querrec, spécialiste de la question des assises sociales du cabotage articulé à l'île aux Coudres. Celui-ci a reconstitué, à partir de plusieurs témoignages, les façons de faire la *trade*. Nous nous permettons de reproduire un fragment du portrait pour le moins haut en couleur qu'il a brossé de ce mode de navigation, et qui en illustre bien les enjeux d'une telle entreprise, à savoir la recherche de voyages lucratifs dans les meilleurs délais.

Le partenaire 1 part de l'île [il s'agit de l'île aux Coudres, comté de Charlevoix] avec quelques barils de sardines salées au fond de la cale de sa goélette. Le stock est bien menu. Le trader passe à Berthier et investit ce qu'il possède d'argent en sucre d'érable. Bon. Voilà de quoi intéresser "les gars d'en-bas". Voiles au nord-est. Saguenay? Côte-nord? - Saguenay, Essayons. Au quai de Sacré-Coeur ou de l'Anse Saint Jean, on s'inquiète du passage des autres traders. Un trader de l'île Verte est passé; il n'avait que du poisson. C'est bon: le voyage continuera en montant le Saguenay. Bientôt, la présence de la goélette au quai se sait dans toute la paroisse. "Un ch'val arrive; 2 000 livres de vieux fer dans la charrette". Le partenaire 2 propose le marché. Il évalue le stock: 1500 livres, p'têt plus. Bon. Quatre pains de sucre, Ça fait?" Ça fait. On recule la charrette au bord du quai, le vieux fer est chargé dans la cale: des carvelles, de vieilles pointes de charrue, des fer à cheval, des "gréements de moulin à vent", etc... Un agriculteur du lieu semble intéressé par le sucre. Il vient d'acheter une faucheuse de "quat' pieds d'lame" et aurait une faucheuse de trois pieds à céder. L'affaire est faite. Le sucre s'échange bien. Les sardines salées n'intéressent pas beaucoup à cause du passage de l'autre trader.

Si plusieurs traders avaient précédé notre goélette, il en serait allé différemment. Les quais du Saguenay auraient alors tous été visités jusqu'à Chicoutimi. Le mieux à faire

alors aurait été de "prendre le baissant et faire les quais d'la Côte (nord) en descendant".³⁸

Enfin, si les goélettes de la classe C se prêtent indifféremment à tous types d'utilisation, d'où, sans doute, leur grande popularité auprès des navigateurs, elles ne devanceront par contre jamais les autres voiliers lorsqu'il s'agit de transport spécialisé. Seuls les envois des produits de la pêche sur le marché québécois reposent-ils assez lourdement sur celles-ci. On les remarque d'ailleurs souvent, aux côtés des voiliers de la classe D, dans les expéditions de pêche menées dans le golfe, engagées dans d'interminables campagnes qui pouvaient les conduire jusqu'à Blanc-Sablon. Munies de trois ou quatre petites embarcations ultra-légères faisant moins de 20 pieds de quille (les célèbres barges pêcheuses), elles s'y livraient alternativement à la chasse aux loups marins, à la pêche à la morue et enfin à celle du hareng. Au terme de ces périples, elles écoulaient parfois elles-mêmes leurs prises préparées dans les agglomérations urbaines, Québec, Gaspé, Halifax, etc.³⁹; pour la saison de 1875, nous avons établi à moins d'une vingtaine le nombre de visites effectuées par elles au port de Québec. Dans bien des cas, cependant, les pêcheurs de la Côte-Nord

³⁸ J. Le Querrec, *Ibid.*, p. 28-29.

³⁹ Ces voyages sont décrits dans leurs moindres détails dans le «journal de bord» du navigateur Placide Vigneau (1842-1926), capitaine de goélette et gardien de phare dans le golfe du Saint-Laurent. Voir *Un pied d'ancre. Journal de Placide Vigneau. Trois quarts de siècle d'histoire sur la Côte Nord, le Labrador et les Iles de la Madeleine (1857-1926)*, Ottawa, Gérard Gallienne, 1963.

échangeaient simplement ces denrées sur les lieux contre des provisions diverses, dans les établissements des Robin, Touzel, DeCourval ou autres «bourgeois».

En somme, on peut dire des goélettes de la classe C qu'elles sont présentes dans l'ensemble des branches de commerce traditionnellement couvertes par la petite navigation — transport des produits frais, animaux vivants, grain, bois, matériaux de construction, etc — mais que leur contribution,— moissons de la mer exceptées — demeure assez modeste dans chacun des cas.

4) Les goélettes de moyenne contenance (classe D, 56 à 85 tonneaux enregistrés) dépassent rarement les 19 ans. Comme on peut le voir à la figure 4.5, leur pyramide d'âge apparaît relativement équilibrée. Au moment où débute notre enquête, celles-ci se répartissent à peu près également entre la première et la seconde décennie de leur vie active.

Les véhicules de la classe D comptent pour un peu plus de 20 % des voiliers rattachés au port de Québec en 1875. Leur tonnage collectif, légèrement inférieur à celui des bâtiments de la classe C, mobilise près de 25 % des volumes déplacés. Très présents dans le golfe, ils établissent des liaisons soutenues entre les provinces de

l'Atlantique⁴⁰, mais ne desservent cependant qu'assez faiblement les quais des Commissaires de Québec (5 % des entrées durant la saison de navigation de 1875). Les relations qu'ils entretiennent avec Québec proviennent en fait de points plus rapprochés, de petits havres disséminés tout le long de péninsule gaspésienne et parfois même jusque dans la Baie des Chaleurs. Pour ces longs trajets, effectués au rythme d'une visite au port par mois, ces goélettes abritent un équipage de 4 ou 5 hommes. Les principales denrées acheminées par elles à Québec sont évidemment le fruit de la pêche commerciale. En 1875, le poisson frais figurait en tête de liste de leur cargaison.

D'autres avant nous ont abordé le problème des relations maritimes entre la côte gaspésienne et Québec. Les travaux de D. J. McDougall indiquent que, durant la majeure partie du siècle dernier, des goélettes de moyenne contenance auraient effectué la navette sur ce trajet. À partir des années 1860, l'intensité de leur activité aurait toutefois été passablement réduite, sous l'effet de l'apparition de nouvelles lignes régulières de navires à vapeur, et plus tardivement, de l'arrivée du chemin de fer.

Ship arrivals and departures and other pieces of information (such as where vessels were sold and wrecked) show that during the greater part of the nineteenth century

⁴⁰ Sur l'activité des goélettes de moyenne contenance dans les eaux canadiennes, voir les «Tableaux des naufrages et accidents aux navires canadiens, etc., propres à la mer, pour les 11 mois expirés le [...]», *DSC*, 1875s.

many of the schooner which were registered as having been built at «Gaspé» and Gaspé Bay were mainly used for carrying goods of all kinds to settlements along the Gaspé coast, to and from Quebec City, and to and from ports throughout the present-day Atlantic Provinces. The main axis of this coasting trade appears to have been about five hundred miles southwest to Quebec and about five hundred miles southeast to Halifax. There does not seem to have been any clear-cut upper and lower limits to the size of the vessels used in this trade, but fifty to seventy tons schooners may have been the most efficient for the purpose.

(...) By the beginning of the final third of the last century, steam-powered vessels on regular runs from Quebec City and the Maritime Provinces had begun to eliminate some of the need for schooners, and other technological and economic factors had begun, or shortly would begin, to change completely the established maritime economy of Gaspé Bay. One of these was the Intercolonial Railway, which served Gaspé Bay via a regular steam boat service, first from Point du Chêne and later from Dalhousie and Campbellton in New Brunswick. The railway was completed from the Maritimes to Levis opposite Quebec City in 1876 and a spur line ultimately reached Gaspé Bay a quarter century after it had been begun in 1886.⁴¹

Nous reviendrons sur la question de l'armement de vapeurs gravitant dans l'orbite québécoise au chapitre 5.

⁴¹ Signalons que l'étude citée porte sur les goélettes construites à «Gaspé» et à «Gaspé Bay», immatriculées dans les divers ports d'enregistrement canadiens. David J. McDougall, «The Shipbuilders, Whalers and Master Mariners of Gaspé Bay in the Nineteenth Century», p. 128 et 133. Tiré de L. R. Fischer et E. W. Sager, *The Enterprising Canadians: Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820-1914*, Memorial University of Newfoundland, 1979, p. 125-145. Si la Gaspésie jouit, durant la période couverte par cette étude, d'un service de vapeurs la reliant à Québec sur une base hebdomadaire, il en va d'évidence tout autrement de ses relations avec la rive nord du Saint-Laurent. À cette époque (plus précisément depuis le printemps 1872), les communications régulières entre les deux côtes étaient assurées par une goélette qui, en sus du transport des passagers, assumait également le service postal.

Citons enfin les cas de la *Ste Anne de Beaumont*, une goélette d'une soixantaine de tonneaux immatriculée à Québec, reconnue comme le bâtiment le plus actif de la Côte-Nord pendant plus de 30 ans de carrière. Propriété de F.-X. Corriveau (de la Turgeon & Corriveau, un négociant de Québec ayant établi un commerce de pelleteries particulièrement lucratif à la Pointe-aux-Esquimaux au début des années 1860), elle fut employée presque sans interruption — sauf à la fin de la saison de 1885 où, rapporte-t-on, elle fut temporairement immobilisée pour saisie d'alcool de contrebande⁴² — pour le transport de marchandises et les voyages de chasse et de pêche.

Les goélettes de grande contenance

Les goélettes des classes E (86-120 tonneaux enr.) et F (121 tonneaux enregistrés et plus) partagent bon nombre de caractéristiques, rendant ici plus commode leur présentation commune. Rien ne semble en effet opposer fondamentalement ces véhicules quant aux activités ou aux aires de desserte privilégiées. Chiffrées à 52 au 31 décembre 1874, les bâtiments de la classe E constituaient environ 12 % des effectifs à voiles, tandis que les seconds, ceux de la classe F, comptaient seulement 31 unités (soit 7 % du total).

⁴² Voir le journal du capitaine Placide Vigneau, *Ibid.*

Les goélettes des classes E et F se démarquent par leur jeune âge (9 ans en moyenne contre 11 pour l'ensemble), facteur qui, combiné à leur impressionnante capacité de charge, compense en partie la faiblesse de leur nombre quant à leur contribution à la vie du port durant la période étudiée. Mais ce qui d'emblée attire l'attention chez elles, c'est la spécificité de leur dénomination. Contrairement aux plus petits véhicules majoritairement désignés sous le nom d'un membre de la famille du propriétaire (plus de 65 % des cas) le plus souvent l'épouse, ou encore celui d'un saint personnage, celles-ci s'associent plus volontiers aux grandes figures politiques de l'heure. Anodin en apparence, le phénomène revêt pourtant un intérêt certain lorsqu'à l'instar de A.-M. Cocula-Vaillières⁴³, on envisage cette pratique des appellations sous l'angle des rapports d'identité qui unissent le maître à son bateau. Dans cette optique, le choix du nom devient une sorte de reconnaissance des liens sentimentaux qui attache le propriétaire à un bien précieux, de valeur exceptionnelle, justifiant amplement, pour le petit possédant, le recours à la protection d'un saint patron⁴⁴. Les

⁴³ Dans son étude de cas de la batellerie de la Dordogne au XVIII^e siècle, Cocula-Vaillières observe, chez les gens de rivière, une tendance à singulariser et à personnaliser leurs embarcations en les appelant du nom de leurs proches, ces navires représentant pour eux, beaucoup plus qu'un bien ordinaire, le fondement même des sociétés conjugales... Voir Anne-Marie Cocula-Vaillières, *Ibid.*, p. 79-87.

⁴⁴ Suivant la coutume, le «baptême» des navires prenait la forme d'une cérémonie publique à laquelle était conviée toute la communauté. Juste avant la première mise à l'eau du bâtiment, le prêtre de la paroisse se rendait sur les lieux

grands voiliers de notre batellerie, souvent codétenues par des sociétés placées sous le contrôle de marchands anglophones, mais aussi, de conception plus récente, témoignent de comportements peu ou prou conformes à ce modèle.

On sait que les goélettes de fort gabarit servent aux trajets de grand cabotage dans le golfe et sur les côtes américaines⁴⁵. Certes, elles se prêtent difficilement à la navigation de port en port. Toutefois, en limitant le nombre d'escales, elles peuvent se révéler utiles, voire très rentables, dans les eaux fluviales et dans les Grands Lacs. Les goélettes de capacité supérieure à 85 tonneaux que nous avons pu suivre au cours de l'année 1875 sont d'évidence très appréciées pour les voyages de navigation intérieure entre les grands pôles urbains montréalais et québécois, et au cours desquels elles sont principalement

du lancement pour le bénir et le recommander à la protection divine. Il incombait au propriétaire de désigner un parrain et une marraine pour l'embarcation. Sur le déroulement du rituel de baptême de navire, voir entre autres A. Désilets, *Histoire de la paroisse de Champlain*, Trois-Rivières, Le Bien Public, 1915 (tome 1), p. 441-442. Nous avons relevé nombre d'exemples de l'empreinte d'un certain «sentiment religieux» dans nos traditions maritimes. Citons entre autres ces témoignages de plusieurs contemporains qui attestent la présence de l'emblème du Sacré-Cœur sur les bannières attachées au mât de leur goélette. Selon les dires de l'abbé Huard, M^{gr} Labrecque, administrateur apostolique de la préfecture du golfe Saint-Laurent, aurait même reçu à chaque jour des pêcheurs sollicitant la bénédiction des petits pavillons de leur barge, lors de sa première visite pastorale des populations labradoriennes à l'été 1895. V.-A. Huard, *Ibid.*, p. 159.

⁴⁵ Sur la question de l'activité des grandes goélettes, le lecteur pourra en outre se référer au dossier relatif aux profils de formation des caboteurs présenté au chapitre 6 de la thèse.

affectées au transport de denrées non périssables, farine, grain et matières végétales. Ces produits agricoles auront au préalable été regroupés sur les quais des Commissaires du havre de Montréal, où les plus grandes goélettes les recueilleront sans encombre pour les acheminer vers le marché québécois.

Issues principalement des chantiers maritimes de Grondines et des paroisses avoisinantes (Sainte-Anne-la-Pérade, Batiscan et Champlain ont fourni avec Grondines environ 40 % de goélettes de classe E et 50 % de la classe F), elles sont appelées à connaître un rayonnement plus affirmé que leurs homologues de petite conformation. Aucune des goélettes de grand gabarit appartenant au port de Québec en 1875 n'a été construite dans l'Ouest de la province. Pourtant, comme nous l'avons vu, la majorité de leurs mouvements consignés à l'entrée provenaient alors de Montréal! Il nous était, avons-nous dit, impossible ici de retracer la chaîne de titres relatifs à ces bâtiments depuis les débuts de leur mise en service. Néanmoins, les «listes des navires inscrits sur les registres de port de Québec» de 1875 indiquent que plusieurs goélettes élaborées dans la région portneuvoise étaient, cette année-là, détenues par des patrons domiciliés à Montréal ou sur les pourtours du lac Ontario. Quant à celles, peu nombreuses, fabriquées et exploitées localement au cours de la saison de navigation de 1875, leur champ d'action se limitait, à peu de choses près, au

transport de madriers des scieries de Batiscan et de Sainte-Anne-de-la-Pérade.

B- Les barges: une production spécialisée, spatialement circonscrite, un rayonnement important

À la fin de l'année 1874, 131 barges étaient officiellement rattachées au port de Québec. Elles comptaient alors pour près de 20 % des effectifs de la batellerie fluviale québécoise — ce qui les plaçait au second rang quant au nombre — néanmoins loin derrière les goélettes qui, rappelons-le, composaient l'essentiel de la flotte enregistrée (plus de 62 %, voir figure 4.1). Jaugeant collectivement près de 14 000 tonneaux enregistrés, les barges occupaient également la seconde position pour ce qui est de la capacité de charge mobilisée (environ 27 % du total). Ces véhicules de calibre appréciable, en moyenne légèrement au-delà des 100 tonneaux, disposaient d'un potentiel de transport nettement plus élevé que celui de la majorité des goélettes fluviales. À peine plus profondes qu'elles, les barges surpassaient toutefois de beaucoup les goélettes en dimension.

Les barges de la flotte québécoise étaient en fait de bâtiments de charge à fond plat, de faible tirant d'eau par rapport à leur taille, équipées d'un unique mât ou non mâtées. On ne saurait les confondre avec les «barges pêcheuses» communément utilisées sur le Saint-Laurent, ces dernières correspondant à de frêles embarcations sans

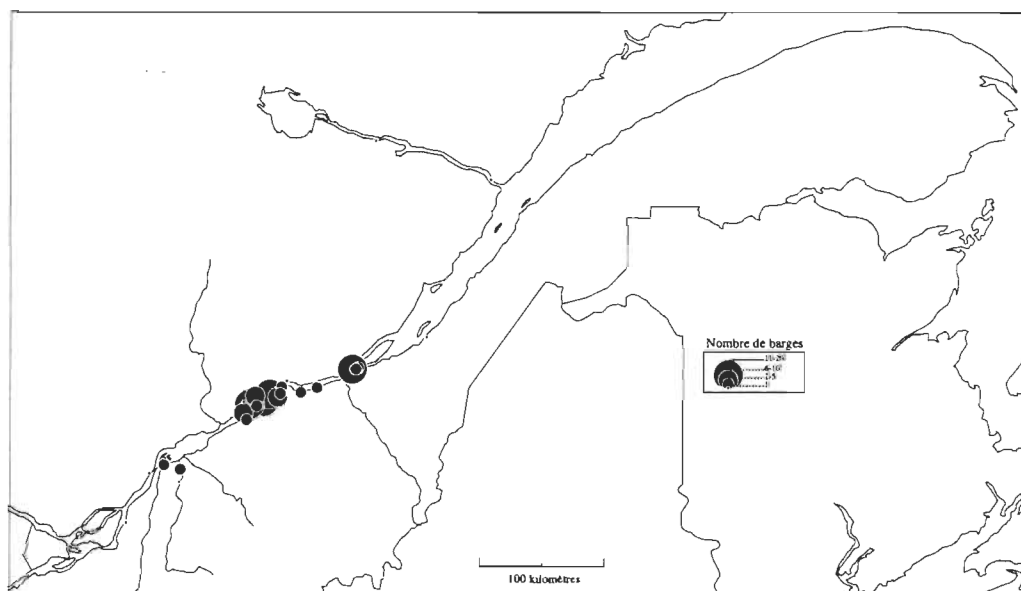
pont fixe destinées à la pêche⁴⁶, d'ailleurs exemptées de l'enregistrement maritime. Les barges étaient la plupart du temps hâlées par un petit remorqueur à vapeur qui les traînaient seules ou en convois. Étant donné l'économie en combustible et en personnel qu'elle permettait, la combinaison des unités devait rapidement s'imposer comme le mode de déplacement privilégié. Enfin, l'emploi des steamers pour le touage des barges sur le fleuve et ses affluents constituait déjà en 1874 une pratique passablement ancienne, puisqu'elle remontait à l'époque de la canalisation de l'Outaouais une quarantaine d'années plus tôt.

Nous avons à maintes reprises souligné l'ampleur des activités déployées par les goélettes dans la zone de l'estuaire. L'industrie de la voile des régions de Charlevoix et du Bas-Saint-Laurent nous est en effet apparue particulièrement prospère tout au long de la période prise en compte. La situation des transports par barges s'avère tout à fait différente. Ainsi, la production et l'emploi de barges dites de cabotage ne s'observent qu'exceptionnellement en bas de Québec. Celles-ci sont par contre abondantes en amont; vers 1875, leur présence est marquée jusqu'aux environs de Trois-Rivières. On note également l'existence d'un important noyau de propriétaires de barges

⁴⁶ À la fin du XIX^e siècle, ces batelets ne valaient jamais guère plus de 100 \$, voiles comprises.

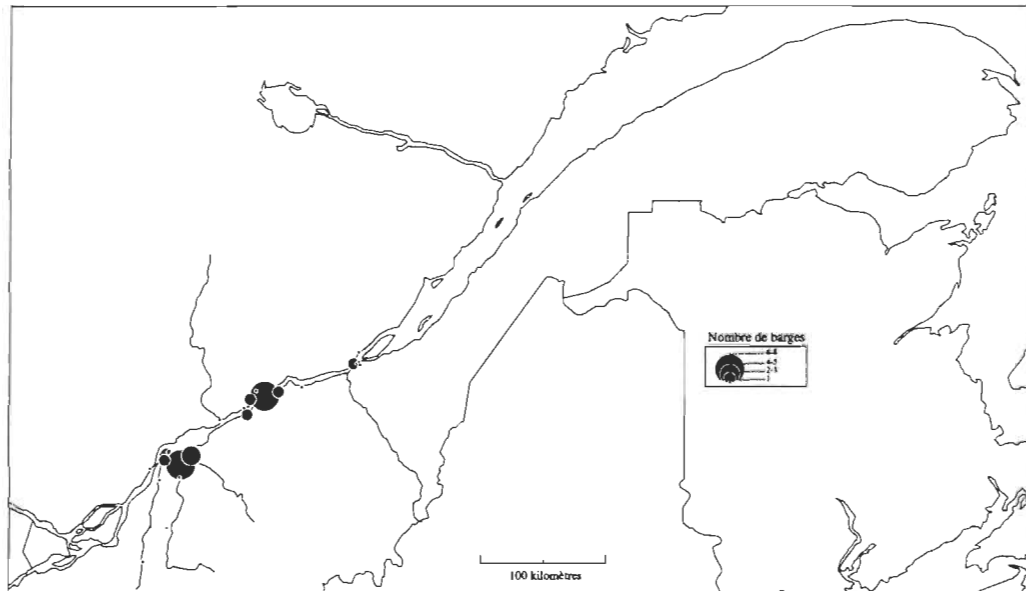
à Montréal, formé de marchands et de négociants/expéditeurs engagés dans le commerce du bois. En pleine effervescence au début de la seconde moitié du XIX^e siècle, manifestement les barges furent durant longtemps la première spécialité du Centre du Québec. La flotte québécoise de 1874, comme le montre la carte 4.2, en porte encore les traces.

CARTE 4.2
LIEU DE CONSTRUCTION DES BARGES DE CABOTAGE
SELON LES LISTES DE L'IMMATRICULATION MARITIME DU PORT DE QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 1874



source: *DSC* (1875), «Liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada au 31 décembre 1874 (port de Québec)».

CARTE 4.3
LIEU DE CONSTRUCTION DES BARGES DE CABOTAGE ENREGISTRÉS AU PORT DE QUÉBEC ENTRE 1875 ET 1895
SELON LES REGISTRES DE L'IMMATRICULATION MARITIME



source: Registres de l'immatriculation de navires (port de Québec).

D'après les registres de l'immatriculation de navires du port de Québec, Grondines se distinguait parmi les plus importants fournisseurs de bâtiments de fort gabarit destinés au cabotage entre les années 1845 et 1875. Au terme de cette période, la localité comptait en effet à elle seule près de 12 % des tonnages enregistrés pour l'ensemble des goélettes. Un grand nombre de barges à bois desservant les scieries en haut de Québec y furent de plus mises en chantier, de même que dans les localités avoisinantes (surtout Batiscan et Champlain). Or, après 1875, une partie importante de cette production sera relocalisée à l'embouchure des rivières Saint-François, Yamaska et Richelieu (carte 4.3). Comment interpréter ce changement? L'industrie de la construction navale portneuvoise était-elle en déroute? N'assistions-

nous pas plutôt au déplacement de la zone d'opérations commerciales des armateurs, ceux-ci choisissant tout simplement d'immatriculer leurs navires à Montréal ou encore à Trois-Rivières, nouveau port officiel d'enregistrement maritime à partir de 1883? L'examen de l'ensemble des listes des navires inscrits dans les ports d'enregistrement de la province de Québec nous a montré qu'il n'en fut rien. L'hypothèse de l'affaissement du marché des barges du Saint-Laurent moyen doit donc être envisagée. D'autres études permettront sans doute un jour de le vérifier. Dans cette perspective, le rail ne serait pas cette fois le seul facteur en cause: les améliorations successives de la voie d'eau sur le trajet Montréal/Québec eurent pour effets de faciliter la montée des steamers, en contrepartie de quoi les riverains qui vivaient jadis de la construction navale ou du transport par voiliers et par barges durent parfois cesser leur activités, voire quitter leur résidence⁴⁷.

Jusqu'au milieu de la décennie 1870, la production de barges, tout comme celle des grands voiliers de cabotage, apparaît donc comme un phénomène localisé, réservé uniquement à quelques intervenants. À première vue, pareille concentration n'a pas de quoi surprendre, puisque l'élaboration de tels équipements relève avant tout de la

⁴⁷ Voir notamment Laurent Leclerc, *Les Grondines. Trois cents ans d'histoire*, Grondines, s.e., 1980, p. 41.

«marine savante», s'appuyant sur une main-d'œuvre spécialisée⁴⁸. Elle présuppose également la présence d'infrastructures permanentes, par opposition aux plus petites embarcations qui s'accommodent parfois de chantiers improvisés relativement sommaires⁴⁹ et requièrent une plus faible capitalisation. Peu nombreux en 1874, les centres pourvoyeurs de barges et de grands voiliers sont en outre regroupés sur un territoire extrêmement restreint. Ainsi, près de 70 % des goélettes de la classe E et F ont vu le jour à Québec ou dans un périmètre d'environ trente kilomètres en amont de la ville, de

⁴⁸ En ce sens, soulignons que les travaux menés par Courville/Robert/Séguin à partir du recensement personnel de 1871 indiquent la présence d'importants contingents de riverains déclarant exercer un métier relié à la construction navale dans les divisions de Portneuf, de Champlain et de Lotbinière. Voir Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, «Le Saint-Laurent, artère de vie: réseau routier et métiers de la navigation au XIX^e siècle», *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 34, n° 92, (sept. 1990), p. 181-196.

⁴⁹ Il suffit parfois d'installations assez rudimentaires permettant tout au plus de supporter la structure de la coque et de faciliter la mise à flot du bâtiment. Divers témoignages indiquent que lorsque les conditions étaient favorables, c'est-à-dire quand on bénéficiait d'une bonne déclivité du terrain et d'une marée montante, le lancement pouvait s'opérer sans support matériel. La fabrication de navires sur une base artisanale, telle qu'elle se pratiquait encore fréquemment dans la seconde moitié du XIX^e siècle, n'en demeure pas moins fort peu documentée. Au recensement canadien de 1871, par exemple, le tableau consacré aux établissements industriels (tableau 6) souffre de nombreuses omissions en ce qui concerne les petits chantiers. D'autres avant nous ont attiré l'attention sur l'ambiguïté des données relatives aux productions domestiques dans le secteur de la construction navale. Ainsi, certains énumérateurs fournissent-ils des descriptions détaillées de ces équipements, cependant que plusieurs au contraire négligeront carrément de les consigner. Voir E. Bloomfield et G. T. Bloomfield, «Creating CANIND71: Procedures for Making the 1871 Census Machine-Readable», *Rapport de recherche* n° 4, Université de Guelph, département de géographie, nov. 1989, p. 5.

même qu'à peu près toutes les barges; les densités, dans tous les cas, s'avèrent passablement plus fortes sur la rive nord du fleuve.

Bien que la relève semble vouloir émerger des aires de navigation placées plus particulièrement sous l'emprise du port de Montréal, les barges maintiennent un trafic relativement important à l'entrée du port de Québec jusqu'en 1884. Leur va-et-vient diminue néanmoins rapidement, alors qu'en 1895, les arrivées de barges ne représenteront plus que la moitié de ce qu'elles étaient en 1875. Ces phases d'activité correspondent assez bien à ce qu'on pouvait prévoir, compte tenu de leur avancement en âge: à la fin de l'année 1874, en effet, les barges répertoriées cumulaient en moyenne 10 ans et demi de service alors qu'en 1895, comme nombre d'entre elles ont traversé la période, l'âge moyen des barges s'élève à plus de 27 ans.

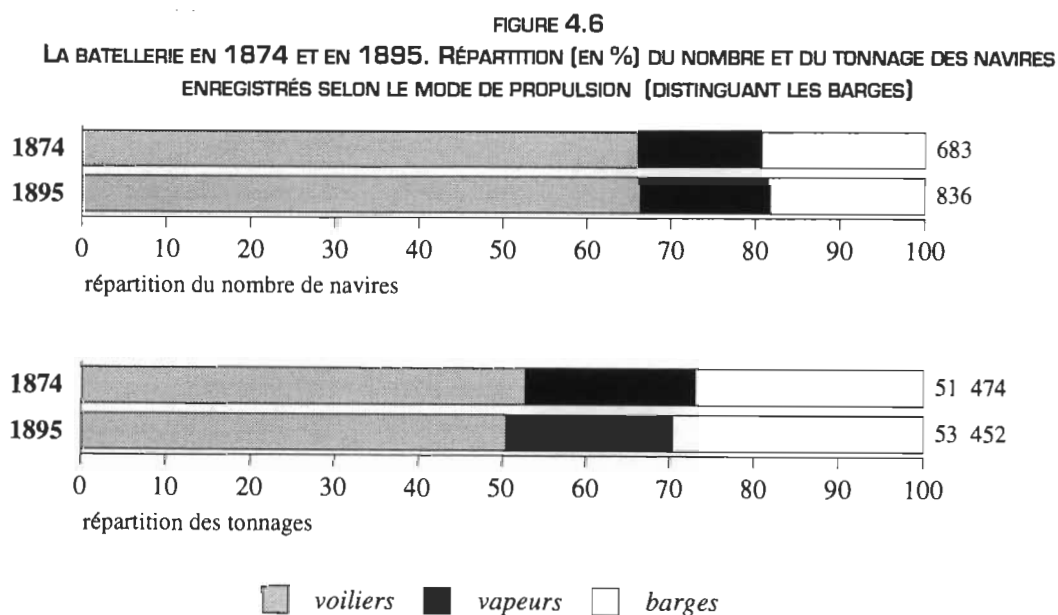
En 1875 comme par la suite, la région du centre du Québec déploiera toujours l'activité la plus intense en ce qui concerne les arrivages par barges: le bois d'œuvre surtout, mais aussi la brique et l'écorce quitteront massivement les quais de Saint-Jean-Deschaillons, de Sainte-Émmélie-de-Lotbinière, de Batiscan et de Trois-Rivières à bord de ces lourdes embarcations à destination de Québec. Ces localités sont d'ailleurs à peu près les seules à recourir aux barges dans ce secteur du fleuve, et ce presque exclusivement pour les fins précitées. Plus loin en amont, Montréal mettait également en branle, durant les années 1870, une flottille assez nombreuse de barges, affectées cette

fois au transport de la farine et du grain. Vers le milieu de la décennie 1880, les bateaux à vapeur auront toutefois définitivement remplacé les barges dans l'acheminement de denrées périssables. Alors que la desserte du port de Québec par barge ne cesse de péricliter, trois importantes compagnies de navigation — la Sincennes & Co, la D. Murphy & Co et la J.-B. Blanchard & Co mobiliseront de grosses barges sous remorque pour le charriage de madriers de l'Outaouais. En fin de période, on constate que presque tout le transport du bois scié en direction de Québec reposera sur les barges.

C- Vers un renouvellement de la batellerie?

La batellerie de Québec connaît une croissance plutôt modérée entre la fin des années 1874 et 1895. D'une extrémité à l'autre de la période, en effet, le nombre d'embarcations portées sur les registres officiels augmente de 22 % tandis que les tonnages collectifs grimpent d'environ 4 % seulement (figure 4.6). Si l'industrie québécoise des transports fluviaux semble quelque peu languissante, il ne faudrait pas croire pour autant que l'offre de navires faille à combler les besoins. À défaut de pouvoir mesurer le taux d'occupation des voiliers à l'échelle du réseau hydrographique, on peut tout de même avancer qu'à la fin

de la période, un nombre grandissant de caboteurs arrivent au port sur leur lest⁵⁰. Quant à l'employabilité des vapeurs de la flotte, la situation paraît également préoccupante. D'après les agrégés de l'inspection maritime, on retrace en 1875 un steamer «inutilisé» ou «marchant une seule fois» et deux en 1880; par contre, en 1886 et en 1890, ils seront onze arrêtés faute d'emploi, et encore neuf inactifs en 1895.



source: DSC 1874 et 1895.

⁵⁰ Voir les registres d'arrivées de petits navires au port de Québec (1876-1900).

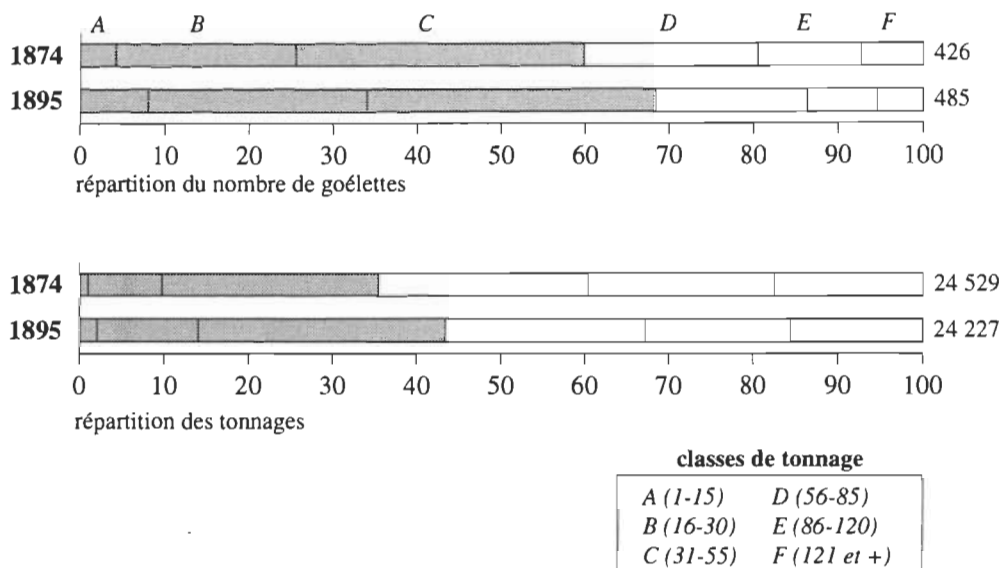
On remarque par ailleurs assez peu de changement dans la composition de la batellerie en 1895 (figure 4.6). Certes, la répartition générale des équipements en fonction de la catégorie de navire suggère-t-elle une certaine progression de la vapeur par rapport à 1874 — leur nombre monte légèrement quoi que leur apport en tonnage reste à peu près stable — mais les voiliers, en fin de période, règnent encore en maîtres parmi les bâtiments de navigation fluviale inscrits à Québec. En fait, leur position relative dans l'ensemble de la flotte reste à peu de chose près la même les deux années. L'examen détaillé de la structure de la flotte indique bien, parmi les bâtiments équipés de voiles, quelques différences dans la répartition des types d'embarcations — un peu plus de corvettes et un peu moins de goélettes — mais là encore rien de majeur.

Concrètement, les transformations les plus significatives ont trait au volume des navires. Chez les vapeurs, on assiste à un véritable renversement: alors qu'en 1874, les grandes unités (les steamboats jaugeant plus de 120 tonneaux enregistrés) étaient deux fois plus nombreuses que les petites (moins de 16 tonneaux enregistrés) — soit respectivement 11 % et 25 % du total — ce rapport s'inverse en 1895, les petites se haussant autour de 41 % et les plus grandes s'abaissant à 18 %. Dans le chapitre suivant consacré au monde de la vapeur, nous tenterons de mettre en relation cette question de la réduction de la

capacité de transport des steamers avec la redéfinition de leurs champs d'activité.

À plus petite échelle, semblable phénomène se manifeste aussi chez les voiliers. Les grands brigantins, notamment, reculent de 9 à 2 d'un bout à l'autre de la période; les sloops, pour leur part, iront rejoindre les plus faibles classes de tonnages tandis que les goélettes, toujours majoritaires, se déplaceront d'un même mouvement vers le bas (figure 4.7). La capacité moyenne de transport des goélettes, au demeurant, passe de 58 à 50 tonneaux enregistrés, d'où l'idée d'une diminution sensible de rendement. Quant à l'essor des goélettes de grand cabotage entr'aperçu au tournant des années 1860-1870, celui-ci demeure éphémère et sans prolongement perceptible dans la configuration de la flotte en 1895.

FIGURE 4.7
LA BATELLERIE EN 1874 ET EN 1895. RÉPARTITION (EN %) DU NOMBRE ET DU TONNAGE DES NAVIRES
ENREGISTRÉS SELON LA CLASSE DE TONNAGE



source: *Ibid.*

Bref, s'il nous fallait qualifier l'évolution de la batellerie québécoise entre les pôles temporels de notre étude, il faudrait avant tout parler d'une croissance assez faible et *a fortiori*, d'un développement encore plus limité.

C'est que, d'une part, la majorité des équipements (55 %) traverseront la période sans être remplacés, de sorte qu'en 1895, l'âge moyen des navires aura presque doublé! Le vieillissement frappe particulièrement les barges (passent de 10 ans et demi à plus de 27 ans) qui, nous l'avons vu, sont du reste peu renouvelées durant les dernières décennies du siècle, de même que les goélettes de grand gabarit, elles aussi tributaires de la précarité de la relève, soit les plus gros transporteurs, dont on prolonge les carrières à l'excès.

D'autre part, même si la nouvelle génération de navires inaugurés après 1874 laisse plus de place aux vapeurs, ces indices de modernisation seront en bout de ligne atténués par l'exode d'une fraction importante de steamers vers d'autres ports canadiens. Ainsi, avant le milieu de la décennie 1890, bon nombre de ses bâtiments changeront de mains pour être transférés à Montréal, confirmant ainsi la vocation de la métropole comme centre d'impulsion de la navigation à la vapeur sur le Saint-Laurent. Mais c'est là l'objet des prochains chapitres.

Chapitre 5

LE MONDE DE LA VAPEUR

Nous avons déjà signalé l'absence d'études spécialisées concernant l'évolution des activités de cabotage au siècle dernier. S'agissant de la navigation à vapeur qui avait cours sur la voie laurentienne, nous dirons, pour faire image, que ce domaine de notre histoire des transports apparaîtra de prime abord mieux «balisé» que ne l'est celui de la voile. Plusieurs monographies de compagnies maritimes ont été consacrées à l'exercice de la navigation motorisée sur le Saint-Laurent. La plupart des grandes synthèses d'histoire économique en font aussi état. Cela étant, beaucoup reste à faire avant que l'on puisse dégager une véritable vision d'ensemble de la progression de la vapeur sur le fleuve, en particulier après 1850.

Ainsi, si l'on s'entend pour faire de la navigation à vapeur un secteur en pleine effervescence, on ne sait à peu près rien des batelleries qui ont circulé sur le fleuve, quand on ne confond pas tout simplement les statistiques des effectifs portuaires avec l'enregistrement de leurs mouvements dans les ports intérieurs!

La navigation à vapeur fut très tôt perçue comme un instrument de développement économique de premier ordre. À ce titre, nombre de contemporains devaient rapidement s'y intéresser. Dès 1898, une vaste chronique des faits saillants de la navigation à vapeur sur les eaux canadiennes était publiée qui, tout en privilégiant les relations transatlantiques (l'auteur, disons-le, s'institue ici en véritable panégyriste des «prouesses» du *Royal William...*), abordait le problème du trafic entre les Grands Lacs et le golfe Saint-Laurent¹.

Plus près de nous, divers historiens ont traité de la navigation à vapeur, d'aucuns évoquant les vicissitudes des entreprises pionnières, d'autres retraçant les premières phases d'expansion des grandes sociétés de transport engagées dans les liaisons régulières entre les ports de l'intérieur². De ces points de vue, les ouvrages de G. E. Wilson, *The*

¹ L'ouvrage de James Croil, *Steam Navigation and its Relation to the Commerce of Canada and the United States*, Toronto, William Briggs, 1898, a inspiré plusieurs générations d'historiens intéressés aux transports sur le fleuve. Parmi les contemporains, d'autres travaux sont à retenir, dont A. Fraser Macdonald, *Our Ocean railways, or the Rise, Progress and Development of Ocean Steam Navigation* (1893) et Henry Fry, *The History of North Atlantic Steam Navigation, with some Account of Early Ships and Shipowners* (1896), cependant davantage axés sur les lignes océaniques.

² Voir entre autres G. P. de T. Glazebrook, *A History of Transportation in Canada* (2 tomes), Toronto, Ryerson Press, 1938.; A. Dubuc, «Montréal et les débuts de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent», *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. XLV, n° 1, 1967.; George E. Wilson, *The Application of Steam to St. Lawrence Valley Navigation, 1809-1840*, Université McGill, mémoire de maîtrise (histoire), 1961.; William Wood, *All Afloat. A Chronicle of Craft and Waterways*, Toronto, Toronto University Press, 1964.; V. A. Baker et D. Dutton, *De la voile à la vapeur. La construction de navires dans les environs de Québec et de Montréal*,

Application of Steam to St-Lawrence Valley Navigation, 1809-1840 et de Gerald J. J. Tulchinsky, *The River Barons: Montreal Businessmen and the Growth of Industry of Transportation, 1837-1853* ressortent parmi les contributions les plus dignes de mention. Tout récemment, G. Bervin réservait pour sa part un chapitre entier de son étude de l'activité économique des grands marchands de Québec à l'insertion de la communauté d'affaires québécoise dans ce secteur, entre 1815 et 1830³. À l'instar des travaux de Tulchinsky, l'analyse de George Bervin s'intéresse avant tout à la montée de nouvelles formes d'entrepreneurship dans les entreprises de navigation. Celle-ci appuie également l'idée de la présence d'éléments francophones parmi les intérêts maritimes réunis autour de la construction et de la commercialisation des bateaux à vapeur. Là s'arrête toutefois l'analogie entre les deux ouvrages, le premier s'ouvrant à la diversité des manifestations de l'esprit d'entreprise chez les investisseurs de la flotte montréalaise — les grands capitalistes, bien sûr, mais aussi des

Musée Marsil de Saint-Lambert, 1982.; Gerald J. J. Tulchinsky, *The River Barons: Montreal Businessmen and the Growth of Industry of Transportation, 1837-1853*, Toronto, Toronto University Press, 1977, 309 p.; Donald G. Creighton, *The Commercial Empire of the St. Lawrence, 1760-1850*, Toronto, Macmillan, 1956.; D. G. Creighton, «The Decline and Fall of the Empire of the St. Lawrence», *Canadian Historical Association/Société historique du Canada, Historical Papers/Communications historiques*, 1969, p. 14-25.; George Bervin, «Les hommes d'affaires de Québec et la navigation à vapeur entre 1815 et 1830», *Québec au XIX^e siècle. L'activité économique des grands marchands*, Sillery, éditions du Septentrion, 1991, p. 207-253.

³ George Bervin, *Ibid.*

petits-bourgeois et des artisans — le second faisant du cas québécois l'apanage de la seule bourgeoisie marchande, voire d'une simple fraction d'entre elle.

Jalon important de l'évolution du capitalisme commercial au Bas-Canada, cette forme de transport, étrangement, n'a jamais donné lieu à un quelconque essai de périodisation. Tout au plus certains repères utiles ont été mis en place, révélateurs des grandes tendances qui la traversent. Rappelons d'abord sommairement ces charnières de l'organisation de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent.

Depuis son inauguration en 1809 (l'*Accomodation* de John Molson gagne Québec) jusqu'à la fin du siècle, la navigation à vapeur se serait développée autour de 5 ou 6 grands pôles, à savoir les Grands Lacs, Montréal, Saint-Jean-sur-Richelieu, Québec, le Saguenay et les ports du golfe. La première phase, des origines aux années 1830, fut celle d'un groupe restreint d'armateurs individuels, en butte au refus de l'État bas-canadien d'accorder un monopole de la pratique sur divers plans d'eau⁴. Ils se livrèrent une âpre concurrence en vue d'en obtenir le contrôle effectif. C'est l'époque des rivalités Molson/Torrance/Goudie pour le remorquage des grands voiliers stationnés dans l'estuaire et pour le transport des immigrants.

⁴ Durant les années 1810, le Conseil législatif refuse d'accorder des monopoles, alors qu'aux États-Unis, les grandes cie en disposent depuis 1808 pour une période de 20 ans.

Par la suite, après une courte période de transition qu'on s'accorde à situer durant la décennie 1840, l'essor de la vapeur se serait poursuivi sous l'égide de quelques puissantes firmes regroupant l'essentiel des intérêts maritimes, nommément la Ottawa River Navigation Co., sur l'Outaouais, et la Compagnie de Navigation du Richelieu, dans l'axe du Richelieu. Vers 1853, alors que l'importance de cette voie commerciale commençait à péricliter, cette dernière entreprit de transférer ses activités vers le Saint-Laurent. À force d'absorptions successives, la Compagnie de Navigation du Richelieu parvint, au début des années 1860, à étendre puis à consolider son emprise sur le lucratif circuit Montréal/Québec⁵.

Ce phénomène de concentration ira toujours en s'exacerbant de sorte que dans dernier quart du XIX^e siècle, grâce à une fusion avec la société ontarienne Canada Steam Navigation Co., la Compagnie de navigation du Richelieu obtiendra de fait la quasi exclusivité du transport de passagers sur le Saint-Laurent, sous la nouvelle raison sociale de Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario (en 1913, la Canada Steamship Line). Bien que desservant Québec, ses transporteurs seront rarement immatriculés à ce port.

⁵ Voir Gerald Tulchinsky, «Une entreprise maritime canadienne-française, la Compagnie du Richelieu, 1845-1854», *RHAF*, vol. 26, n° 4 (mars 1973), p. 559-583. Cette firme, rappelons-le, est contrôlée par des intérêts montréalais.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, l'évolution de l'industrie des transports a été donc de plus en plus tributaire de l'affirmation de la grande entreprise spécialisée dans les affaires maritimes. Sans doute l'augmentation substantielle du tonnage des transporteurs à cette époque a-t-elle favorisé la centralisation du capital sur la base de grandes sociétés, quelques-unes familiales, la plupart anonymes. Mais, pareilles organisations commandaient-elles, à la fin du siècle dernier, l'ensemble des secteurs de la navigation à vapeur? La batellerie québécoise possédait-elle aussi son propre armement de paquebots? Quels rôles particuliers lui était-il alors impartis?

Les pratiques de la navigation à vapeur au lendemain de ce que l'on a qualifié de «révolution des transports», par référence à une augmentation sans précédent du volume des échanges dans les années 1800-1850, sont à vrai dire fort mal connues⁶. C'est que, mis à part quelques évaluations de flottes d'une ou deux grandes compagnies de transport⁷, aucun indice n'a été établi en ce qui concerne les

⁶ Tandis qu'on s'efforçait d'explicitier les conditions de l'essor de la navigation à vapeur — comprises comme réponses aux besoins croissants du commerce intérieur et extérieur, et réalisables au prix d'aménagements successifs de la voie laurentienne abondamment décrits (canalisation du Saint-Laurent supérieur, dragage du lac Saint-Pierre, prolifération des quais en eaux profondes, transformation des installations portuaires, etc.) au terme, donc, d'une lente série d'adaptations des infrastructures de navigation susceptibles de soutenir un trafic toujours plus lourd et plus intense — on se heurtait invariablement au problème de la méconnaissance de l'état des effectifs.

⁷ Les données fournies par James Croil ont été reprises dans la plupart des synthèses relatives à la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent. Selon ses

armements de *steamboats* engagés sur le fleuve après la décennie 1850. Quant au transport du fret durant cette période, on en ignore encore les multiples facettes.

Nous nous sommes intéressée depuis quelques années aux divers courants commerciaux auxquels participe le cabotage à vapeur. Nos travaux de maîtrise réalisés à partir des statistiques de fréquentation portuaire à Québec dans le dernier quart du XIX^e siècle ont montré que les arrivages de steamers dans la vieille capitale n'ont cessé de gagner en importance. Ils ont aussi laissé entrevoir une tendance à la spécialisation des bâtiments propulsés par la vapeur dans l'acheminement des denrées périssables.

Il nous importe à présent de mieux circonscrire les différentes vocations de la flottille de vapeurs québécoise en recomposant l'ensemble de ses activités et ce, non seulement à titre d'usagers du port de Québec mais un peu partout sur la voie laurentienne. Et, pour ce faire, nous avons tiré profit d'une source jusqu'alors inexplorée, les documents ministériels de l'inspection maritime.

Bon nombre de préjugés entourent encore la pratique de la vapeur dans les eaux intérieures. On dénote en effet une certaine

estimations, la batellerie exploitée par la société du Richelieu vers 1875 se chiffrait à 24 vapeurs répartis en 4 sections: 7 paquebots sur les lacs, 11 aux pourtours de Montréal, 3 entre Montréal et Québec, 3 autres enfin sur le parcours du Saguenay. *Ibid.*

incompréhension des séries officielles élaborées par les autorités maritimes, ces dernières s'avérant des indicateurs de premier plan lorsqu'il s'agit d'en apprécier le dynamisme. Pour Hamelin et Roby, par exemple, «la suprématie du navire à vapeur ne pouvait s'affirmer qu'au terme d'une lente série d'innovations» — apparition de la coque en fer (1843) puis en acier (1879), adoption des hélices jumelées (1850), des *compound engines* (1856), emploi de l'hélice unique (1889), etc. — dont l'usage se serait répandu autour des années précitées. Ces facteurs d'évolution des transports sont bien connus, seulement, ceux-ci ne s'appliquent que peu ou prou à la navigation fluviale! D'ailleurs, il y a lieu de s'interroger sur le «retard que met le vapeur à déclasser le voilier» puisque les chiffres avancés par les auteurs sont faussés. En effet, les données qu'ils retiennent pour le trafic au port de Québec ne concernent qu'une partie seulement de la navigation fluviale, soit le cabotage en partance de l'aval⁸.

⁸ Dans le tableau IV intitulé «Les statistiques du cabotage» (p. 119), les auteurs distinguent le cabotage à voile de celui à la vapeur, pour Montréal et Québec; dans chacun des cas, ils précisent le «nombre» et le tonnage. Malheureusement, ceux-ci ne citent pas les sources utilisées. Le tableau couvre les années 1856, 1866, 1876, 1878, 1886 et 1896. Or, ces compilations comportent de nombreuses erreurs. D'abord, les chiffres cités avant 1876 ne concernent que le cabotage en bas du port de Québec. De plus, les auteurs attribuent arbitrairement à la voile les données avancées pour les années 1856 et 1866 alors que les rapports annuels des commissaires des Travaux Publics (*DSC* 1867, vol. 1, n° 8, p. 408) ne précisent pas la répartition. Enfin, au lieu des 1 186 voiliers recensés à Québec en 1866, il faudrait plutôt lire, selon la source citée, 186 voiliers. Du reste, comme les tonnages fournis par Hamelin/Roby et ceux produits par les Travaux Publics concordent, cela

Cette idée de lenteur des vapeurs à supplanter les batelleries traditionnelles sur le Saint-Laurent a également trouvé résonnance chez certains géographes férus d'histoire de la navigation. Certes, la résistance des constructeurs navals de Québec à s'engager très tôt dans cette voie est réelle. Néanmoins, on s'est mépris sur l'évaluation quantitative des unités actionnées par la vapeur. Ainsi, dans *Le Saint-Laurent grande porte de l'Amérique*, Jean-Claude Lasserre a confondu les données relatives au nombre de navires avec leurs mouvements. En 1851, affirme-t-il, «468 vapeurs fluviaux touchent le port de Montréal [...] contre 3 141 voiliers» [...] ⁹. Or, ces statistiques établies par le gardien de quai ne peuvent se rapporter qu'à la somme de arrivages, compte tenu des fonctions rattachées au titre. L'année précédente, l'inspecteur général des douanes évaluait d'ailleurs à guère plus d'une centaine la quantité de vapeurs canadiens naviguant sur les eaux intérieures au cours de la saison de navigation de 1849 ¹⁰.

Au tournant de la décennie 1840, l'insertion des ports de Québec et de Montréal dans les échanges assurés par le cabotage

ramènerait le tonnage moyen des voiliers engagés dans le cabotage (ou, plus justement, de tout type de navires) en 1866 à 8 tonneaux seulement!

⁹ Jean-Claude Lasserre, *Ibid.*, p. 219.

¹⁰ Voir 13-14 Victoria (1850) *Journaux de l'assemblée législative du Canada*, Appendice A, n° 17, «État du nombre et du tonnage des vaisseaux enregistrés aux ports de Québec et de Montréal et aux ports intérieurs de la Province du Canada, et des vaisseaux appartenant à la Province naviguant sur les eaux intérieures non enregistrés en 1849».

prenait par ailleurs des tournures complètement divergentes. À cette époque, nous l'avons vu, l'omniprésence des bâtiments québécois dans l'estuaire du Saint-Laurent conférait à Québec une confortable avance pour ce qui est de la navigation à voile. Le transport par vapeurs, à l'inverse, était déjà fortement satellisé par le port Montréal: vers 1845, ce dernier mobilisait ainsi environ trois fois plus de tonnage et de main-d'œuvre que son vis-à-vis¹¹. La plupart des steamers assumaient alors la liaison entre les deux centres.

D'évidence, l'activité reliée aux vapeurs fluviaux à la fin du siècle dernier devait être considérable. Au port de Québec, nous estimons que ceux-ci accaparaient environ les deux tiers des tonnages enregistrés à l'entrée en 1875, et près de 90 % vers 1895. Eu égard aux volumes et la rapidité de déplacements de tels véhicules, leur performance par rapport aux voiliers ne surprendra personne. Cela étant, qu'en était-il plus particulièrement des vapeurs administrativement rattachés au port? Dans quelle mesure et à quel rythme la flotte marchande de Québec allait-elle pouvoir se convertir à la vapeur, compte tenu des difficultés particulières que traversait alors

¹¹ D'après les statistiques du bureau de l'inspecteur-général, le port de Québec détenait en 1844 16 vapeurs d'un tonnage collectif de 1 545 tonneaux, employant 101 matelots. À Montréal au même moment, 20 vapeurs cumulaient quelques 4 634 tonneaux, et embauchaient 313 hommes. Voir 8 Victoria (1844-45) *Journaux de l'assemblée législative du Canada*, Appendice HHH, «État du tonnage et du nombre de navires et autres vaisseaux possédés dans cette province dans le cours de l'année 1844 [...]».

le port? Le développement de cette branche de transport fut-il synonyme de progrès? À Québec, la navigation motorisée allait-elle véritablement parvenir à devancer la voile avant le tournant du siècle?

A- Une vue d'ensemble

À la fin de l'année 1874, la position des vapeurs dans l'ensemble de la batellerie québécoise apparaissait encore relativement marginale (voir figure 4.1). Le contingent de vapeurs était alors de 102 bâtiments (moins de 20 % du total) pour une capacité globale de 10 423 tonneaux enregistrés (environ 25 % du tonnage collectif)¹². Figurant, à côté des grandes goélettes, parmi les plus récentes acquisitions (moyenne d'âge inférieure à 10 ans), les vapeurs immatriculés au port de Québec recouraient toujours à cette époque à la roue centrale ou latérale comme force propulsive (65 % des cas), probablement en combinaison avec la voile, dans une proportion que nous n'avons cependant pas pu établir¹³. Ce caractère de mixité devait vraisemblablement être partagé par nombre de ces vaisseaux puisqu'entre 1875-1880 uniquement, un *steamboat* sur cinq

¹² Pour les raisons précitées, précisons que les barges ne sont pas considérées ici dans le calcul des pourcentages.

¹³ Les listes publiées de l'immatriculation maritime n'apportent pas de précisions sur les mâtures.

nouvellement enregistrés à Québec était en fait un véhicule hybride¹⁴ dont les engins n'exerçaient en pratique qu'un rôle subsidiaire, pour l'exécution de manœuvres serrées ou à contre-courant, par exemple. En tout état de cause, devant la loi, l'usage même partiel de la vapeur conférait au bâtiment un plein statut de bateau à vapeur.

L'essentiel de l'effectif à vapeur date donc d'après 1863, bien que quelques navires aient, en 1874, franchi la vingtaine. Tout récents, ces steamers ne constituaient pas pour autant des équipements de transport modernes, loin de là. Presque tous étaient en bois, y compris ceux fraîchement lancés.

La majorité fut mis en chantier à Québec même et à Lévis, dans une proportion d'environ 60 %. C'est là aussi qu'étaient fabriquées leurs machines, principalement à la fonderie Carrier Laine & Co. de Lévis. Une part non négligeable des vapeurs inscrits à Québec en 1874 provenait de l'étranger (19 %), Buffalo (É.-U.) et Dumbarton, R.-U.) en tête.

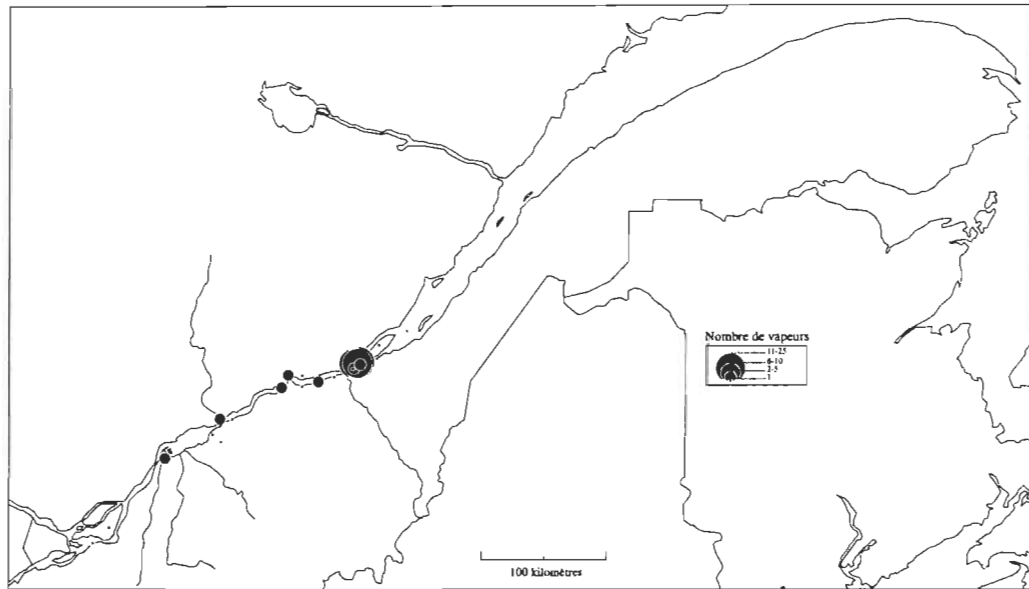
L'acquisition des unités à l'extérieur de ces principaux foyers s'avère fort limité. Ainsi, les grands centres maritimes que sont Sorel

¹⁴ Calculs établis à partir des données tirées des registres de l'enregistrement maritime du port de Québec, pour les années 1875 à 1880. Lorsque le gréement du navire est mentionné, c'est la voilure de type trapézoïdale [celui arboré par la goélette laurentienne] qui constitue la forme la plus usitée.

et Montréal ne contribuent que médiocrement à l'alimentation de la batellerie motorisée de la vieille capitale. (Plus tard dans la période, l'apport de Sorel sera néanmoins quelque peu bonifié par la construction de deux gros transporteurs). Comme nous pourrons le constater dans la troisième partie de la thèse, leur participation effacée à la fourniture de navires se verra amplement compensée par leur ascendant sur le plan du financement.

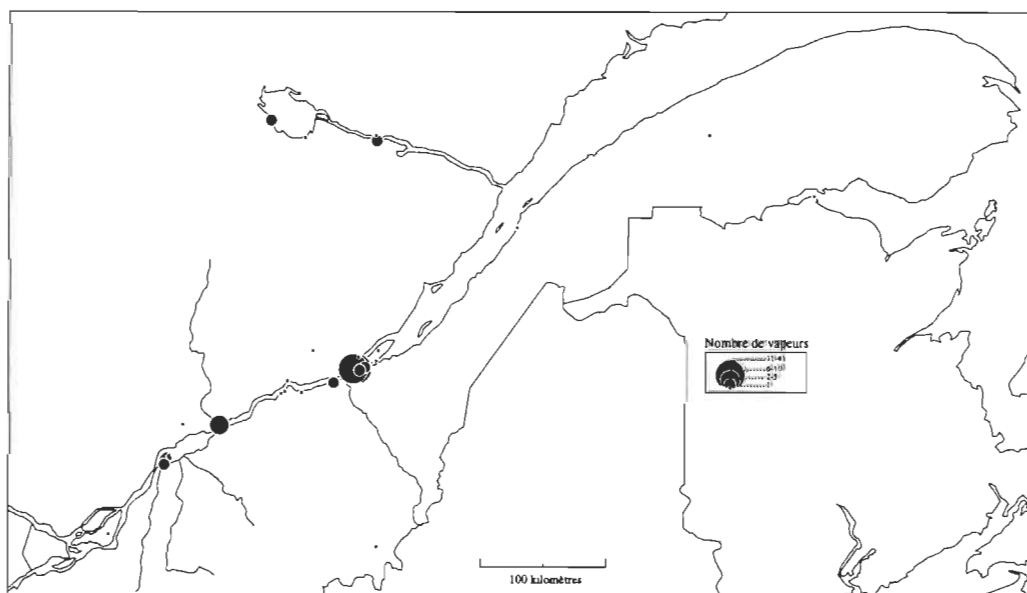
Les autres pourvoyeurs de bâtiments à vapeur sont surtout à chercher dans le voisinage de Québec, disséminés à travers une dizaine de petites et de moyennes localités — Saint-Vallier, Saint-Nicolas, Saint-Antoine-de-Tilly, Sainte-Croix, Lotbinière pour la rive sud et Portneuf pour la rive nord, etc., où ils seront d'ailleurs pour la plupart d'entre eux utilisés. Les cartes suivantes mettent en évidence la stabilité de l'aire de recrutement des vapeurs construits au Québec dans les dernières décennies du siècle. Notons cependant que la part relative des navires d'origine étrangère chute de moitié (de 18 % à 9 %).

CARTE 5.1
LIEU DE CONSTRUCTION DES VAPEURS ENREGISTRÉS AU PORT DE QUÉBEC
AVANT LE 31 DÉCEMBRE 1874



source: *DSC* (1875), «Liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada au 31 décembre 1874 (port de Québec)».

CARTE 5.2
LIEU DE CONSTRUCTION DES VAPEURS ENREGISTRÉS ENTRE 1875 ET 1895



source: Registres d'immatriculation de navires (port de Québec).

Comparativement à leurs prédécesseurs, les nouveaux vapeurs inaugurés entre 1875 et 1895 déploient une capacité de transport nettement plus faible. L'abaissement des tonnages moyens d'environ le tiers par rapport à la situation initiale (de 102 à 67 tonnes enregistrés) correspond, nous le verrons, au développement du secteur de services au détriment de celui du transport de fret et de passagers.

Moins versatiles que les voiliers couramment réaffectés à de nouvelles fonctions, les vapeurs conserveront presque invariablement leur vocation d'origine tout au long de leur existence. Seule leur aire de service devait-elle changer, suivant les déplacements de leurs propriétaires/gérants. Semblable constance s'explique en partie par le fait que chez eux, les proportions et la forme déterminent à toutes fins utiles les usages. Les petits remorqueurs demeurent sans aucun doute les plus polyvalents des vapeurs de la flotte québécoise. À défaut de bâtiment spécialement équipé et voué à la traverse, on a vu en maints endroits un remorqueur assumer le service de bateau-passeur sur le fleuve¹⁵. À ce titre, l'expérience du *James*, apparaît hors du commun. Il fut tour à tour, en l'espace d'un peu plus d'une décennie seulement, remorqueur dans le havre de Québec, traversier entre Québec et

¹⁵ Sur l'utilisation des remorqueurs pour la traverse fluviale, voir F. Roy, *Croissance et déclin de la construction navale sur la rive sud de Québec au XIX^e siècle*, mémoire de baccalauréat [géographie], Université Laval, 1984, p. 37-51.

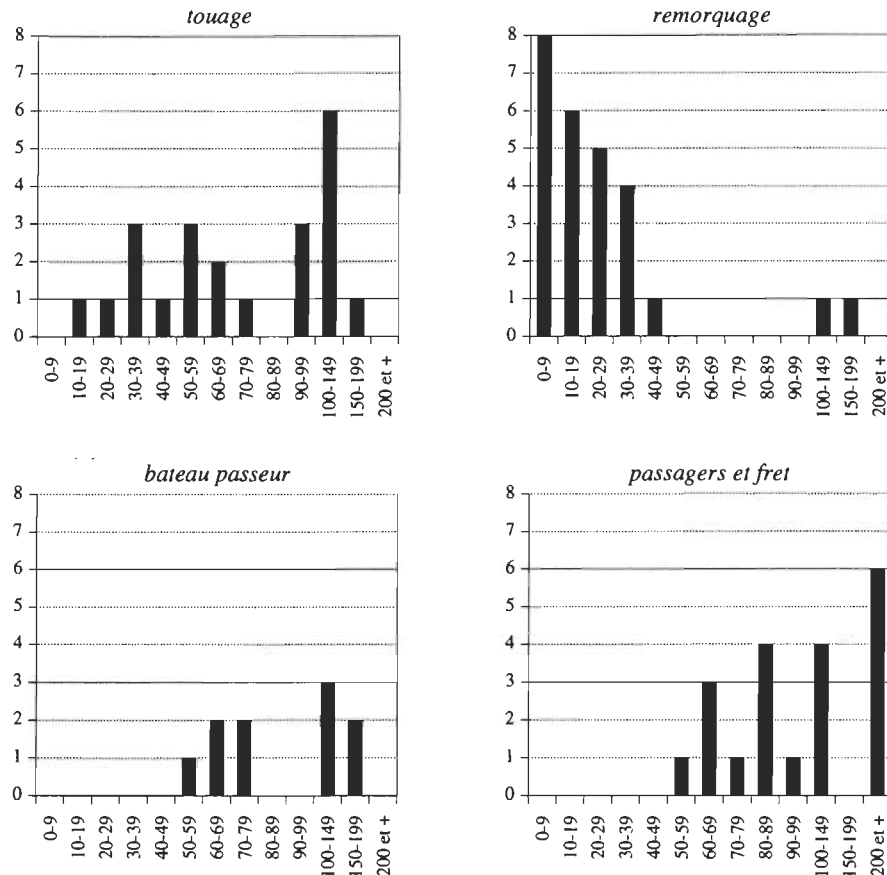
Saint-Romuald (fret et passagers), *market boat* à Québec et transporteur à contrat (pèlerinages à Sainte-Anne-de Beaupré)¹⁶.

Considérons en premier lieu les caractéristiques des navires du point de vue des quatre ou cinq grandes sphères d'activité dans lesquelles ils sont appelés à évoluer au cours de la saison de navigation de 1875, à savoir: la traverse (incluant les bateaux-passeurs desservant la compagnie du Grand-Tronc et ceux employés exclusivement l'hiver), le remorquage, le touage, et enfin, le transport de passagers et/ou de marchandises¹⁷

¹⁶ D'après les «listes des naufrages survenus dans les eaux canadiennes», la première partie de la carrière du *James*, jaugeant 31 tonneaux enregistrés, allait prendre fin lors de son échouage vis-à-vis de Montmorency durant l'automne 1883, 13 ans après son inauguration. À ce moment, la valeur du navire était estimée à 12 000 \$. Renfloué et immatriculé à nouveau, il fut par la suite utilisé uniquement comme *tow boat*.

¹⁷ Signalons que l'apparition des fonctions de sauvetage assisté par vapeurs à Québec demeure relativement tardive. Les premières mentions portées aux listes de l'inspection maritime les font en effet remonter au début de la décennie 1890, alors que trois bâtiments immatriculés à Québec après 1874, le *Diver*, le *Lady Belleau* et le *Relief SS*, sillonnaient régulièrement le fleuve jusque dans le golfe afin de s'acquitter de cette tâche.

FIGURE 5.1
DISTRIBUTION DES TONNAGES ENREGISTRÉS
D'APRÈS LEURS FONCTIONS:
VAPEURS INSPECTÉS
POUR LA SAISON DE NAVIGATION DE 1875



Source: *Ibid.*, et *DSC* (1876), «Liste des navires à vapeurs inspectés pour l'année expirée le 31 décembre 1875...».

À ce point, une remarque méthodologique s'impose. Notre travail repose sur le jumelage des «agrégés de l'enregistrement maritime du port de Québec» avec les «documents ministériels de l'inspection maritime»¹⁸. Étant donné que tous les vapeurs

¹⁸ Rappelons que les clés pour le mariage des deux documents sont le nom du navire ainsi que ses mesures de tonnage brut et enregistré.

immatriculés à Québec n'ont pas été soumis aux mécanismes de contrôle de sécurité dans leur division d'appartenance, il nous a fallu suivre ces quelques 102 bâtiments à travers l'ensemble des circonscriptions d'inspectorat alors en place. En bout de ligne, 80 vapeurs se sont vu accoler une fonction. Le reste, environ une vingtaine de bâtiments, a été soit retrouvé dans des listes d'inspection postérieures à 1874 — dans lequel cas nous avons choisi de les ignorer même si on pouvait les présumer actifs, leur statut au moment de l'enquête demeurant inconnu — soit tout simplement jamais repéré.

Comment ces vapeurs ont-ils pu échapper aux exigences d'inspection? Certains patrons de navire ont possiblement négligé de présenter leur véhicule, en l'occurrence lorsque celui-ci était désarmé. Quelques-uns peuvent également avoir été récemment vendus à l'extérieur. Mais ce qui est plus probable, c'est qu'une part d'entre eux n'étant plus en service aurait dû être rayée des listes de l'immatriculation. Tombés caducs, ces bâtiments gonflent indûment le puissance maritime du port, en raison d'inévitables décalages entre l'expédition de l'avis de retrait par le propriétaire et l'enregistrement de l'acte par le commissaire à l'énumération. De tels cas, on l'aura compris, sont difficilement décelables, et d'autant plus percutants qu'ils constituent une entrave à l'établissement des taux de croissance

réels des flottes à moyen terme¹⁹. En tout état de cause, nous en avons identifié un seul, le *Lotbinière*²⁰, un paquebot entièrement détruit par le feu en 1871 lors de son séjour dans ses quartiers d'hiver, qui figure encore dans la nomenclature officielle de la batellerie québécoise en 1874.

Il nous aura en outre été possible, en confrontant ces résultats avec les données issues des «registres des mouvements de navires à Québec»²¹, de préciser pour nombre de bâtiments la nature des

¹⁹ La question du calcul des taux de croissance des flottes portuaires et les problèmes d'évaluation de productivité qui lui sont associés sont habilement exposés dans R. Rice, «Measuring British Dominance of Shipbuilding in the Maritimes, 1787-1890», K. Matthews et G. Panting dir., *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region*, MHG, Memorial University of Newfoundland, 1977, p. 111-156.

²⁰ Il s'agit du vapeur immatriculé 55 862 appartenant à l'expéditeur H. Bernier de Lotbinière.

²¹ Les statistiques de fréquentation du port Québec se divisent en deux grandes séries complémentaires. Avant de pouvoir procéder aux recoupements avec les statistiques gouvernementales de l'inspection maritime, il nous aura d'abord fallu les coupler. 1) Les «Dominion Imports During the Season of Navigation...» consignent les entrées des caboteurs dans les limites du havre de Québec; ils comprennent notamment la date d'arrivée du navire, le lieu de provenance, le tonnage, le nom du capitaine, le nombre de membres d'équipage et de passagers, de même qu'un inventaire des cargaisons et des quantités transportées. 2) Les registres des «Arrivals», quant à eux, font état des droits acquittés par les navires visitant les installations portuaires, tout en indiquant, en sus de la date d'entrée, de la provenance et du tonnage que nous livrait déjà le document précité, le nom du bâtiment en cause. L'établissement de l'identité du navire constituait une étape essentielle à la démarche de mise en rapport des données fournies par les autorités portuaires de Québec avec celles du ministère de la Marine.

services rendus, ainsi que de déterminer le contenu commercial des transporteurs de frets à l'entrée du port.

Au premier chef, l'examen des profils de navigation de la flotte de vapeurs nous aura amenée à reconnaître les limites de son emprise dans la dynamique des échanges régionaux: un tiers seulement des bâtiments prennent en effet directement part au commerce via les fonctions de transport et de distribution, les autres ayant investi le secteur des services auxiliaires (remorquage de port et touage des grands navires sur le parcours fluvial). L'importance numérique de tels équipements devait d'ailleurs être signalée quelques années plus tard dans un document promotionnel vantant les avantages particuliers du havre pour le soutien à la navigation.

The supply of tugs and tow boats owned in Quebec is enormous. These are of all sizes and capacities, some of which seek employment in towing from points far below the port, while others are chiefly engaged between Quebec and Montreal.²²

B- Le développement du secteur du touage: une incitation au détournement du trafic vers Montréal

La présence d'investisseurs québécois dans le domaine du touage n'a rien de nouveau. Elle date du début des années 1820, alors que trois ou

²² E. T. D. Chambers, *The Port of Quebec. Its Facilities and Prospects. The Past, Present and Future of Quebec Shipping Trade*. Québec, Morning Chronicle, 1890, p. 52.

quatre négociants de la capitale décidèrent de s'engager financièrement dans la toute première entreprise du genre à être exploitée sur le fleuve, la St. Lawrence Steam Boat Co. À la faveur des subventions accordées par le gouvernement fédéral, le touage de navires connaîtra un essor important dans diverses sections de la voie laurentienne au cours des années 1850. Les segments de parcours Montréal/Kingston et Québec/ports de l'estuaire sont alors davantage appelées à se développer.

Dans le dernier quart du siècle, les armateurs de grands vaisseaux seront encore plus nombreux à utiliser les services de touage en vue d'accélérer le trafic montant. En 1875, la Compagnie des Remorqueurs du Saint-Laurent (St. Lawrence Tow Boat Co.)²³, premier acheteur de vapeurs en importance depuis le début de la décennie 1860, mobilisait à elle seule près d'une dizaine de navires à cette fin. Divers documents accréditent l'idée de forte concurrence dans ce secteur. Plusieurs entrepreneurs en touage résidant dans la région de Québec parcouraient l'estuaire et le golfe à la recherche de bâtiments à reconduire à destination²⁴. Or, cette destination n'était

²³ Plusieurs des propriétaires des bâtiments acquis par la Compagnie du St-Laurent au moment de son incorporation étaient aussi de ses fondateurs. La compagnie achète également des navires à l'extérieur du groupe d'intérêts initial, des bâtiments neufs comme usagers.

²⁴ Dans les registres de naufrages survenus sur les eaux canadiennes (juin 1889), on peut voir par exemple que le tug *Champion#1*, en partance du havre de Québec, était «in search of a tow» au moment où il perdit son hélice au large de l'île

pas toujours leur port d'attache, au contraire. D'après les «listes de l'inspection maritime» de 1875, en effet, environ la moitié des *tug boats* immatriculés à Québec ont pris en charge des navires venus de l'extérieur pour faire route sans escale jusqu'au port de Montréal, leurs évitant de la sorte de transiter par le havre de Québec!

À l'échelle locale, ce sont les fondements mêmes du cabotage que la pratique du halage remettait ainsi en cause: en court-circuitant à la source la fonction de redistribution, la flottille de toueurs devait à moyen terme représenter une menace directe à la survie des petits navigateurs. L'une des activités principales de la batellerie fluviale québécoise, le touage de bâtiments, allait donc paradoxalement participer à l'érosion de la capacité d'attraction de son port, et ce, au profit de son premier rival. Propices au mouillage des grands vaisseaux, les havres du Bic et des îles du Pot-à-l'eau-de-vie constitueront les lieux de départ privilégiés du touage en amont.

Par ailleurs, certains puissants capitalistes engagés dans le commerce du bois détenaient et exploitaient pour leurs fins propres des vapeurs-toueurs; l'un des plus célèbres d'entre eux, David Edward Price, en mobilisait un en permanence (le *Sampson*, un vapeur à aubes jaugeant une centaine de tonnes) pour remonter le Saguenay

Verte, encourageant ainsi des dommages estimés à quelque 400 \$. Le toueur avait Montréal pour destination.

jusqu'à sa scierie. À partir de 1880 environ, son jeune frère, Evan John, utilisera à des fins semblables le petit tug *Batiscan* sur la rivière du même nom.

Les vapeurs dédiés au touage, selon le représentant de la Commission du havre cité plus haut, peuvent être de dimensions et de capacités variables. La figure illustrant la répartition des tonnages pour l'ensemble des bâtiments actionnés par la vapeur (figure 5.1) corrobore ce témoignage. Ces derniers ne sont en fait aucunement assimilables aux remorqueurs préalablement décrits. Ainsi, bien qu'en général les autorités maritimes utilisent indifféremment les termes «toueurs/*tug boats*» et «remorqueurs/*tow boats*» pour désigner tous bâtiments servant à tirer ou à traîner une charge (un autre bâtiment ou un train de bois, par exemple), les commissaires à l'inspection maritime apportent certaines distinctions fonctionnelles entre les deux genres. Les listes de l'inspection pour l'année 1875 limitent ainsi le plus souvent l'emploi du vocable «remorqueur» aux bâtiments affectés aux manœuvres de halage à l'intérieur de la zone portuaire.

C- Le remorquage: un nouveau créneau pour les petits entrepreneurs en transport de bois de service

Vers 1875, le remorquage de havre représentait la première branche de transport en importance. Celui-ci reposait alors sur une flottille de petits véhicules, près d'une trentaine, trois ou quatre fois moins longs

et moins volumineux que les toueurs, dont le champ d'intervention ne dépassait en effet qu'exceptionnellement l'enceinte portuaire de la ville (figure 5.1)²⁵. Là, la plupart étaient employés à faciliter l'accostage des voiliers aux installations prévues pour les chargements/déchargements. Les autres, détenus par des propriétaires spécialisés dans le remorquage du bois, tels les Patrick Begley et James Murphy, servaient à tirer les barges et les radeaux de bois entre les anses et les grands vaisseaux. Enfin, on recourait ponctuellement aux remorqueurs comme bâtiments de servitude, pour l'entretien des cours d'eau et l'assistance lors des naufrages notamment. Signalons que, parmi l'ensemble des effectifs à vapeur rattachés au port de Québec, deux bâtiments seulement demeureront inactifs au cours de la saison de navigation de 1875. Dans un cas comme dans l'autre, il s'agit de remorqueurs dont nous perdrons d'ailleurs la trace lors des inspections subséquentes.

À cette époque, les remorqueurs revêtaient l'apparence de véhicules en bois aux proportions fort modestes, presque tous propulsés à l'aide d'une hélice. Apparus à la toute fin des années 1860 — leur moyenne d'âge en 1875 est à peine de 6 ans contre près de 9 pour les

²⁵ Deux vapeurs jaugeant plus de 100 tonneaux sont employés sur le circuit Québec-Montréal et ont néanmoins été consignés comme remorqueurs lors de l'inspection de 1875. Il s'agit du *William* et du *Royal*, propriétés des frères Gaherty de Montréal.

autres types de bâtiments — ils ont pour la plupart été acquis par des résidents de l'agglomération de Québec. Les gros marchands et les intérêts maritimes — expéditeurs (*forwarders*), arrimeurs, charpentiers de navires, constructeurs d'engins à vapeur — représentaient leurs principaux propriétaires. Seulement trois d'entre eux étaient détenus par des compagnies de navigation.

Dans le secteur de remorquage de havre, la relève sera à moyen terme essentiellement assurée par un seul armateur, le québécois W. Hackett. À partir de la fin de la décennie 1880, en effet, celui-ci allait se porter acquéreur de plusieurs petits vapeurs chargés d'assister les caboteurs à voiles dans le bassin Louise, où les gros marchands tels les J.-B. Renaud, Géo. Tanguay, N.-G. Kirouac, etc., avaient établi leurs quais. Au début du XX^e siècle, ces navires, selon le témoignage d'un usager du port de Québec, étaient encore très actifs.

On arrivait sur la pointe à Carcy, il y avait un armé de petits tugs, les tugs des Hacket, puis là, ils se tenaient prêts, puis ils guettaient les goélettes. Là, la chicane pognait entre eux autres... Quand un marchait plus que l'autre, il lui volait la goélette. Ils venaient nous trouver, n'ayer pas peur, puis ils nous lâchaient dans le bassin.²⁶

L'émergence d'un véritable groupe de petits entrepreneurs en remorquage de bois date aussi d'après 1876. Comme nous pourrons le voir au dernier chapitre, les *timber towers* devaient progressivement

²⁶ Entrevue avec le capitaine Antonio Bourgault, citée par A. Franck, *Ibid.*, p. 107.

se hisser parmi les plus importants détenteurs de vapeurs privés durant la période étudiée.

D- La traverse: mainmise des grandes compagnies de navigation sur les liaisons Québec/Lévis

Une dizaine de vapeurs immatriculés au port de Québec étaient affectés à la traverse au moment où s'amorce notre étude. Par l'entremise des bateaux-passeurs réservés à l'emploi du Grand-Tronc, l'*Arctic* et le *St-George* et des traversiers *North*, *South*, *Prince Edouard* et *Notre-Dame-de-la-Victoire*, la navette Québec/Lévis mobilisait évidemment la majeure partie des ressources. Au plus grand inconfort de public voyageur, ceux-ci combinaient le service de passagers et de fret.

À plusieurs reprises depuis la fin de la décennie 1880, la Chambre de commerce de Québec réclamait ainsi en vain du ministère des Chemins de fer à Ottawa l'établissement d'un service de bateaux-passeurs spécialisé, dont l'entretien serait conjointement imputable au Grand-Tronc, à l'Intercolonial et au Québec Central, les trois compagnies ferroviaires dotées d'une gare commune à Lévis.

Ce service a certes besoin d'être grandement amélioré. Tel qu'il est, il force les voyageurs, hommes, femmes et enfants, à voyager, surtout durant la saison d'été, en compagnie de bestiaux et de marchandises de toutes espèces, et de débarquer sur l'une ou l'autre rive au milieu de voitures, camions, colis de toutes sortes et animaux. Il y a là non seulement des désagréments sérieux pour les voyageurs mais aussi des dangers réels. (...) Du côté de

Québec, les voyageurs manquent de salle d'attente. Le besoin d'un bureau général de chemins de fer avec salles pour les voyageurs à proximité du débarcadère de la traverse de Lévis, se fait de plus en plus sentir [...].²⁷

L'intensité des échanges entre les deux centres avait de longue date justifié la mise en place d'une traverse mécanisée. Le premier vapeur utilisé sur le trajet Québec/Lévis avait été inauguré en 1819. Une dizaine d'années plus tard allaient s'y adjoindre des barges à aubes actionnées par traction animale, les célèbres *horse-boats*. Placé sous le contrôle du conseil de ville et réglementé depuis le début de la décennie 1860, le service de traverse s'effectuait sur une base régulière, été comme hiver, quand la formation du pont de glace ne gênait pas ses opérations²⁸.

En 1875, trois traversiers étaient équipés de manière à leur permettre de circuler l'hiver. Les tarifs hivernaux étaient toutefois d'ordinaire deux à trois fois supérieurs à ceux pratiqués durant la belle saison, et ce tant pour le passage des voyageurs que pour le transport de marchandises. Cette question du coût de transport pouvait dans certains cas s'avérer décisive. Ainsi, au moment où l'industrie québécoise de la tannerie était en pleine expansion, les gens du

²⁷ *Rapport annuel de la Chambre de commerce de Québec pour 1889-1890*, Québec, L.-J. Demers et frère, 1890, p. 112-113.

²⁸ Notons qu'au début de l'hiver 1884, les deux traversiers *Arctic* et *Polaris* furent emprisonnés par les glaces au beau milieu du fleuve; ils ne furent libérés qu'au moment de la débâcle, au printemps suivant.

commerce se préoccupaient tout particulièrement des taux établis pour les voyages d'écorce de pruche. À l'été, le prix moyen d'une telle traversée, chargement, attelage et conducteur compris, s'élevait à quelques 20 centimes. La recommandation du Conseil de commerce relative à l'abaissement des droits de fret sur l'écorce de pruche indique clairement la portée réelle des enjeux.

On a pensé devoir faire un article spécial dans le tarif pour l'écorce de pruche, parce que c'est la matière première d'une industrie des plus importantes à Québec, et que cette matière première nous vient en grande partie de la rive sud. Nos tanneurs ont en conséquence à payer des frais de traverse, quand les tanneurs de Montréal avec lesquels ils ont à lutter n'ont absolument rien de ce côté-là. Ces frais de traverse constituent en même temps un très lourd fardeau pour certains de nos tanneurs qui font venir à Québec jusqu'à 4000 et 5000 voyages d'écorce de pruche par année.²⁹

En 1875, la Compagnie des Remorqueurs du Saint-Laurent³⁰, déjà présente dans le secteur du touage des grands navires, détenait depuis peu le monopole de la traverse sur cette partie du fleuve. Son règne devait cependant s'avérer de courte durée puisque en moins de deux ans, la Ville de Québec allait accorder le contrat d'exploitation de la traverse à un groupe de financiers québécois anglophones incorporés sous la raison sociale de Quebec and Levis Ferry Co. Cette dernière

²⁹ *Rapport annuel du Conseil de la Chambre de commerce de Québec pour l'année 1908.*, Québec, La compagnie d'imprimerie commerciale enr., 1909, p. 45.

³⁰ Signalons que la Compagnie des remorqueurs du Saint-Laurent se tournera bientôt, mais de façon temporaire, vers le transport de fret et de passagers sur le circuit Montréal/Saguenay.

allait donc assumer la relève pour les trente prochaines années et même légèrement au-delà. Au cours des années 1880, Quebec and Lévis Ferry Co. remplacera d'ailleurs la Cie des Remorqueurs du Saint-Laurent parmi les principaux acquéreurs de bâtiments à vapeur, aux côtés d'un Evan John Price.

Québec entretenait également, et ce depuis le milieu de la décennie 1850, des liens réguliers avec l'île d'Orléans, où se recrutaient une bonne partie de ses navigateurs et ses pilotes. Le *Maid of Orleans*, un vapeur-passeur détenu par le maître du havre François Gourdeau, effectuait quotidiennement la navette entre l'île et la terre ferme au cours de la saison de 1875. Les trois autres traversiers immatriculés à Québec étaient employés ailleurs sur le fleuve; deux d'entre eux, exploités par leur propriétaire lui-même, Charles Bourgeois, assuraient la liaison Trois-Rivières/Sainte-Angèle-de-Laval, cependant que le dernier, possédé par un marchand de Grenville, maintenait un contact entre Prescott (Ontario) et Ogdensburg (New York).

E- Le transport de fret et de passagers: une activité dynamique en voie d'échapper à l'attraction du port de Québec?

La flotte de Québec comptait en 1875 une vingtaine de bâtiments à vapeur affectés au transport à distance des marchandises et des passagers. Presque tous utilisaient la propulsion à aubes. Avec une

moyenne d'âge légèrement supérieure à 9 ans, ceux-ci détenaient alors le record d'ancienneté parmi l'ensemble des vapeurs répertoriés. Les transporteurs se distinguaient également par leur capacité de charge et leur taille considérable, les trois quart d'entre eux jaugeant plus de 80 tonneaux enregistrés (figure 5.1). Ces derniers représentaient une bonne partie des bâtiments de construction étrangère.

Les activités de transport de fret et de passagers par vapeurs occupent déjà une place appréciable dans la vie du port de Québec au moment où débute notre enquête. D'après les statistiques d'arrivées au port, on estime qu'au cours de la seule saison de navigation de 1875, environ 63 000 voyageurs auraient gagné Québec par ligne régulière. Plus de 520 arrivages de marchandises leur seraient de plus imputables.

Mais la présence des paquebots-caboteurs s'affirmera encore davantage au cours des décennies suivantes. Ainsi, à la fin de la période considérée, les tonnages transportés à Québec se seront accrus d'environ le tiers, et le nombre de voyageurs aura quasiment triplé³¹. L'effervescence de la navigation à vapeur, il convient de le rappeler, tranche singulièrement avec le ralentissement du cabotage à voile, les mouvements des voiliers à l'entrée du port enregistrant à la même

³¹ France Normand, *Navigation intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIX^e siècle*, Université du Québec à Trois-Rivières, mémoire de maîtrise (études québécoises), 1988, p. 35 et 53.

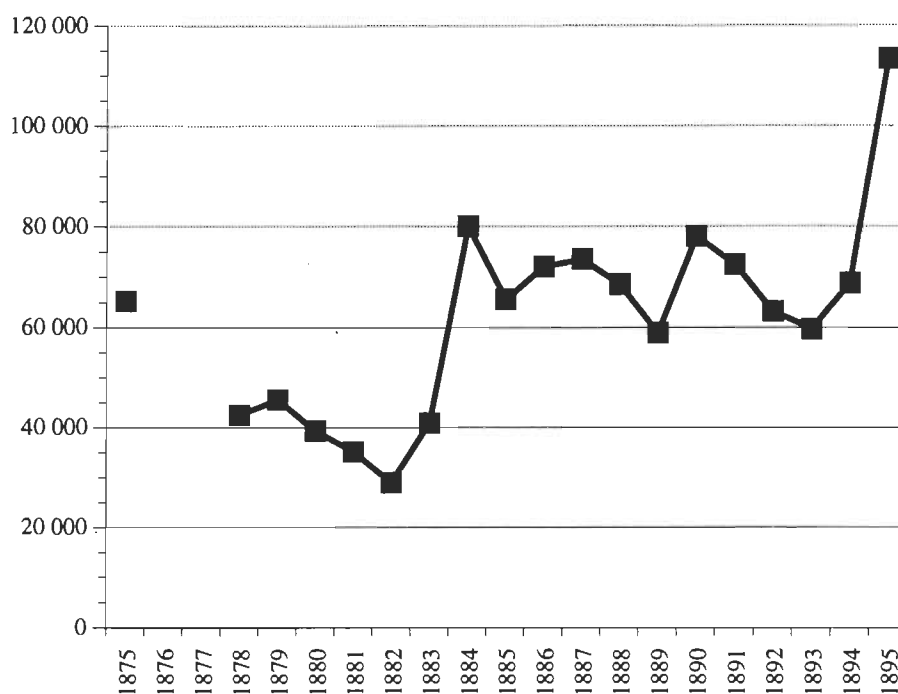
époque une diminution de l'ordre de 70 %! Elle est d'autant plus remarquable qu'en ces dernières décennies du XIX^e siècle, Québec et son agglomération verront se multiplier leurs liaisons ferroviaires, et que, dès 1879, le public voyageur pourra faire la route sans doute la plus achalandée — le trajet entre les deux grands pôles urbains québécois et montréalais — à bord de trains, sans avoir à transiter par Lévis. Le chemin de fer, d'évidence, devait drainer une fraction importante du transport de passagers; c'est du moins l'opinion exprimée par les commissaires du havre de Québec au lendemain de l'ouverture de la ligne Québec-Montréal-Ottawa-Occidental.

Trente-neuf mille trois cent cinquante-deux (39 352) voyageurs ont été débarqués pendant la saison par les vaisseaux faisant 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.³²

Quoi qu'il en soit, si l'on considère le nombre de voyageurs arrivés à Québec par bateaux à vapeur, on constate qu'à toutes fins utiles, la demande double à partir de l'année 1884.

³² Commissaires du havre de Québec, *Rapport annuel* pour l'année 1880, p. 9.

FIGURE 5.2
NOMBRE DE PASSAGERS ARRIVÉS AU PORT DE QUÉBEC À BORD DE VAPEURS FLUVIAUX
ENTRE 1875 ET 1895*



sources: *N.B. Aucune information disponible pour les années 1876 et 1877. *Rapports annuels des Commissaires du havre de Québec* (1878-83); *DI*, compilations personnelles (années 1875, 1884-1895).

Présumée plus que démontrée, la question de la rivalité rail-eau demeure pour tout dire un parent pauvre de notre histoire des transports. Au-delà des oppositions apparentes, le problème des relations entre les deux modes de transport devra un jour, croyons-nous, être également posé du point de vue de la complémentarité.

Pareille animation déployée par les vapeurs ne saurait cependant être imputée aux seuls bâtiments rattachés à la flotte québécoise, loin s'en faut. Les plus importantes compagnies de transport du Saint-Laurent ayant installé leur siège social à

Montréal, les liens qu'elles entretiennent avec Québec s'établiront par conséquent le plus souvent via des unités immatriculées dans la métropole. C'est le cas notamment des trois paquebots à aubes *Montréal* (284 tonneaux enregistrés) et *Quebec* (527 tonneaux enregistrés), et *Canada* (503 tonneaux enregistrés) de la compagnie du Richelieu, qui desservent en alternance le port de Québec à tous les jours sauf le dimanche, touchant au passage aux quais de Sorel, de Trois-Rivières et de Batiscan.

En vérifiant l'origine du trafic, nous avons observé une modification sensible des bases d'approvisionnement du port de Québec entre les années 1875 et 1895. Durant la période, la progression des acheminements par vapeurs était avant tout le fait de la poussée de Montréal qui, à la faveur de l'essor de la Cie de navigation du Richelieu et de l'Ontario, multiplie les unités en service et décuple sa capacité de transport. Au tournant du siècle, Montréal est devenu le véritable centre névralgique de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent.

Mais il y a plus: nous avons constaté qu'au moment même où le transport par vapeurs se développait à Montréal, celui-ci amorçait au contraire à Québec un certain déclin. Ainsi, confrontés au ralentissement des activités économiques de la ville, les transporteurs appartenant au port de Québec délaisseront progressivement ses abords pour tendre de plus en plus à desservir des itinéraires extra-

régionaux. Comme l'attestent les documents de l'inspection maritime, Québec s'inscrivait en 1875 comme point d'arrivée/départ ou encore comme simple lieu de transit pour près de quatre bâtiments sur cinq; en 1895, cette proportion passera à environ la moitié seulement.

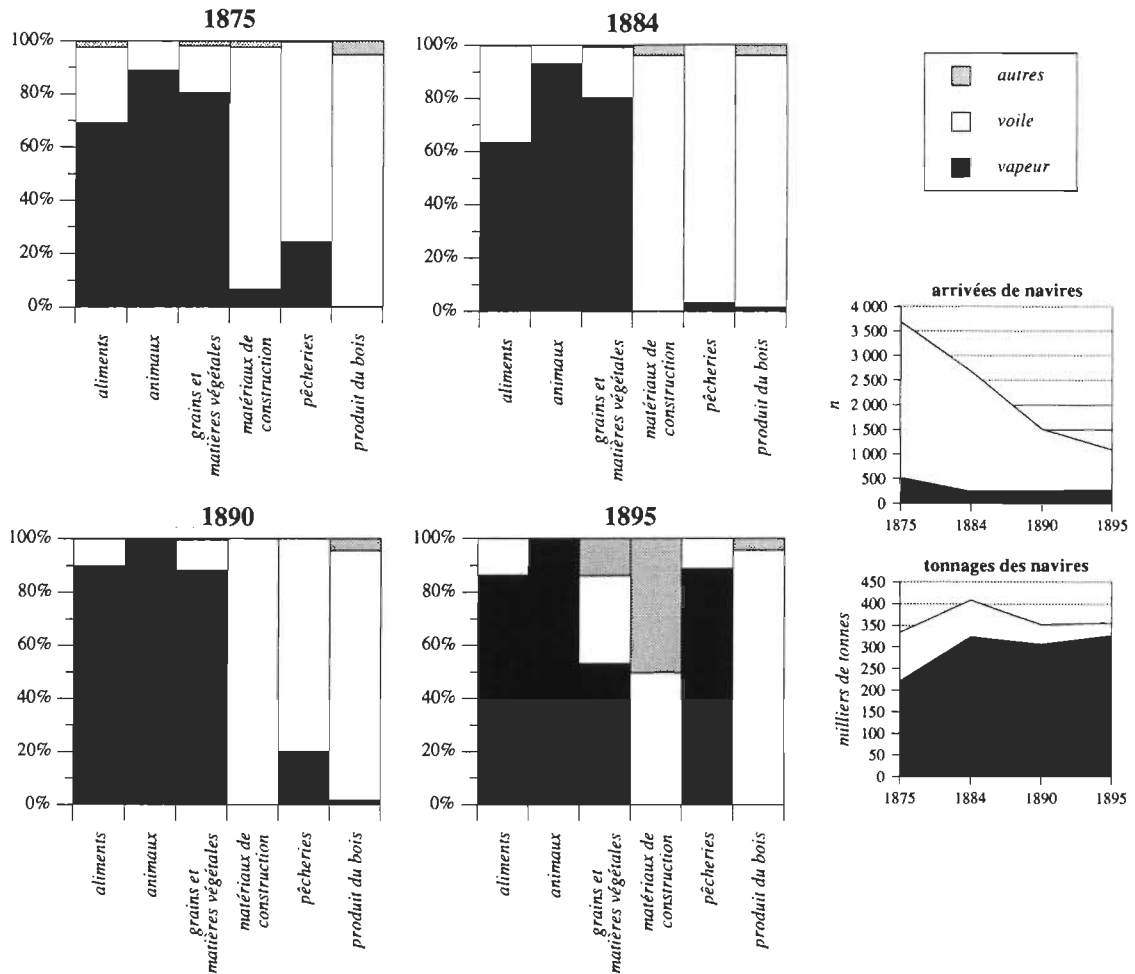
champs d'activités, itinéraires, et armement

Par opposition aux bâtiments à voiles et aux vapeurs-remorqueurs dont les cargaisons consistaient en pondéreux tels le bois de chauffage ou le bois d'œuvre, les chargements des steamers fréquentant le port de Québec étaient, durant l'ensemble de la période examinée, composés surtout de denrées périssables, de grains et d'animaux debouts³³. La nature de leurs activités les distinguaient à vrai dire à ce point qu'on peut soutenir qu'en maints endroits, voiliers et vapeurs se complétaient plus volontiers qu'ils ne se concurrençaient. Établie sur la base des arrivages de marchandises consignées à l'entrée du port de Québec entre 1875 et 1895, la figure suivante (figure 5.3) met en évidence la propension des deux types de bâtiments à transporter diverses catégories de produits.

³³ Des avis publiés dans les journaux informaient les expéditeurs quelques jours à l'avance des horaires et des lieux d'embarquement de marchandises; les formules de connaissance (*bills de lading*) leur étaient fournies soit au bureau de la compagnie de navigation, soit directement sur les quais.

FIGURE 5.3

ARRIVAGES DES MARCHANDISES AU PORT DE QUÉBEC PAR CABOTAGE (EN %) DISTINGUANT LES VOILIERS ET LES VAPEURS, POUR LES ANNÉES 1875-1884-1890-1895, AVEC NOMBRE ET TONNAGE DES BÂTIMENTS



source: Dominion Imports During the Season of Navigation (années concernées).
Compilations personnelles.

Quant à la capacité de transport de passagers des *steamboats*, celle-ci pouvait varier grosso modo entre les 100 et 600 places. La Compagnie du Richelieu et de l'Ontario, elle, disposait d'unités exceptionnellement vastes dont trois furent, à une certaine étape de leur carrière, rattachées au port de Québec. Qualifiés par les contemporains de

véritables «palais flottants», ces *steamboats* étaient autorisés à recevoir jusqu'à 773 voyageurs.

Parallèlement au transport des produits du commerce, certains paquebots fluviaux assumaient le service de la poste dans les régions excentriques peu ou mal desservies par le réseau ferroviaire. Dans ce secteur de transport comme dans celui du touage, les vapeurs purent bénéficier de l'appui financier du gouvernement fédéral.

Les toutes premières subventions accordées pour l'acheminement du courrier remontent au début de la décennie 1840 et concernent les liaisons postales entre Québec et les ports du golfe. À l'origine, les fonds allaient exclusivement aux lignes régulières de paquebots hauturiers tenus de faire escale aux principaux ports des Maritimes. Dès le milieu des années 1860, les contrats de distribution postale entre le Canada et la Grande-Bretagne avaient permis à Montréal d'étendre sa flotte de steamers océaniques et d'affirmer son hégémonie dans le domaine de la grande navigation.

Dans les dernières décennies du siècle, les steamers fluviaux de fret et de passagers — davantage maniables que leurs vis-à-vis océaniques en raison de leur tirant d'eau plus faible — allaient à leur tour tirer profit de tels octrois.

Après la Confédération, ceux-ci accédèrent même à des fonds spéciaux pour couvrir des trajets désignés «utiles» quoique peu

rentables. D'abord prévues pour une courte durée, les autorités fédérales devaient en pratique maintenir les subventions tout au long de notre période.

[...] dans certains cas, des subventions sont accordées, pour l'avantage du public voyageur, afin d'assurer le maintien de lignes régulières pour le transport des voyageurs et des marchandises, sur les parcours où le commerce n'est pas assez considérable pour l'entretien de bateaux sûrs [...] entre Québec et la Pointe-aux-Pères, Gaspé, Percé, la Baie des Chaleurs, Miramichi, Shédiac, Charlottetown, l'Île du Prince Édouard et Pictou, le gouvernement canadien a cru devoir fournir des subventions jusqu'au moment où le chemin de fer Intercolonial sera terminé (ce qui ne tardera pas) vu que la population résidant sur ce parcours n'est pas encore suffisamment nombreuse pour que des entreprises particulières puissent maintenir de bons navires sans quelque aide du gouvernement; en outre, il est du plus haut intérêt pour la Confédération qu'il y ait des relations régulières pendant l'été entre les trois provinces maritimes du Canada, en attendant l'achèvement de notre réseau de chemin de fer qui relie la province de l'Ontario à la côte Atlantique. La compagnie qui fait le service entre Québec et Pictou reçoit du gouvernement canadien \$750 pour chaque voyage, aller-retour, entre les deux points, à condition de toucher à la Pointe-aux-Pères, Gaspé, Percé, Miramichi et Shédiac. [...] ³⁴

Pour soutenir la navigation à vapeur et développer le commerce sur ce parcours, le ministère de la Marine a déboursé au cours de la seule année 1872 près de \$15 000. Favorisées par leur position, les compagnies maritimes établies à Québec (en l'occurrence la Compagnie de Québec et des Ports du Golfe) allaient évidemment pouvoir tirer avantage de la politique nationale.

³⁴ DSC 1873, vol 4, n° 8, «Présentation du rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries», p. 51-52.

Les armateurs n'honorèrent pas toujours leurs engagements vis-à-vis de l'État. À la fin des années 1890, l'inaptitude du S/S *Admiral* à satisfaire aux exigences du service sur le circuit Québec/Gaspé en constitue notamment un exemple des plus éloquents. Un tel cas illustre bien, à notre avis, l'intérêt des communications par vapeur pour les riverains. Mesurant pleinement l'impact de l'abandon d'une seule étape de leur parcours, les édiles municipaux des comtés de Rimouski et de Gaspé entreprirent en cette occasion diverses représentations auprès du gouvernement afin que les navires subventionnés s'arrêtent désormais à toutes les paroisses.

Une lettre du docteur A. Bouillon, résidant de Saint-Ulric-de-Matane, ira jusqu'à faire de la question d'un octroi un enjeu électoral:

(...) on m'apprend comme on apprend aussi à tous les amis de cette partie du comté de Rimouski que vous nous refusez une subvention pour une Cie de navigation de Québec à Matane (...) Honorable monsieur, sans être prophète, permettez-moi de vous dire que ce refus de subvention sera la perte du comté aux prochaines élections (...) ³⁵

En 1875, les vapeurs de lignes immatriculés à Québec appartenaient pour la plupart à des intérêts québécois, soit à la Compagnie des vapeurs de Québec et des Ports du Golfe³⁶, ainsi qu'à la

³⁵ «Lettre du docteur A. Bouillon au Ministre de la Marine et des Pêcheries» datée du 27 avril 1898, dans *Petition From Different Parties Asking that a Subsidiary be Granted* (1898), APC, RG42, dossier n° 15076, volume 53.

³⁶ Fondée en 1867 par un groupe d'hommes d'affaires de Québec, la Compagnie des vapeurs de Québec et des Ports du Golfe (dans les années 1890,

Compagnie des remorqueurs du Saint-Laurent³⁷. Cette dernière établissait déjà des relations régulières avec Chicoutimi depuis un an environ, mobilisant à cette fin deux paquebots de première classe, puis un troisième à partir de 1876. Vers 1889, cependant, elle cédera ses droits à la Compagnie du Richelieu, laquelle assumera à sa place une desserte quotidienne Québec/Chicoutimi, comprenant les stations intermédiaires, durant la saison estivale. Outre les trajets sur le Saguenay, la Compagnie des remorqueurs du Saint-Laurent affectait également un bâtiment de fort tonnage au circuit Québec/Rimouski (touchant à Rivière-du-Loup) de même que de plus petites unités en périphérie de Québec chargées d'assurer des liaisons en aval et en amont de la ville: 1) départs bihebdomadaires, réglés par les marées, sur la «ligne Montmorency» (Sainte-Anne-de-Beaupré via Sainte-

elle devient la Quebec Steamship Co., et étend ses activités commerciales aux marchés de New York et des Antilles) était à l'origine sous la présidence du marchand-capitaliste québécois James Gibb Ross, l'un des principaux investisseurs et propriétaires de la flotte de Québec. Celui-ci fut également l'un des fondateurs, avec Isaac Buchanan, James Bell Forsyth et J.-B. Renaud, d'une compagnie d'assurance maritime et de navigation intérieure (le fonds social de la compagnie au moment de sa création en 1861 s'élève à 400 000\$) connue sous le nom de la *Compagnie d'assurance maritime de Québec*. James Gibb Ross est par ailleurs reconnu parmi les plus importants propriétaires de scieries du Québec. Durant les années 1870, W. Withall, un autre marchand de la capitale, prendra la relève à la présidence de la compagnie.

³⁷ Incorporée, en vertu de l'acte 26 Vict. chap. 59, en 1863 sous la raison sociale de Compagnie des remorqueurs du Saint-Laurent, la nouvelle compagnie fut lancée par des membres très en vue de la communauté d'affaires québécoise. Les «officiers» étaient alors: Jean-Baptiste Beaulieu, président; William Dinning, vice président. J. Wilson, T. Foisy, A. Davie, F. Samson, P. Bourget, E. Gingras et J. Chabot assumaient quant à eux la direction.

Famille et Saint-François, île d'Orléans, et paroisse de l'Ange-Gardien); 2) contacts avec divers petits centres établis de part et d'autre du fleuve en haut de Québec, dans les divisions de Portneuf et de Lotbinière (Portneuf, Grondines, Sainte-Croix, Saint-Jean-Deschaillons, etc.).

Dans ces parages, une petite compagnie locale concurrençait la puissante firme: la Compagnie des bateaux à vapeur de Deschambault et de Lotbinière, en effet, utilisait depuis longtemps déjà le vapeur l'*Étoile* pour le transport de marchandises et de passagers sur le circuit précité, mais en ajoutant d'autres escales. Mis en place une vingtaine d'années plus tôt, en 1854, sous l'impulsion de l'élite locale, le service de cabotiers à vapeur de Lotbinière allait connaître, en dépit de nombreux incidents dont un incendie et deux ou trois échouements, plusieurs décennies de prospérité. À une époque où les steamers se confinaient majoritairement à la desserte des grandes villes, la mise sur pied d'un service secondaire pour les campagnes revêtait un caractère pour le moins novateur.

On peut se faire une certaine idée de l'organisation de cette entreprise à partir du témoignage de l'abbé L. Paradis, consigné dans les *Annales de Lotbinière*.

C'est le 16 janvier 1854 que le comité de régie nommé par les actionnaires de la compagnie nouvellement organisée, tint sa première assemblée. Parmi les actionnaires se trouvaient M. Gustave Joly, le Seigneur, l'abbé Faucher et bon nombre des gens en vue de Lotbinière. L'on décida la

construction d'un bateau et la coque fut mise en chantier, dans le courant de l'hiver de 1854, sur la grève de la Vieille - Église. L'on installa les machines à Montréal, au cours de l'été 1854, et le premier voyage eut lieu au commencement d'octobre de la même année. Le service se faisait assez difficilement, à raison de l'absence de quais convenables et du nombre de postes à visiter. L'entreprise néanmoins eut du succès, au point que, l'année suivante, il fut question d'adjoindre un second bateau au premier. Le nom du premier bateau, chose toute naturelle, était «Lotbinière» et le vapeur que l'on acheta se nommait «L'Étoile». Ce bateau, refait à plusieurs reprises, n'est pas encore mis au rancart et reçoit au moment présent [1933] un radoub qui le mettra en état de durer longtemps encore. En juillet 1850 [sic! 1860], le «Lotbinière» ayant été vendu et «l'Étoile» exigeant des réparations considérables, la compagnie fit l'achat d'un bateau plus grand, qui porta le nom de «Lotbinière» comme le premier. Évidemment, il devait y avoir du désaccord parmi les actionnaires, car «l'Étoile» passa à d'autres propriétaires le 16 juillet 1861, et le 31 octobre de la même année, le «Lotbinière» (surnommé «le gros» pour le distinguer du premier de ce nom) fut vendu à son tour. L'élan cependant était donné, une nouvelle société se forma sous la direction de M. Henri Bernier [fondateur et expéditeur] et depuis cette époque jusqu'en 1926, sous des raisons sociales qui changeaient de temps à autre, Lotbinière et les paroisses voisines jouirent de l'avantage d'un service de bateaux entre Deschaillons et Québec.³⁸

Forte de ses succès, la compagnie tentera même, en fin de période, une brève percée hors de sa zone traditionnelle d'opération: pendant la saison de navigation de 1895, en effet, celle-ci détachait un paquebot de 591 passagers sur le territoire de la Richelieu and Ontario Navigation Co., le parcours Montréal-Québec! Une telle entreprise, il va sans dire, apparaîtra tout à fait exceptionnelle.

On remarque la présence d'un certain nombre de petits armateurs qui, seuls ou en association avec un ou deux partenaires,

³⁸ Abbé Louis L. Paradis, *Les Annales de Lotbinière, 1672-1933*, Québec, Ateliers de l'Action Catholique, 1933, p. 284.

voulurent risquer l'aventure de la navigation commerciale à vapeur dans la région de Québec. Ces expériences ne furent bien sûr pas toutes couronnées du même succès que celle réalisée par le seigneur de Lotbinière. En 1875, un marchand de Lévis — et même un navigateur domicilié à Montréal — détenaient chacun un bâtiment de capacité moyenne affecté à la navette Québec/Saint-Nicolas. Au lendemain du naufrage du *James*, vers 1883, le service allait cependant être récupéré par la Compagnie Maritime et Industrielle de Lévis (sous la direction d'Augustin Télésphore Beaulieu), une firme d'ingénierie navale qui allait d'ailleurs produire les engins de deux remorqueurs ultérieurement rattachés à Québec. La compagnie lévisienne devait maintenir de gros transporteurs en activité pendant plusieurs décennies, divers d'entre eux étant, ironie du sort, des véhicules usagés rachetés de petits entrepreneurs en transports locaux.

D'autres individus, dont deux cultivateurs (l'un d'eux sera plus tard élu député libéral provincial) et un menuisier de Saint-Thomas conjointement avec un hôtelier de Québec, feront au cours de la même année l'acquisition du *Montmagny*, un *steamboat* fraîchement inauguré d'une centaine de tonneaux de port qu'ils emploieront environ sept années pour le transport de fret et de passagers — d'abord entre les deux localités et ensuite entre Québec et Berthier (Montmagny) — et, lors des fêtes de la Sainte-Anne à la fin juillet, pour les pèlerinages à Sainte-Anne-de-Beaupré. Désarmé vers 1882,

ce dernier fut remplacé par son éponyme, un bâtiment à peu près deux fois plus gros que son prédécesseur, et exploité aux mêmes fins par les mêmes propriétaires jusqu'en novembre 1890, date à laquelle il devait changer de mains, toujours au profit de la Compagnie maritime et industrielle de Lévis.

Une figure de la communauté marchande québécoise, le négociant A. Fraser, connut quant à lui des activités plus florissantes. Propriétaire de trois bâtiments à vapeur, il choisit de les mettre en activité dans l'Est de la province. Il acheta d'abord le *Beaver*, un steamer à hélice qui, d'après les registres de naufrages, se serait adonné au commerce côtier entre Québec et les ports du golfe dans les années 1870-1890. Fraser détenait également, vers 1890, deux des rares vapeurs en fer administrativement rattachés au port de Québec, soit le *Saint-Olaf*, un bâtiment de 150 places affecté au transport de marchandises et de passagers entre les ports du golfe et la ville de Pictou, en Nouvelle-Écosse et le S/S *Otter*. Ayant déjà une longue carrière qui remontait à 1860, le *Otter* — l'ancien *Margaretha Stevenson* de la Compagnie de fer de Moisie de la famille Molson désarmé après d'infructueuses tentatives d'exploitation du minerai — maintenait une ligne régulière pour les voyageurs entre Québec et Natashquan et assumait le transport du courrier le long de la côte.

Enfin, certaines initiatives individuelles sont à signaler hors de l'orbite de Québec. Citons entre autres le cas du marchand de bois

trifluvien W. Ritchie qui, à la fin du siècle, utilisait le batelet à vapeur *Ivan R.* (capacité de soixante passagers) — au service de la colonisation tout autant que de l'industrie forestière — sur la rivière Saint-Maurice entre les Grandes-Piles et La Tuque. À la même époque, un comptable québécois, Ernest F. Wurtele, s'engageait sur le bassin du lac Saint-Jean où il inaugurerait deux gros transporteurs (un entre Roberval et Mistassini, un autre entre Roberval et Grande-Décharge) de même qu'un petit remorqueur.

* * * * *

Entreprises individuelles, partenariats, grandes sociétés anonymes, ces diverses formes de propriété renvoient à la pluralité des modes d'exploitation de la flottille de vapeurs québécoise. Si le modèle du «propriétaire-fréteur» prévaut, le «patron-navigateur» semble encore trouver sa place dans les domaines de transport requérant une capitalisation minimale, particulièrement dans le secteur du touage. La coexistence des formes d'organisation «artisanales» et celles de type «capitalistes» apparaît néanmoins précaire, tant dans le monde de la vapeur que de la voile.

Dans le contexte de récessions récurrentes qui caractérise l'économie de Québec, les saisies et les ventes de navires de toutes sortes

se multiplient durant les dernières décennies du siècle. À terme, il y a tout lieu de se demander dans quelle mesure les gens du fleuve parviendront à conserver un certain contrôle sur l'un des instruments primordiaux de leur vie de relation. C'est ce que nous tenterons notamment de vérifier dans la dernière partie de la thèse.

TROISIÈME PARTIE
LES BASES SOCIALES DE LA PETITE NAVIGATION

Chapitre 6

LES BATELIERS DIPLOMÉS À QUÉBEC *

Dans les dernières décennies du XIX^e siècle, la flotte québécoise de petits navires connaît diverses modifications. À des degrés variables, toutes les catégories d'embarcations subissent une diminution de capacité. L'abaissement des tonnages moyens, particulièrement sensible dans le domaine de la navigation à vapeur, correspond comme nous l'avons indiqué à une redéfinition de la vocation de l'armement. Parallèlement à l'affaiblissement de l'emprise de Québec sur le plan du transport de fret et de passagers, l'expansion des fonctions de service — et le déplacement du trafic qui l'accompagne — traduisent un recul du port comme centre d'impulsion de la navigation à la vapeur sur le Saint-Laurent.

Mais les changements qu'entraîne le remplacement d'une fraction des unités actionnées par la vapeur tant aux niveaux de leurs champs d'activité et que des itinéraires empruntés ont un impact

* Nous avons déjà eu l'occasion de présenter certains des résultats de recherche des chapitres 6 et 7 dans le cadre des colloques de la *Société historique du Canada* (juin 1991) et du Centre interuniversitaire d'études québécoises (sept. 1994).

restreint. Une part importante des ressources demeurant, à terme, toujours en place, ils ne modifient pas en profondeur la configuration de la flotte ni même l'usage qu'on en fait. Le renouvellement, comme nous l'avons indiqué, s'avère modéré, et le profil général de la batellerie québécoise conserve encore, en fin de siècle, la marque de cet héritage. Il y a tout lieu de se demander si ce phénomène avait pour corrolaire une certaine stabilité des assises sociales de la petite navigation.

Cette dernière partie de la thèse s'intéresse aux intervenants engagés dans l'exploitation de la batellerie de Québec, qu'ils soient propriétaires de navires, bailleurs de fonds, ou simples navigateurs. Elle se divise en deux volets. Le présent chapitre explore les itinéraires et les profils de formation du personnel navigant relié au port de Québec. Le septième et dernier chapitre est consacré aux créanciers et propriétaires des petits navires immatriculés à Québec entre 1875 à 1895. Il vise notamment à éclairer l'évolution de l'espace relationnel circonscrit par le financement et les investissements dans la flotte au cours de ces années témoins.

* * * * *

Récemment, une équipe de géographe et d'historiens publiaient un article retraçant les divers métiers de la navigation pratiqués par la

population de l'axe laurentien au siècle dernier¹. Celui-ci constituait une première non seulement en tant qu'essai de dénombrement des effectifs du transport par eau mais également comme tentative de restitution de leur diffusion à travers l'ensemble du territoire observé. Les normes et conditions de travail des navigateurs, par contre, n'étaient pas considérées.

Dans le cadre de la présente étude, nous voulons poser les balises d'une réflexion sur l'évolution du métier de batelier à la fin du siècle dernier. Grâce aux *Registres des certificats de service et de compétence*² nous avons l'opportunité de cerner de plus près les caractéristiques socioprofessionnelles d'une fraction des effectifs de la navigation intérieure et du cabotage côtier. À la lumière de cette riche documentation³, nous entendons mettre en évidence l'expérience de deux groupes de navigateurs-gradés promus à Québec entre les années 1884 et 1898, à savoir: 1) les capitaines et seconds de petits navires brevetés en vertu d'une reconnaissance des services rendus avant

¹ S. Courville, J.-C. Robert et N. Séguin, «Le Saint-Laurent, artère de vie: réseau routier et métiers de la navigation au XIX^e siècle», *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 34, n^o 92 (septembre 1990), p. 181-196.

² Les *Registres des certificats de service et de compétence pour la navigation intérieure et le cabotage* ont été tenus par les fonctionnaires du ministère de la Marine et des pêcheries à partir de 1884. Ces documents sont conservés aux ANC, dans le fonds identifié RG 12, TR7 G., vol. 1450 à 1452 et 1461.

³ Nous avons effectué un relevé systématique des diplômes nautiques émis au port de Québec entre 1884 et 1898. Au total, 229 «certificats de service» et 161 «certificats de compétence» sont pris en compte dans l'analyse.

1880; 2) les aspirants aux certificats attestant des mêmes titres. Couvrant intégralement la période pour laquelle les données étaient disponibles, l'analyse porte sur l'ensemble des navigateurs concernés, c'est-à-dire près de 400 individus.

Les thèmes abordés, soit les qualifications et les orientations professionnelles, l'origine géographique, l'aire de recrutement et l'âge à la diplomation, ne livrent forcément qu'un aperçu de la situation des navigateurs à la fin du XIX^e siècle. Ils nous révèlent à la fois les grands traits de l'évolution de la formation des bateliers et de la transformation par étapes de leur métier. Mêmes partiels, ces résultats permettent d'ores et déjà d'entrevoir des changements significatifs dans les pratiques de navigation, de même qu'une évidente structuration spatiale des effectifs du transport par eau. Ainsi, à la faveur de l'essor de la navigation à vapeur, nous assisterons à partir des années 1890 au déplacement de l'aire de recrutement des candidats vers le Sud-ouest du Québec, alors que d'importantes concentrations se font jour à Montréal et à Sorel.

L'introduction de mesures normatives dans l'exercice du métier retiendra d'abord notre attention. Nous verrons que la première loi adoptée dans cette optique allait astreindre à des examens théoriques et pratiques élaborés les aspirants aux fonctions hiérarchiques sur les bâtiments de grand gabarit. La même loi, par contre, reconnaissait les acquis des navigateurs déjà en poste. Ses amendements subséquents

iront dans le sens d'un assouplissement des conditions d'accès à la diplomation mais — et c'est là pour nous un point essentiel — à l'émission de brevets davantage restrictifs. Nous examinerons ensuite le cheminement professionnel des différentes cohortes de navigateurs.

A- L'évolution des normes régissant la pratique du métier

Jusqu'au début de la décennie 1880, le commandement de navires de cabotage canadiens n'était pas réglementé. L'attribution des postes de commande était pour lors laissée à l'entière discrétion de l'armateur qui choisissait lui-même son capitaine; en règle générale, il déléguait à ce dernier la responsabilité de la nomination du second-officier.

À cette époque, une série de naufrages provoquant des pertes humaines et matérielles considérables⁴ allait amener un groupe d'armateurs et de compagnies d'assurances maritimes à exercer des pressions auprès du gouvernement canadien afin qu'il adopte certaines dispositions permettant de vérifier l'aptitude du batelier à naviguer le

4 En 1881-1882 seulement, ces naufrages ont causé la mort de plus de 350 personnes. Voir les *Journaux des Débats des Communes du Canada*, 13, 2 (avril 1883), p. 459. Comme nous l'avons mentionné dans le premier chapitre de la thèse, d'autres dispositions furent également prises après cet incident pour réglementer l'inspection des coques des bateaux à vapeur et l'arrimage des cargaisons.

long des côtes et dans les eaux de l'intérieur. Vers la fin de l'année 1883, une nouvelle loi était homologuée⁵ qui limitait l'accès aux postes de maîtres et assistants en chef de certaines classes de navires aux bateliers porteurs de brevets. Les conditions d'apprentissage et d'exercice du métier allaient dorénavant être définies par l'État⁶.

Plus précisément, la nouvelle loi stipulait qu'à partir du premier janvier 1884, les charges d'officiers de marine seraient réservées aux candidats qui, s'étant qualifiés aux examens gouvernementaux, seraient dotés d'un certificat de «capitaine en navigation» sur les voiliers de plus de 100 tonneaux enregistrés au Canada, ainsi que sur tous les bâtiments mus par la vapeur. Par ailleurs, un certificat de «second-officier» serait exigé sur les voiliers de plus de 200 tonneaux, de même que sur les vapeurs transportant plus de quarante passagers.

Suivant la loi, quiconque embauchait un batelier sans certificat valide serait passible d'une amende de 100 \$, tout comme le

⁵ *Statuts du Canada*, 46 Vict. chap. 28 [1883], «Acte concernant les certificats de capitaines et seconds de navires de l'intérieur et de cabotiers». Signalons que cette exigence du diplôme prévalait depuis 1870 à bord des océaniques canadiens de plus de 150 tonneaux de registre. *Ibid.*, 33 Vict. chap. 17 [1870].

⁶ Au lendemain de la Confédération, la Chambre des Communes mandatait un Comité spécial pour voir à l'amélioration de la navigation et des pêcheries canadiennes. Parmi les recommandations du Comité, le projet de fonder des écoles de navigation dans les principaux ports de mer figurait en tête de liste. Combattu par l'opposition, le projet fut défait. La création d'institutions spécialisées chargées de l'instruction des marins remonte beaucoup plus tard au XX^e siècle.

contrevenant lui-même. Le ministère de la Marine et des pêcheries se réservait par surcoût le droit d'annuler sans préavis un certificat pour les motifs suivants: «grave inconduite, ivrognerie ou tyrannie, perte ou abandon d'un navire, avarie sérieuse à un navire, perte de vie causée par négligence coupable, ou présentation de faux renseignements».

Les diplômes décernés autorisaient le batelier-gradé à pratiquer l'une ou l'autre de ces formes de transports: la navigation côtière, la navigation intérieure, et la navigation des petites eaux de l'intérieur. Dans tous les cas, la permission de naviguer s'étendait à une catégorie particulière d'embarcations dûment identifiée.

Enfin, les critères d'agrégation des novices et des marins d'expérience n'étaient pas les mêmes; aussi, les diplômes attestant leurs grades devaient traduire cette distinction. Couronnant la réussite de diverses épreuves plus loin décrites, le «certificat d'aptitude» était destiné au navigateur-débutant. De son côté, le marinier de métier à la barre avant 1883 allait simplement devoir acquérir un «certificat de service». Pour ce faire, il devait prouver sa sobriété et sa bonne conduite habituelles et réussir un examen sommaire portant sur l'identification des couleurs.

la navigation côtière (ou au cabotage)

Sous la nouvelle loi de 1883, les compétences requises pour l'obtention du diplôme de batelier couvraient un spectre assez large, variant suivant le grade et le territoire de navigation convoités.

À l'intérieur de la zone officiellement délimitée du cabotage⁷, le second ou «contre-maître» devait être âgé d'au moins 19 ans et avoir servi deux ans en mer. Celui-ci devait témoigner de connaissances suffisantes en art nautique pour pouvoir estimer la latitude par la hauteur méridienne du soleil, faire un relèvement au compas et déterminer, au mille près, une distance à partir d'un point de départ⁸.

Les exigences du métier s'étendaient de plus au matelotage. Pour obtenir son grade, le second en navigation côtière devait en plus connaître à fond les règles de la route, les lumières et les signaux de brume et de détresse, être en mesure d'employer adéquatement la

⁷ L'acte 46 Vict. chap. 28 (1883) fixe les limites du cabotage de la manière suivante: l'expression navigation de cabotage comprend un voyage entre le Canada et Terre-Neuve ou les États-Unis d'Amérique, de même que les trajets sur les baies et golfes d'eau salée situés hors des limites de la navigation intérieure. Statuts du Canada, *Ibid.*, p. 367.

⁸ Pour plus de détails sur l'ensemble des qualités requises pour la diplomation, voir les *Documents de la Session du Canada*, «Règles et règlements pour l'examen des candidats qui se présentent pour obtenir des certificats de capacité ou de service comme capitaines et seconds de navires, en conformité de l'acte 46 Victoria, chapitre 28», n^o 7, 1884, p. xlii-xlvii.

sonde et le loch et posséder les techniques du nœud, de l'épissure, du gréement et de l'arrimage des cargaisons.

Quant à son supérieur, le capitaine, il devait être âgé de 21 ans ou plus et avoir navigué les mers pour une durée minimale de trois années, dont une à titre de «second». Outre les qualifications du contre-maître, celui-ci devait démontrer des habiletés particulières dans la conduite du navire, pour contrebalancer les effets d'un courant, par exemple, tout en faisant preuve d'aptitudes à estimer le mouvement des marées, établir des sondages, jeter l'ancre en cas d'échouage ou encore à confectionner un gouvernail de secours.

Enfin, le capitaine au cabotage se distinguait du second en ce qu'il devait être familier avec un certain nombre de documents qu'il était appelé à tenir à jour, en l'occurrence les protêts, les chartes-parties ou les feuilles de connaissance.

L'analyse détaillée de la législation révèle qu'il y eut en somme assez peu de changements sur le plan des exigences théoriques et pratiques pour l'exercice du cabotage proprement dit. Jusqu'à la fin de la période étudiée, celui-ci demeure ainsi la catégorie de navigation pour laquelle les qualités requises sont les plus élevées, à l'exception, bien sûr, de la navigation hauturière. Cette hiérarchie des transports par eau tendra toutefois progressivement à s'estomper, avec, d'une

part, l'admission des marins au long cours à la pratique du cabotage⁹ et, d'autre part, l'extension du domaine du cabotage sur l'espace maritime¹⁰.

la navigation sur les eaux de l'intérieur et sur les eaux secondaires canadiennes

Les définitions somme toute assez vagues que donne le législateur des zones de navigation intérieure et des eaux secondaires (aussi appelées petites eaux de l'intérieur) ne permettent pas de les départager aisément. Bornées à l'est par une ligne imaginaire tirée entre la Pointe-aux-Pères et la Pointe-Orient, les limites de la navigation intérieure couvrent toutes les rivières et étendues navigables au Canada, tandis que les eaux secondaires, tout en étant légalement définies comme eaux de l'intérieur, excluent cependant les Grands Lacs¹¹.

⁹ Par un arrêté en conseil en date du 19 octobre 1884, les règlements pour l'examen des aspirants au certificat pour les navires au long cours sont modifiés de manière à reconnaître, suivant un système complexe d'équivalences, les expériences de cabotage comme base de qualification. Voir la *Gazette du Canada*, XVIII, p. 802.

¹⁰ À partir d'avril 1889, la navigation de cabotage comprendra, en sus d'un voyage entre le Canada et Terre-Neuve ou les États-Unis, un trajet vers un port de Saint-Pierre ou Miquelon, des Bermudes, ou des Antilles, de la façade est de l'Amérique centrale ou de l'Amérique du Sud. Voir les Statuts du Canada, 52 Vict. chap. 21 [1889].

¹¹ Voir entre autres 54-55 Victoria, chap. 41 [1891].

En 1884, les critères de qualification du batelier sur les eaux de l'intérieur ou sur les eaux secondaires pouvaient en divers points se comparer à ceux de la navigation côtière. Certes, les caractéristiques propres au transport fluvial libéraient le navigant de certaines obligations (principalement être en mesure d'estimer la position exacte du navire). En revanche, il lui fallait connaître l'emplacement des principaux phares et des bouées flottantes et développer des habiletés spéciales dans les manœuvres de louvoiement. Dans toutes les catégories de navigation, on exigeait évidemment de meilleurs résultats des aspirants aux grades les plus élevés. S'agissant des vapeurs, l'on réclamait en outre une meilleure connaissance de la signalisation.

Trois ans après l'adoption de la loi, en 1886, on abaissa sensiblement les critères de qualification des bateliers des eaux secondaires¹². Ce sont principalement les dispositions relatives à l'emploi des cartes marines et à la compréhension des documents juridiques qui furent abandonnées, favorisant du même coup la candidature des sujets moins aptes à maîtriser les aspects théoriques de la navigation.

D'autres ajustements à la loi initiale furent apportés vers 1892, de manière à ce que les certificats des bateliers qualifiés pour la

¹² *Gazette du Canada*, «Arrêté en conseil du 14 août 1886», XX, p. 435.

navigation à la vapeur apportent certaines précisions quant au secteur d'activité autorisé: remorquage, transport de passagers ou autres. Ces restrictions, on le verra, ont surtout affecté les bateliers des eaux intérieures et des eaux secondaires.

B- Profils de deux générations de bateliers

les bateliers en poste avant 1883: spécialisation des orientations, stabilité géographique et solidarité de vocation

Parce qu'il constitue une forme de reconnaissance des droits acquis des bateliers qui avaient exercé leur métier durant au moins deux saisons de navigation avant 1883, le «certificat de service» représente un précieux indicateur des expériences de navigation pour la période antérieure à la décennie 1880.

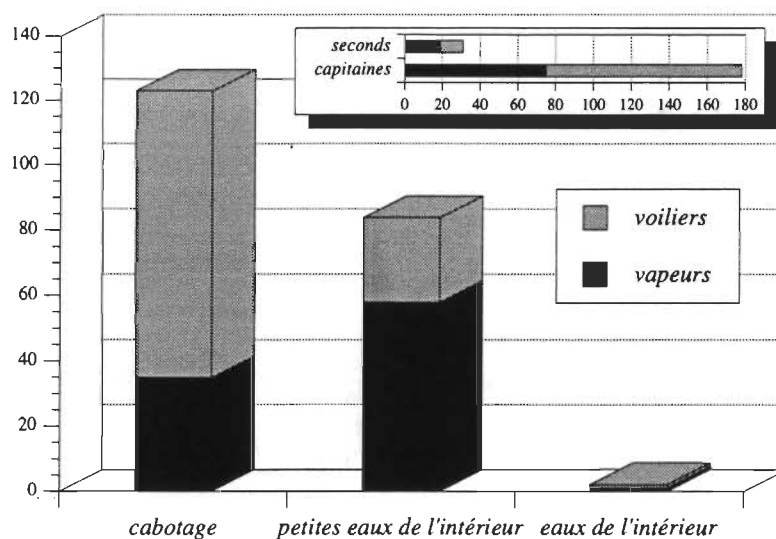
Il est probable que l'appréhension d'éventuels tests d'aptitudes aient incité les bateliers de métier désireux de poursuivre leur activité à se présenter au «certificat de service» dès l'entrée en vigueur de la nouvelle loi. Parmi le contingent de bateliers reçus au certificat de service à Québec entre 1884 et 1898, soit un total de 229 diplômés, c'est plus de 90 % qui firent ainsi valoir leur expérience dès la première année.

L'analyse des grades¹³ émis révèle qu'à l'amorce des années 1880, les voiliers d'une certaine envergure engagés dans la navigation côtière et intérieure étaient un peu plus nombreux que les vapeurs (55 % contre 45 %) (figure 6.1). Divers facteurs indiquent de plus que ces voiliers étaient, toute proportion gardée, de dimensions relativement restreintes. C'est du moins ce que suggère la part infime (5 %) des certificats décernés aux seconds.

Dans cette perspective, on peut situer bien en deçà de 200 tonnes de registre le tonnage moyen des bâtiments à voiles commandés par les navigateurs avant les années 1880. La grande proportion de diplômes attribués pour les voiliers grésés de l'avant à l'arrière par rapport à ceux mâtés à carré (bricks, brigantins) semble corroborer cette hypothèse, le tonnage de ces derniers étant presque toujours supérieur à celui des goélettes (se référer au chapitre 4).

¹³ Un même certificat permet parfois à un individu de se qualifier pour plus d'un type d'embarcations et pour plusieurs catégories de navigation. Le ministère de la Marine et des Pêcheries recourait généralement au vocable de «grade» ou de «titre» pour désigner chacune de ces sphères de compétences officiellement sanctionnées par le diplôme. À moins d'indications contraires, nos calculs s'appuient sur les mentions de grade plutôt que sur le nombre de certificats émis. Conséquemment, les résultats obtenus sont légèrement supérieurs au total des diplômes délivrés (c'est-à-dire 424 contre 390).

FIGURE 6.1
 QUALIFICATIONS DES BATELIERS REÇUS AU «CERTIFICAT DE SERVICE» À QUÉBEC EN 1884
 SELON LA CATÉGORIE DE NAVIGATION, LE MODE DE PROPULSION ET LE GRADE



source: Registres des certificats de service pour la navigation intérieure et le cabotage.

Les «certificats de service» indiquent les orientations de carrière des candidats; ils nous renseignent, par ricochet, sur les caractéristiques antérieures de la navigation. En ce qui concerne la promotion de 1884, on note une nette spécialisation dans la navigation côtière. Représentant à eux seuls près de 75% des bâtiments employés dans ces eaux, les voiliers y prédominent largement.

Le statut de batelier-caboteur s'accompagne d'avantages particuliers. Plus que les autres navigants, ce dernier est à l'abri des mauvaises conjonctures, parce que son brevet l'autorise à se réorienter vers toute autre forme de petite navigation sans avoir à se requalifier. Quoi qu'il en soit, le taux de renouvellement des caboteurs après 1884

apparaît très faible (se rapporter à la figure 6.2). Les critères élevés de qualification précédemment évoqués auraient-ils découragé des vocations? Le comportement des aspirants au cabotage qui subissent à cette époque leurs épreuves à Québec doit-il plutôt être compris comme un ajustement à l'offre d'emploi? Il faudrait, pour trancher, étendre la recherche aux autres centres d'émission de diplômes d'importance sur le Saint-Laurent, au port de Montréal, en l'occurrence.

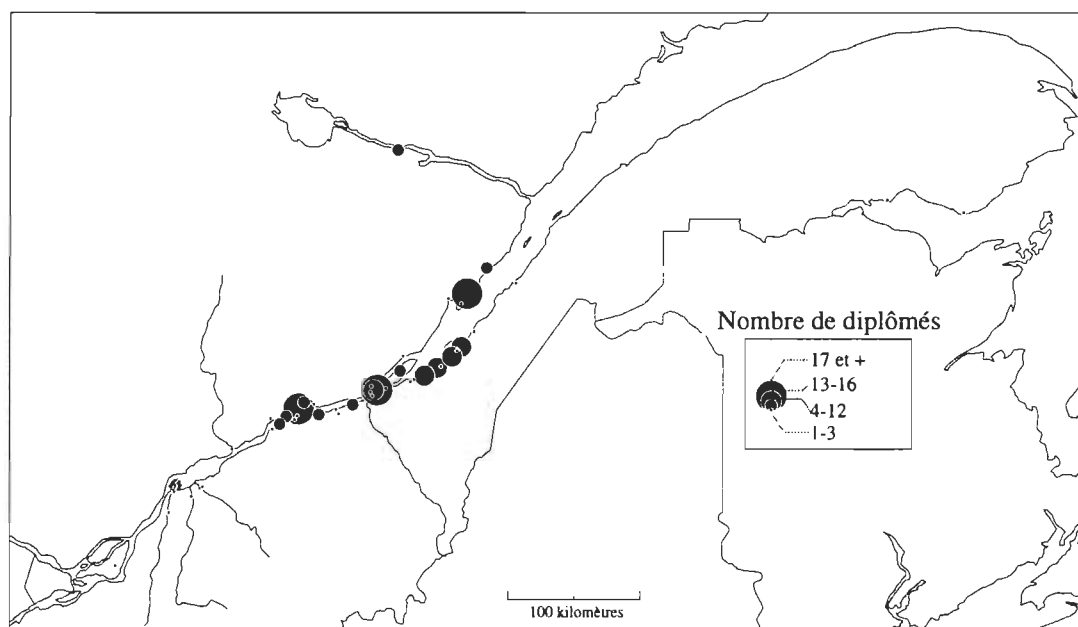
Quoi qu'il en soit, l'emprise de Québec dans cette catégorie de navigation n'en diminue pas moins de manière manifeste. C'est que, d'une part, le «certificat de service» exclut toute possibilité de mobilité professionnelle des bateliers de l'intérieur vers le cabotage; d'autre part, l'âge moyen des caboteurs en 1884 est, en proportion, le plus élevé de tous (40 ans). D'âge mûr au moment de leur diplômation, les bateliers-gradés de la première génération ne prolongeront guère leur carrière au-delà des années 1890.

D'après les orientations professionnelles des bateliers navigant avant 1884, le cabotage mobilisant des unités de grand gabarit (100 tonneaux et plus) se serait donc effectué principalement par les voiliers. À l'inverse, la navigation fluviale et estuarienne (en amont de la Point-aux-Pères) de même classe aurait reposé sur les vapeurs. Comme on l'a vu dans la deuxième partie de la thèse, les lignes régulières de steamers ne desservent alors que rarement les ports du golfe; quant aux vapeurs utilisés pour le touage, leurs itinéraires

s'arrêtent le plus souvent au Bic. Cette étanchéité des frontières qui sépare les deux types de navires constitue l'une des caractéristiques majeures des transports par eau dans les années qui précèdent la décennie 1880.

La première génération de bateliers diplômés présente un profil à la fois stable et homogène. Chez les bateliers de carrière, la mobilité géographique est très faible, pour ne pas dire inexistante. La majorité de navigateurs sont nés dans la région de Québec et c'est dans leur patelin d'origine que la plupart ont été recrutés.

CARTE 6.1
RÉSIDENTE DES CAPITAINES ET SECONDS REÇUS AU «CERTIFICAT DE SERVICE»
À QUÉBEC EN 1884



source: Registres des certificats de service pour la navigation intérieure et le cabotage.

La carte 6.1 illustre avec éloquence le phénomène de concentration des effectifs autour de la vieille capitale. Près de 70% des bateliers diplômés résident dans un rayon de 125 km autour de Québec, dont plus du tiers à Québec, Lévis et Lauzon. Ils se répartissent dans une proportion de 2 pour 1 sur la rive sud du fleuve, et demeurent le plus souvent en aval de Québec.

On peut aussi observer des spécialisations locales très marquées en regard du mode de propulsion adopté. Ainsi, environ 30 % du personnel qualifié pour le service sur les vapeurs provient de Lévis seulement, où, rappelons-le, bon nombre de steamers immatriculés à Québec avaient été construits. Les localités des Éboulements, de Deschambault, de Berthier-sur-Mer, de L'Islet et de Cap-Saint-Ignace ont contribué respectivement pour à peu près 10% des patrons de voiliers.

On constate enfin, chez ces hommes d'expérience dont l'apprentissage du métier constitue généralement un legs familial, une certaine solidarité de vocation à l'intérieur d'un même réseau de parenté: les Rivard, de Grondines, les Perreault, de Deschambault, les Ménard de l'Islet, les Bernier et les Bélanger de Cap-Saint-Ignace ne représentent que quelques-uns des cas les plus évidents de cette transmission du métier qui favorisait encore, à l'aube de la décennie 1880, la reproduction sociale des bateliers de l'intérieur et des côtes.

les nouveaux aspirants au titre de batelier

On peut distinguer deux sous-périodes dans l'évolution du profil de qualification des bateliers promus au «certificat de compétence»: la première va de 1885 à 1891 et la seconde de 1892 à 1898.

une période de transition: les années 1885-1891

Considérant les préalables à l'obtention du «certificat de service» (c'est-à-dire le plancher des deux années d'expérience antérieures au premier janvier 1883), presque aucun batelier ne s'était qualifié au «certificat de compétence» au moment où la nouvelle loi prenait effet. Tous, on le comprendra, préféraient faire reconnaître les services rendus, et l'on peut supposer que les cinq postulants au diplôme d'aptitude en 1884 devaient jouir de très peu d'expérience en navigation, deux années tout au plus, dont l'une correspondant en fait à la saison de 1883.

C'est donc à partir de 1885 que les premières cohortes de bateliers vont commencer à se présenter au «certificat de compétence», ces nouveaux venus devant, à l'encontre de leurs prédécesseurs, subir l'épreuve d'un examen théorique et pratique avant de pouvoir prétendre à l'exercice du métier.

Le renouvellement du personnel en charge des navires côtiers et de l'intérieur, tel qu'il se dégage à l'analyse des diplômes émis à Québec, apparaît au cours de ces premières années plutôt modeste. Entre 1885 et 1891, en effet, seulement 37 nouveaux grades seront décernés aux candidats qualifiés aux examens de compétence. À ce rythme, dans l'hypothèse d'un simple maintien des effectifs, il aurait fallu attendre plus de 40 ans avant que ne soit remplacé le personnel à l'œuvre en 1884!

Les certificats des bateliers ne permettent évidemment pas de connaître la situation d'emploi des diplômés après leur promotion. Mais si l'on en juge par la part significative des 50 ans et plus parmi les navigateurs de carrière, on ne peut qu'exclure une croissance globale des effectifs au cours de cette première période.

Tout comme les bateliers déjà en poste, la cohorte promue entre 1885 et 1891 s'est elle aussi majoritairement dirigée vers le cabotage. Dans ce domaine de navigation, les nouveaux diplômés sont toutefois moins nettement associés au monde de la voile qu'auparavant.

La période voit également l'amorce d'une diversification des orientations de carrière, certains ayant choisi de se qualifier pour pouvoir, le cas échéant, naviguer sur les Grands Lacs. Québec et sa région constituent toujours l'aire privilégiée de recrutement des futurs

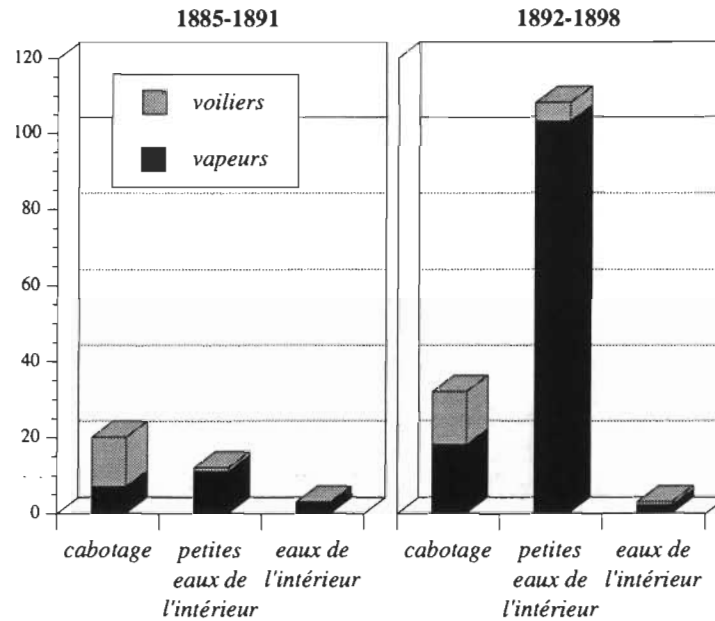
bateliers, du fait surtout de la forte participation de la ville et des localités de Deschambault et de Lévis.

l'essor des années 1892-1898: de nouveaux effectifs appelés à délaisser la batellerie de Québec?

Les années 1892-1898 se démarquent par une progression remarquable du nombre de diplômés: 145 nouveaux titres de compétence ont été décernés durant ces sept années, ce qui représente près de 80 % du total des grades émis depuis 1885. Cette véritable effervescence suggère d'emblée un rapport entre la relance des activités économiques dans la province et le besoin de main-d'œuvre dans les transports par eau. Considérant la relative stagnation de la batellerie québécoise au cours de la période, celle-ci ne pouvait, de toute évidence, absorber un tel surplus. La promotion de 1894 représente un sommet: cette seule année a vu plus de diplômés que toute la période 1885-1891.

Des changements majeurs caractérisent la période de renouveau qui s'amorce à partir de 1892. Il s'agit, outre l'accélération du rythme de diplômation, d'un renversement des spécialisations dans le domaine de navigation, du déclassement de la voile par la vapeur et de l'extension de l'aire de recrutement des candidats à l'ouest de Québec.

FIGURE 6.2
QUALIFICATIONS DES BATELIERS DIPLÔMÉS AU CERTIFICAT DE COMPÉTENCE
À QUÉBEC DURANT LES PÉRIODES 1885-1891 ET 1892-1898,
SELON LE TYPE D'EMBARCATION ET LE DOMAINE D'ACTIVITÉ



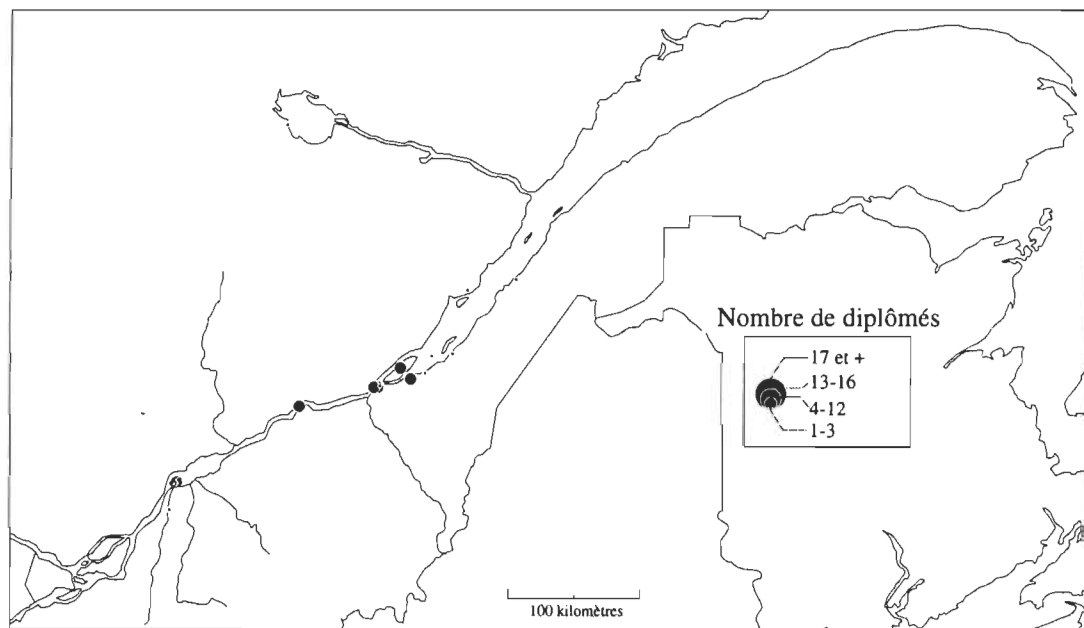
source: «Registres des certificats de compétence pour la navigation intérieure et le cabotage».

Manifestement, la poussée des vapeurs agit ici comme catalyseur de changements. Au cours des années 1892-1898, et c'est là une nouveauté, les candidats aux charges de bateliers se sont majoritairement qualifiés pour servir sur les steamers, à l'intérieur comme sur les côtes (figure 6.2). La popularité du vapeur croît même à ce point que celui-ci devient, à toutes fins utiles, l'unique option retenue par les aspirants à la navigation fluviale en haut de la Pointe-aux-Pères, à savoir les trois quarts des diplômés.

Par rapport aux années antérieures, les promotions de 1892-1898 s'enrichissent de candidats de provenances très diversifiées

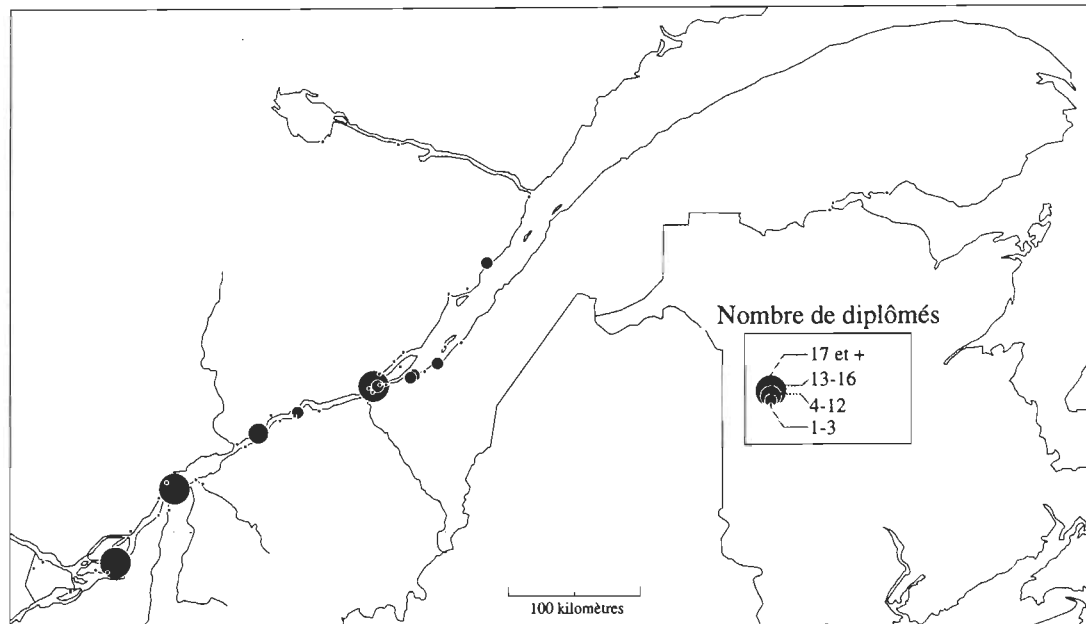
(cartes carte 6.2 et carte 6.3). On observe encore, il est vrai, les concentrations les plus importantes à proximité de Québec, mais on assiste en même temps à une diffusion significative des ressources loin en amont de la ville, dans le Centre du Québec, à Champlain, sur les berges du Richelieu, à Sorel surtout, qui fournit à elle seule près de 10 % des candidats durant cette période, soit autant que Québec même (carte 6.3).

CARTE 6.2
RÉSIDENCE DES CAPITAINES ET SECONDS REÇUS AU «CERTIFICAT DE COMPÉTENCE»
À QUÉBEC (1885-1891)



source: «Registres des certificats de compétence pour la navigation intérieure et le cabotage».

CARTE 6.3
RÉSIDENTS DES CAPITAINES ET SECONDS REÇUS AU «CERTIFICAT DE COMPÉTENCE»
À QUÉBEC (1892-1898)



source: *Ibid.*

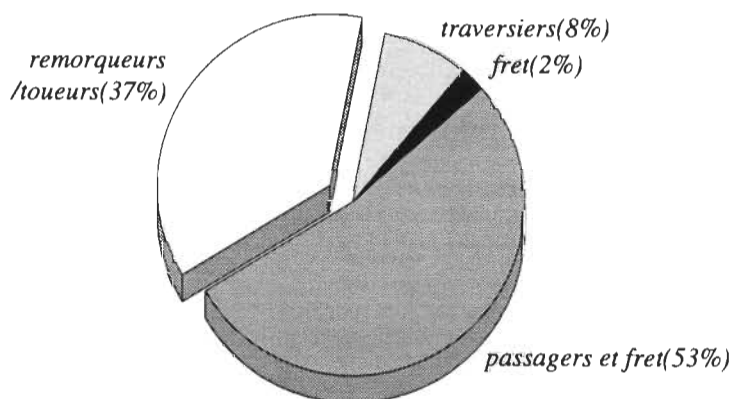
Plus à l'ouest, Montréal se distingue par le poids de sa contribution qui la place au premier rang. La montée en force de Montréal, et à un moindre titre, de Sorel comme bases de recrutement des bateliers qualifiés à Québec serait-il indicateur de leur hégémonie en tant que ports d'intérieur après 1890? La question mérite d'être considérée. Le fait qu'autant de candidats aux examens gouvernementaux aient choisi de s'inscrire à Québec alors qu'ils avaient le loisir de subir cette épreuve en leur lieu de résidence¹⁴ suggère à tout le

¹⁴ Outre Québec, Montréal, Sorel et Trois-Rivières étaient les lieux désignés des examens pour l'ensemble de la province.

moins que l'un et l'autre représentaient, en fin de siècle, deux pôles essentiels du monde de la petite navigation.

Finalement, on se rappellera que les certificats émis à partir de 1892 pour la navigation à vapeur apportent un complément d'information quant au secteur de transport en cause. À partir de cette date, nous pouvons ainsi distinguer les sphères d'activités vers lesquelles les nouveaux titulaires de grades se dirigent (figure 6.3). C'est le transport de passagers qui, ostensiblement, remporte la faveur du plus grand nombre. Or ce secteur, comme l'a montré la deuxième partie de la thèse, était alors de plus en plus articulé à Montréal.

FIGURE 6.3
RÉPARTITION DES GRADES POUR LA NAVIGATION À VAPEUR
SELON LE SECTEUR D'ACTIVITÉ
(1892-1898)



n= 78

source: l'«Registres des certificats de compétence pour la navigation intérieure et le cabotage».

* * * * *

L'étude du cheminement professionnel des bateliers gradés nous a fait découvrir, avec l'émergence de nouvelles spécialisations, un recul sensible de la capacité d'attraction de Québec sur les nouveaux promus. À la fin de la période, les commandants de grands bâtiments employés pour le cabotage et la navigation fluviale qualifiés à Québec devront de toute évidence se tourner vers d'autres batelleries pour trouver du travail.

Nous savons que nombre d'entre eux conserveront des liens étroits avec la vieille capitale en tant qu'usagers des installations portuaires¹⁵. Mais dans quelle mesure, et surtout selon quel statut, pourront-ils encore œuvrer à bord des bâtiments qui lui sont rattachés? La flotte de Québec était-elle, à la fin du siècle dernier, entre les mains des navigateurs? Qui étaient les propriétaires et qui fournissaient les fonds nécessaires à sa marche?

¹⁵ Rappelons que les registres d'arrivées de petits navires au port de Québec (Books of Arrivals) indiquent le nom du capitaine.

Chapitre 7

PROPRIÉTAIRES ET CRÉANCIERS

Nous avons jusqu'à maintenant mis en évidence divers aspects de la dégradation, à partir de 1875, des conditions du transport fluvial articulé sur la vieille capitale: baisse du trafic et désagrégation de l'arrière-pays portuaire, vieillissement des voiliers et relative stagnation de la batellerie, problèmes de renouvellement du personnel qualifié et contraction de l'aire de recrutement de celui-ci; le phénomène, nous l'avons vu, touche tout à la fois la navigation, les navires et les navigateurs.

Cette dégradation s'inscrit dans le cadre très large du ralentissement des activités économiques traditionnelles de Québec, amorcé depuis déjà plus d'une décennie (chute du commerce d'import-export — avec ses effets d'entraînement sur les fonctions de redistribution locale — effondrement de l'industrie navale). Le déclin s'opère pendant la phase de reconversion économique de la ville, au moment même où, suivant plusieurs auteurs¹, les nouveaux milieux

¹ Cette interprétation a largement cours tant chez les historiens que chez les géographes et les économistes. Qu'on pense seulement aux travaux de Fernand

d'affaires francophones en émergence tentent de promouvoir l'ouverture de marchés intérieurs et de consolider leur emprise sur le commerce de gros à vocation régionale. Or dans cette perspective du repositionnement de Québec comme pôle régional de développement économique, il convient de se demander si l'appropriation des moyens de transport par eau n'allait pas devenir un nouvel enjeu.

Le processus d'acquisition des navires est l'objet principal du présent chapitre. Nous y abordons la question de la structure de la propriété et celle de l'évolution des formes d'exploitation de la batellerie québécoise dans les dernières décennies du siècle, une période déterminante quant au renouvellement des équipements de navigation et à la dynamique sociale qui l'accompagne. Plus précisément, nous nous intéressons aux propriétaires et créanciers des

Quellet sur la Chambre de commerce de Québec, à ceux d'un Raoul Blanchard, André Lemelin, ou bien encore à l'étude plus récente que Pierre Poulin a consacrée à la bourgeoisie québécoise, on ne compte plus les ouvrages qui la retiennent pour expliquer les nouvelles orientations de l'économie de Québec après le dépérissement de la fonction portuaire. Voir F. Quellet, *Histoire de la Chambre de Commerce de Québec, 1809-1859*, Québec, Université Laval, 1959; R. Blanchard, *L'Est du Canada-Français, province de Québec*, Montréal, Librairie Beauchemin, 1935; A. Lemelin, «Le déclin du port de Québec et la reconversion économique à la fin du XIX^e siècle: une évaluation de la pertinence de l'hypothèse du staple», *Recherches sociographiques*, vol. 22, n° 2 (mai-août 1981), p. 155-186; P. Poulin, *Déclin portuaire et industrialisation: l'évolution de la bourgeoisie d'affaires de Québec à la fin du XIX^e siècle*, Université Laval, mémoire de maîtrise [histoire], 1985, 159 p.

bâtiments employés pour la petite navigation commerciale et enregistrés au port de Québec entre les années 1875 et 1895².

Les maîtres de navires et les bailleurs de fonds ne s'adonnent évidemment pas tous activement à la navigation fluviale. La majeure partie d'entre eux appartiennent en fait au monde des «terriens»; ils constituent, en quelque sorte, les exploitants «sédentaires» du fleuve. Par opposition aux transporteurs qui, par leurs contacts directs et quotidiens avec l'élément marin, occupent l'avant-scène de la navigation, ces «non-navigants» tiennent un rôle peu visible mais néanmoins fondamental dans le déroulement des activités de transport. Par le biais du nantissement, de l'appropriation ou du contrôle des moyens de transport, ils participent au premier chef à la reproduction de la batellerie et à la définition de sa vocation à la fin du siècle dernier.

Le nombre de propriétaires et de créanciers des petits navires immatriculés à Québec au cours des années 1875 et 1895 s'élève à plus de 1 350 individus³. Nous nous proposons de les observer à travers les activités financières qu'ils ont menées durant la période considérée (environ un demi-millier d'embarcations nouvellement rattachées au

² Les critères de sélection des navires ont été présentés dans la seconde partie de la thèse.

³ Ceci comprend une vingtaine de compagnies incorporées, d'institutions privées ou publiques et autres personnes légales.

port). Ces activités sont multiples et variées: près de 2 350 transactions réparties sous la forme d'une vingtaine d'opérations différentes (actes de vente, hypothèque, quittance, transport de créance, saisies, etc.).

Deux grands angles d'analyse sont ici privilégiés. Nous voulons, d'une part, mieux caractériser ces intervenants du point de vue de leur condition sociale et de leur lieu de résidence. Nous entendons d'autre part explorer l'espace relationnel circonscrit par le financement et l'investissement dans la cohorte de petits navires.

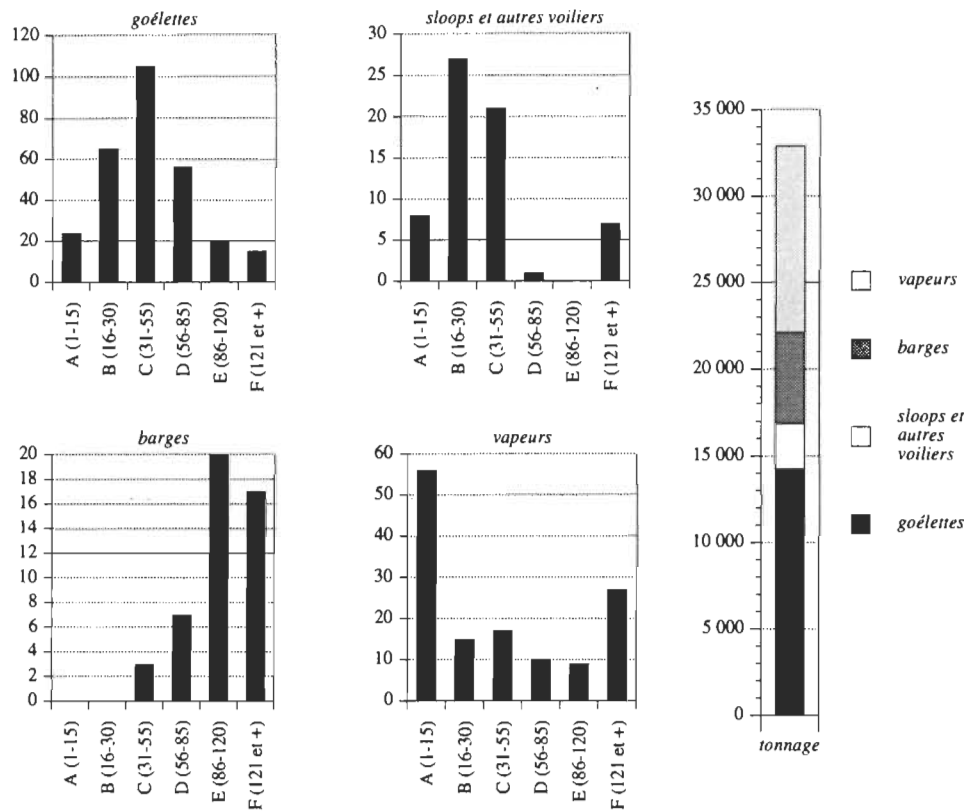
A- Les petits navires et les transactions afférentes

Recourant aux «registres de l'immatriculation maritime» (*Shipping Registers*), nous avons dressé un inventaire complet des bâtiments de navigation fluviale inscrits au port de Québec entre le premier janvier 1875 et le 31 décembre 1895. Durant cette période, 530 embarcations jaugeant collectivement près de 33 000 tonneaux ont été portées sur les registres (tableau 7.1), assurant le remplacement ou s'ajoutant au fil des ans à une batellerie forte au départ de quelque 680 unités d'une capacité globale de 52 000 tonneaux⁴.

⁴ Voir l'état de la flotte au 31 décembre 1874, au chapitre 4.

À l'instar de ceux qui les ont précédés, on constate que les navires de cette génération sont surtout équipés de voiles. Ainsi, les voiliers immatriculés à partir de 1875 sont presque deux fois et demie plus nombreux que les bâtiments mus par la vapeur. Leur tonnage collectif est lui aussi supérieur d'environ 55 %. Les goélettes demeurent le type de voilier le plus couramment employé (figure 7.1). Conformément aux plus anciennes, celles-ci se concentrent toujours dans les faibles classes de tonnage (près de 60 % jaugent entre 16 à 55 tonneaux). Les goélettes de grande contenance sont pour leur part encore moins répandues qu'auparavant.

FIGURE 7.1
RÉPARTITION DES NOUVEAUX ENREGISTREMENTS
PAR CLASSE DE TONNAGE ET TYPE DE NAVIRE



source: «registres de l'immatriculation maritime» (port de Québec), 1875-1895.

Quant aux steamers inaugurés après 1874, la majeure partie présente également un gabarit restreint. On les retrouve principalement dans le secteur du touage/remorquage⁵. Enfin les barges, déjà minoritaires dans les années 1875-1884, auront quasiment disparu dans la seconde moitié de la période observée (tableau 7.1).

⁵ Les activités des vapeurs ont été analysées au chapitre 5.

TABEAU 7.1
LES ENREGISTREMENTS DE PETITS NAVIRES AU PORT DE QUÉBEC
SELON LE TONNAGE ET LE NOMBRE, 1875-1895
(PAR SOUS-PÉRIODES)

		1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	Total
voiliers	total	5 971	4 461	2 846	3 581	16 859
	moyen	50	51	59	38	48
	n	119	88	48	94	349
barges	total	2 663	1 672	304	602	5 241
	moyen	111	111	101	120	112
	n	24	15	3	5	47
vapeurs	total	2 472	3 595	2 068	2 672	10 807
	moyen	62	109	65	92	81
	n	40	33	32	29	134
tous	total	11 106	9 728	5 218	6 855	32 907
	moyen	61	72	63	54	62
	n	183	136	83	128	530

source: *Ibid.*

Les années 1875-1895 annoncent, pour la batellerie fluviale de Québec, la transition prochaine vers la vapeur. La propulsion éolienne, certes, maintient encore une nette prépondérance, mais les fluctuations des inscriptions durant l'ensemble de la période trahissent un recul sensible des voiliers tant sur le plan du nombre que des tonnages. Nous sonderons davantage la question des nouveaux enregistrements de navires un peu plus loin.

Une activité financière intense s'est déployée autour des bâtiments de transport fluvial. Grâce au registres des *Transactions Subsequent to First Registry*⁶, nous avons pu reconstituer l'ensemble

⁶ L'enregistrement auprès des autorités maritimes de l'ensemble des opérations financières relatives aux bâtiments immatriculés dans les ports du Haut et du Bas-Canada fut rendu obligatoire en 1835. En ce qui concerne les formalités du transport des droits de propriété sur les navires, voir les premiers chapitres de la thèse de Richard Rice, *Shipbuilding in British North America, 1787-1890: An Introductory Study*, Ph.D. (histoire), Université de Liverpool, 1977. Voir aussi les chapitres 1 et 3 de la présente étude.

des transactions afférentes aux petit navires nouvellement immatriculés pour la période 1875-1895. Ces documents, on s'en souviendra, répertorient de manière détaillée chaque acte notarié concernant la propriété des navires sujets à l'enregistrement maritime. Le tableau ci-dessous (tableau 7.2) livre les sommaires des résultats de notre recension.

TABLEAU 7.2
RÉPARTITION DES TRANSACTIONS AFFÉRENTES AUX NAVIRES, 1875-1895
(PAR SOUS-PÉRIODES)

		1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	Total
<i>procédures relatives à l'inscription à l'enregistrement maritime</i>	<i>voiliers</i>	119	88	48	94	349
	<i>barges</i>	24	15	3	5	47
	<i>vapeurs</i>	40	33	32	29	134
		183	136	83	128	530
<i>ventes</i>	<i>voiliers</i>	55	92	136	136	419
	<i>barges</i>	14	20	16	11	61
	<i>vapeurs</i>	18	44	60	35	157
		87	156	212	182	637
<i>ventes par le créancier, par ordre de la cour, etc.</i>	<i>voiliers</i>	18	15	15	34	82
	<i>barges</i>	2	6	2	3	13
	<i>vapeurs</i>	5	8	4	7	24
		25	29	21	44	119
<i>transferts de propriété par héritage, ordre de cour, banqueroute, etc.</i>	<i>voiliers</i>	2	6	3	13	24
	<i>barges</i>	3				3
	<i>vapeurs</i>	1	2	3	4	10
		6	8	6	17	37
<i>hypothèques</i>	<i>voiliers</i>	94	83	101	88	366
	<i>barges</i>	18	21	12	10	61
	<i>vapeurs</i>	49	67	40	28	184
		161	171	153	126	611
<i>quittances</i>	<i>voiliers</i>	18	53	58	34	163
	<i>barges</i>	1	9	6	7	23
	<i>vapeurs</i>	18	44	39	14	115
		37	106	103	55	301
<i>transports de créances</i>	<i>voiliers</i>	17	15	25	11	68
	<i>barges</i>	3	3		6	12
	<i>vapeurs</i>	10	11	8	7	36
		30	29	33	24	116
Total		529	635	611	576	2 351

source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

Mises à part les procédures administratives découlant des modalités de l'enregistrement comme tel, les embarcations font en moyenne l'objet de 3,4 transactions pendant ces années témoins. Pour les fins de l'analyse, nous avons choisi de nous attarder aux titres suivants: 1- les titres établissant la propriété initiale en vertu de l'acte d'enregistrement (à savoir 530 inscriptions dont 20 effectuées sur la base d'«enregistrements *de novo*» et 41 sur celle d'un transfert de port); 2- les titres relatifs au transfert de propriété par la vente simple (536 cas), la vente sujette à une hypothèque (101 cas) ou par la saisie du créancier (104 cas); 3- les titres relatifs à son aliénation par l'hypothèque (597 mentions).

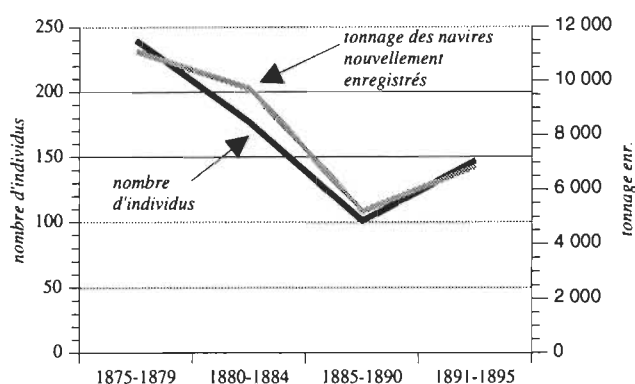
B- Provenance des investissements: vers une restructuration du transport fluvial?

Le renouvellement des équipements de petite navigation se pose *a priori* comme une condition à la reproduction de la batellerie québécoise. Celui-ci repose avant tout sur l'affiliation de nouvelles ressources. Plus de 500 embarcations sont venues progressivement augmenter l'effectif déjà existant durant les années 1875 à 1895.

Or, les inscriptions de navires apparaissent en nette régression au cours de la période couverte (figure 7.2). Ainsi, malgré le redressement des années 1890, le nombre de premiers propriétaires chute de plus du tiers entre 1875 et 1895, tandis que les tonnages

consignés accusent une diminution du même ordre. Compte tenu de la caducité des unités alors en service⁷, nul doute que si cette tendance devait se maintenir au-delà de 1895, la batellerie québécoise s'acheminerait vers une forte décroissance.

FIGURE 7.2
ÉVOLUTION DES TONNAGES ET NOMBRE D'INDIVIDUS PARTICIPANT
À L'ENREGISTREMENT DE NAVIRES AU PORT DE QUÉBEC
ENTRE 1875-1895



source: «registres de l'immatriculation maritime» (port de Québec), 1875-1895.

La revue de législation portant sur la marine marchande⁸ a montré que la propriété des navires était, depuis 1820, juridiquement divisée en 64 parts. Favorisant la participation des petites gens dotés de revenus limités, le fractionnement de la propriété sous le mode de l'actionnariat allait avoir un impact significatif dans le domaine de la navigation fluviale.

⁷ Sur la question du vieillissement des composantes de la batellerie québécoise lancées avant 1875, voir la deuxième partie de la thèse.

⁸ Se référer au chapitre premier de la thèse.

La copropriété de petits navires constituait une pratique répandue dans le monde rural. Cette forme d'investissement a été bien étudiée pour les campagnes anglaises du XIX^e siècle. Là, on attribue généralement sa popularité à son caractère éminemment «concret», parce que reposant avant tout sur des contacts interpersonnels. Selon l'historien britannique Basil Greenhill, le morcellement de la propriété des navires entre les mains de nombreux actionnaires aurait eu pour effet de faciliter l'intégration des communautés rurales à l'économie de marché⁹. Le contrôle demeurant le plus souvent entre les mains d'un même réseau de parenté, celui-ci devait permettre, en même temps que la consolidation du patrimoine familial, l'expansion rapide du capital.

Ce modèle correspondait-il à l'expérience de la batellerie québécoise de la fin du siècle dernier? On sait que la goélette laurentienne était de construction domestique. Détenue et exploitée par des intérêts principalement locaux, ce type d'embarcation tirait profit de ressources humaines et matérielles disponibles à l'intérieur de la communauté. L'examen des opérations financières relatives aux petits navires de Québec indique que la copropriété et le crédit ont

⁹ B. Greenhill, «Aspects of Late Nineteenth Century Rural Shipowning in Southwestern Britain», K. Matthews et G. Panting dir., *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region*, 1978, p. 159-170.

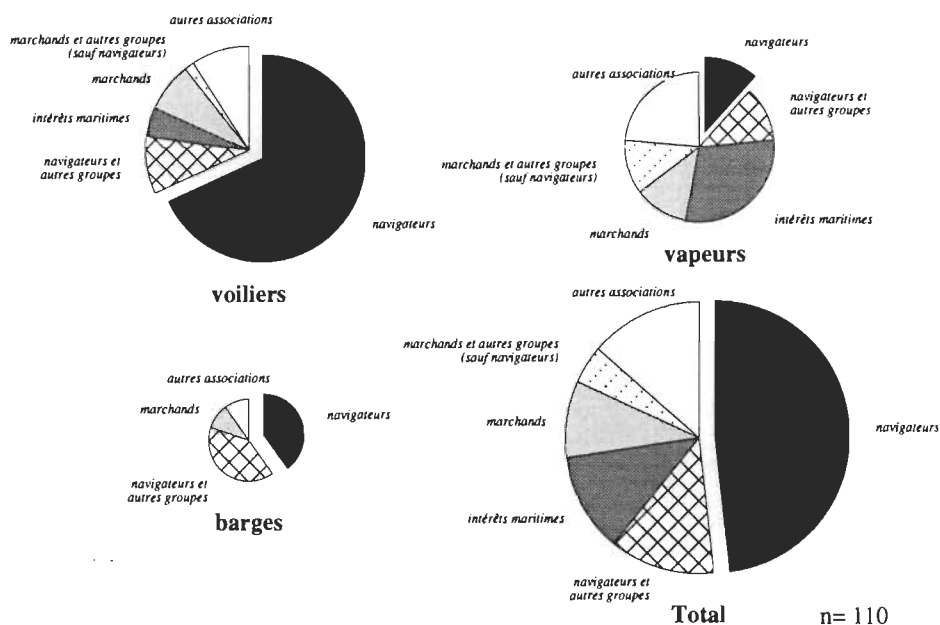
souvent reposé sur un rapport de confiance mutuelle fondé généralement sur l'appartenance des parties au même milieu.

Cernons de plus près l'effort de renouvellement de la batellerie. Dans plus de 20 % des cas, les premiers enregistrements résultent de l'association de divers intervenants sous la forme de partenariat. Toute proportion gardée, la copropriété s'avère davantage usitée chez les steamers (1 enregistrement sur 4 pour les vapeurs contre 1 sur 5 pour les voiliers). Cela n'a rien d'étonnant, puisque ceux-ci requièrent au départ une mise de fonds beaucoup plus considérable¹⁰.

L'analyse minutieuse des *partnerships* permet de mettre au jour des récurrences manifestes dans la composition des alliances. Dans la grande majorité des cas, c'est à l'intérieur d'un même groupe social que se fait le recrutement du partenaire au moment de la mise en service du navire. Les associations de navigateurs, comme on peut le voir à la figure suivante (figure 7.3) sont fortement représentées dans la voile. Hormis les distinctions de mode de propulsion, ces derniers demeurent globalement fidèles à leur milieu d'appartenance dans presque 50 % des cas.

¹⁰ Au milieu des années 1870, le gouvernement canadien évalue à environ 28 \$ la valeur moyenne du tonneau neuf pour la vapeur et à 10 \$ pour la voile.

FIGURE 7.3
RÉPARTITION DES *PARTNERSHIPS* POUR L'ENREGISTREMENT DE NOUVEAUX NAVIRES



source: «registres de l'immatriculation maritime» (port de Québec), 1875-1895.

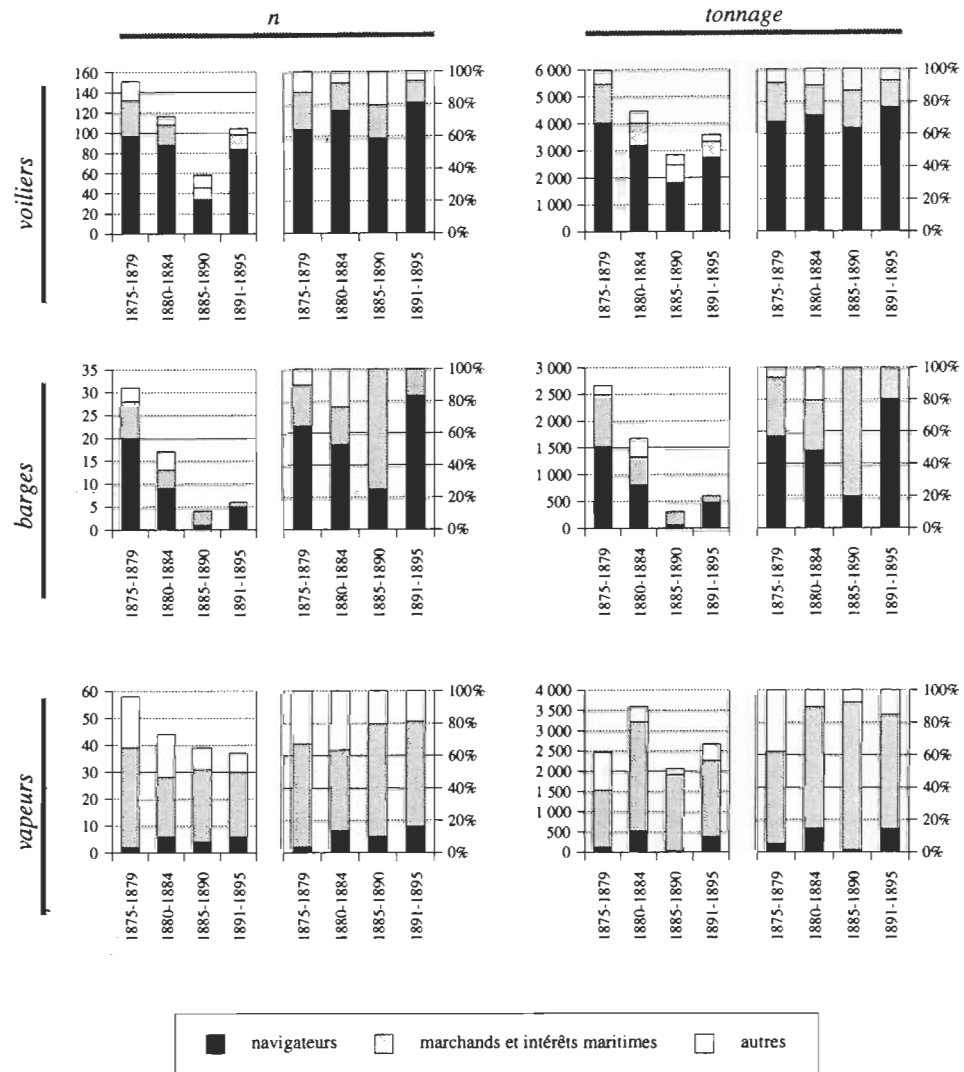
Du point de vue des acteurs, l'enregistrement d'un nouveau navire ne représente bien sûr qu'un des modes d'investissement possible dans la batellerie¹¹. Un véritable marché de l'utilisateur s'offre en effet à celui qui désire faire l'acquisition d'un bâtiment de transport fluvial. S'ils n'entraînent, à proprement parler, aucun ajout réel à la flotte¹², les achats et les ventes sont l'occasion d'une redéfinition constante des équilibres entre les groupes sociaux de même qu'entre les régions. Nous ne sommes pas en mesure de rendre compte de

¹¹ Quoique plus indirecte, le prêt hypothécaire est une autre façon d'investir dans la flotte. Nous scruterons le crédit de la prochaine section de ce chapitre.

¹² Les gains et les pertes s'obtiennent par l'opération de transfert de port.

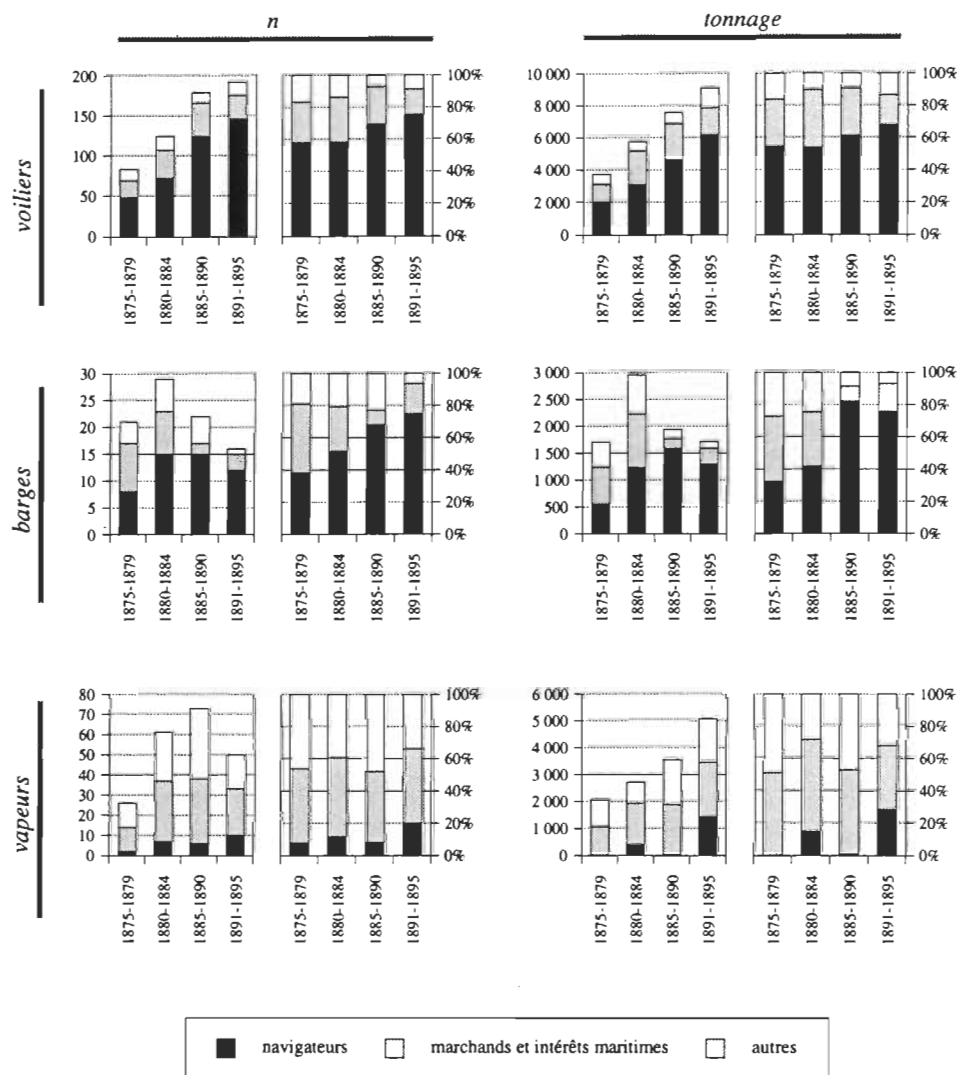
l'ensemble des opérations relatives à la transmission de la propriété. En plus de reconstituer la carrière des bâtiments nouvellement enregistrés, il nous aurait fallu, pour ce faire, recomposer la chaîne de titres pour les autres véhicules actifs durant notre période mais immatriculés avant 1875. Pareille entreprise apparaissait hors de portée dans le cadre de la présente étude. En tout état de cause, l'analyse des actes de vente se rapportant aux nouveaux navires n'en demeure pas moins révélatrice de l'intensité et de la nature des mouvements de capitaux.

FIGURE 7.4
RÉPARTITION DES ENREGISTREMENTS
SELON LA CATÉGORIE DE NAVIRE ET DE PROPRIÉTAIRE



source: «registres de l'immatriculation maritime» (port de Québec), 1875-1895.

FIGURE 7.5
RÉPARTITION DES ACHATS
SELON LA CATÉGORIE DE NAVIRE ET DE PROPRIÉTAIRE



source: «registres de l'immatriculation maritime» (port de Québec), 1875-1895.

Les nouveaux navires changent de mains en moyenne une fois et demie au cours de la période. On remarquera que, contrairement aux enregistrements, les actes de vente vont en s'accroissant (figures figure 7.4 et figure 7.5). Évidemment, cette progression ne fait

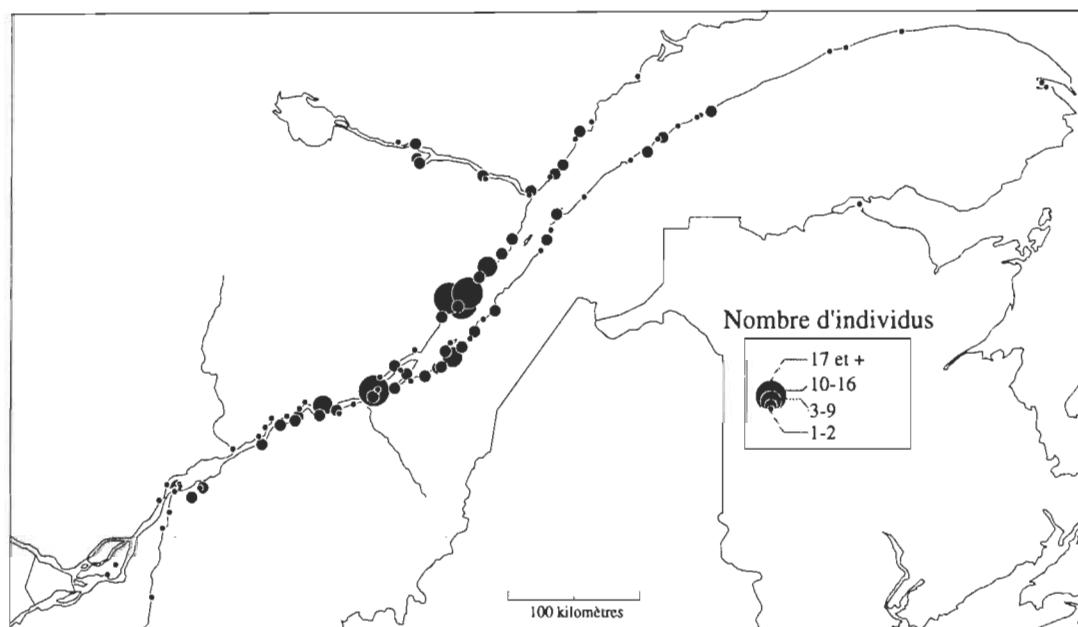
essentiellement que refléter l'augmentation du stock de navires ici considérés. Ce qu'il importe de retenir, c'est la similitude des deux formes d'investissement en ce qui a trait à la condition sociale des nouveaux propriétaires. Dans chacun des cas, les structures sont à peu près identiques: nette prépondérance des gens du fleuve dans la navigation à voile (barges comprises¹³) et participation minoritaire dans la vapeur.

Un regard attentif sur le lieu de résidence des premiers propriétaires nous fait par ailleurs découvrir des oppositions marquées entre la campagne et la ville. Là aussi, le comportement des intervenants y emprunte une coloration bien spécifique. À l'extérieur de l'agglomération Québec-Lévis¹⁴, l'enregistrement est principalement initié par les navigants et les voiliers dominant largement. Ils sont répartis entre une multitude de petites localités et de villages côtiers disséminés à travers un vaste territoire (carte 7.1).

¹³ En ce qui concerne les *patterns* de la propriété, les barges ne se distinguent pas vraiment des bâtiments à voile. Comme elles sont, dès l'année 1885, en trop faible nombre pour justifier un traitement particulier, nous avons choisi de les intégrer dans la catégorie générique des voiliers. Dorénavant, à moins d'indications contraires, la carte 7.1 et les figures suivantes combineront donc les voiliers et les barges.

¹⁴ Étant donné la diversité de provenance des intervenants (les déclarations de lieu de résidence correspondent en fait à près de 200 localités) nous avons adopté, pour l'ensemble du chapitre, un découpage du territoire en 13 régions. Pour la présentation des divisions retenues, voir l'annexe D.2.

CARTE 7.1
NOMBRE D'INDIVIDUS PARTICIPANT À L'ENREGISTREMENT DES VOILIERS
RATTACHÉS AU PORT DE QUÉBEC, 1875-1895

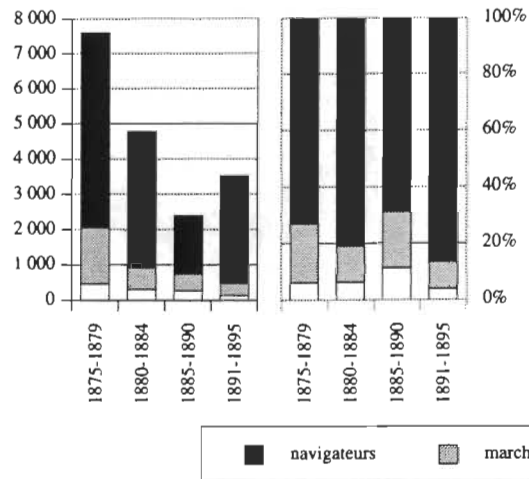


source: «registres de l'immatriculation maritime» (port de Québec), 1875-1895.

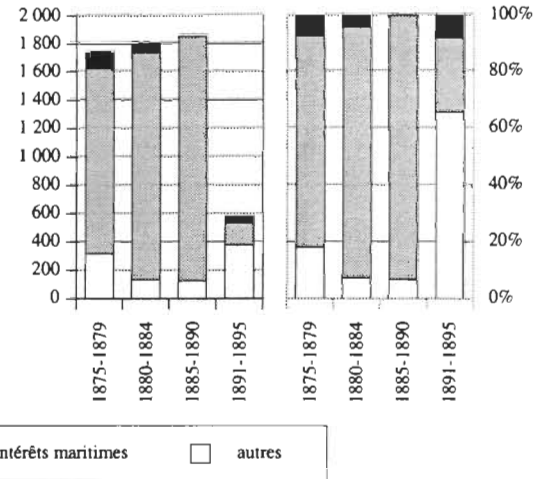
En fin de période, l'affaiblissement des tonnages enregistrés (ils baissent de moitié, figure 7.6), laisse d'ores et déjà entrevoir le fléchissement de la relève rurale et la marginalisation prochaine de la petite navigation à voile.

FIGURE 7.6

Tonnage des voiliers et des barges nouvellement enregistrés hors de l'agglomération Québec-Lévis



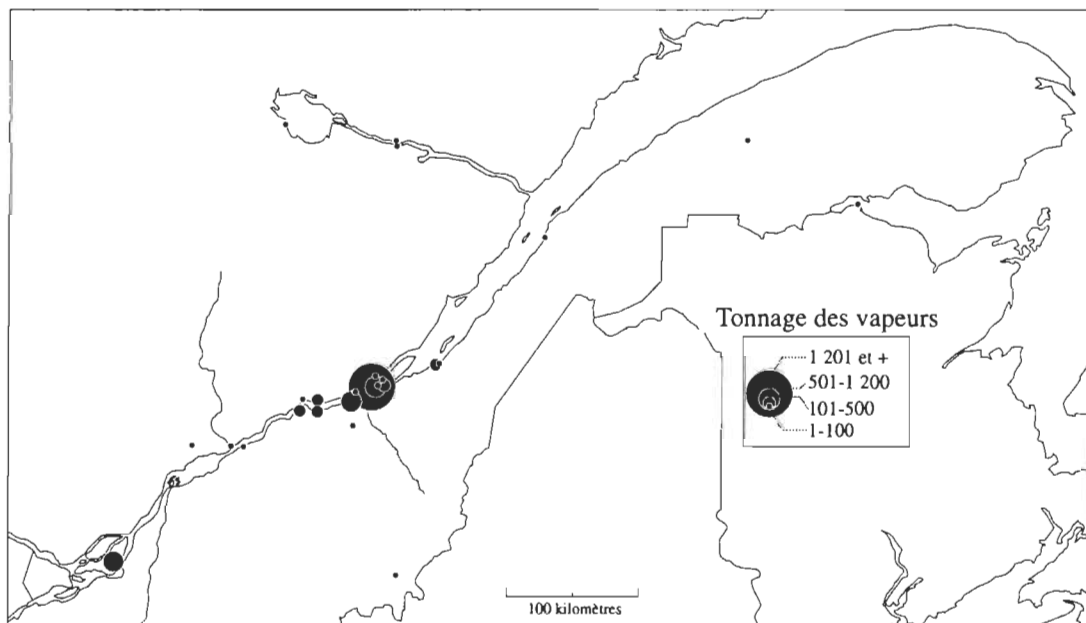
Tonnage des vapeurs nouvellement enregistrés dans l'agglomération Québec-Lévis



source: «registres de l'immatriculation maritime» (port de Québec), 1875-1895.

CARTE 7.2

TONNAGE DES VAPEURS NOUVELLEMENT ENREGISTRÉS AU PORT DE QUÉBEC, 1875-1895

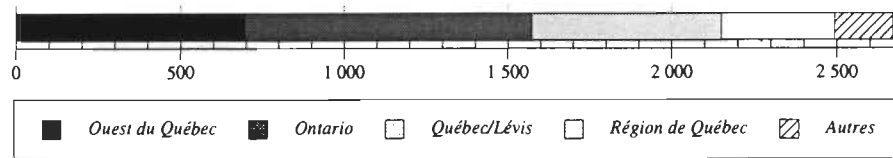


source: «registres de l'immatriculation maritime» (port de Québec), 1875-1895.

Le pôle urbain que représente Québec-Lévis tient un rôle prédominant dans l'enregistrement de nouveaux navires. En ville comme en périphérie, le nombre d'intervenants diminue cependant considérablement. Mais ici, les groupes sociaux en présence ne sont plus les mêmes: ce sont les marchands et les «intérêts maritimes»¹⁵ qui s'inscrivent comme premiers propriétaires, et, sans pour autant écarter la voile, ils vont nettement privilégier la vapeur (figure 7.6 et carte 7.2). En définitive, ce secteur de transport, par opposition à celui de la voile, n'apparaît pas en si mauvaise posture. Au sortir de la période, on constate que la capacité globale de transport des steamboats s'est à peu près maintenue à son niveau initial (tableau 7.1). Mais la contribution de l'agglomération Québec-Lévis s'avère, en bout de parcours, notablement réduite (figure 7.6). En fait, la dynamique de renouvellement par la vapeur s'est déplacée vers l'Ouest, alors qu'à partir des années 1890, les plus importants pourvoyeurs en volume sont maintenant en Ontario et à Montréal (figure 7.7).

¹⁵ L'expression désigne les déclarants qui, d'une part, s'identifient par leur dénomination professionnelle au secteur des transports par eau mais qui, d'autre part, ne pratiquent pas un métier de la navigation. Il s'agit en l'occurrence de propriétaires/gérants de compagnies de navigation ou d'assurance maritime, d'agents de fret, etc. Les constructeurs de navires, les manufacturiers d'engins à vapeur et les fabricants de voile ont été quant à eux classés sous la catégorie «monde de la construction navale».

FIGURE 7.7
RÉPARTITION RÉGIONALE DES VAPEURS
NOUVELLEMENT ENREGISTRÉS ENTRE 1891 ET 1895



source: «registres de l'immatriculation maritime» (port de Québec), 1875-1895.

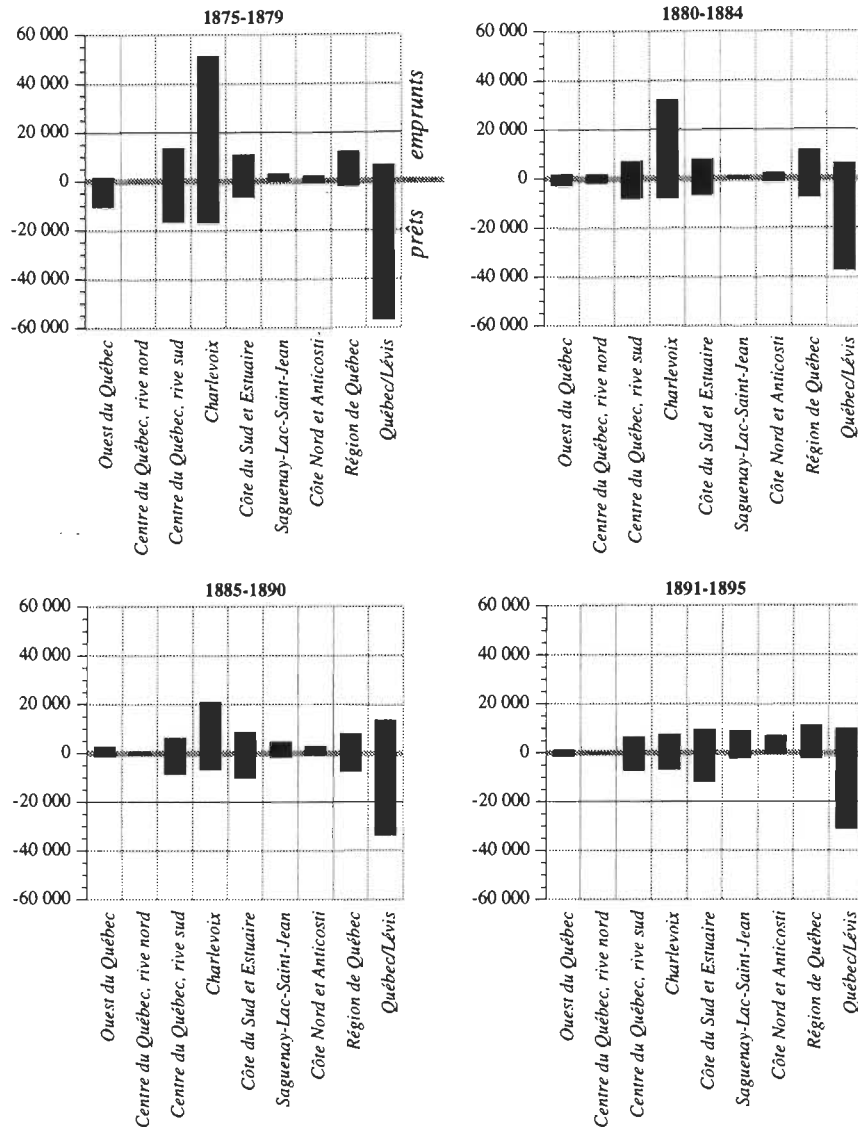
C- Débiteurs et prêteurs: le financement des navires ou la mesure d'une dépendance

Au cours des années 1875-1895, le prêt hypothécaire assure la quasi-totalité du financement externe des nouvelles composantes de la batellerie québécoise. Face au crédit, les rôles impartis sont clairement départagés: du côté des emprunteurs, on retrouve les navigateurs (cumulent 80 % de sommes dues dans la voile et 6 % dans la vapeur) et du côté des créanciers, les marchands, les intérêts maritimes et le monde de la charpenterie navale (comptent ensemble pour 60 % des sommes concédées dans la voile comme dans la vapeur). Parmi ceux-ci, une poignée d'individus appartenant à l'élite économique québécoise et lévisienne se distinguent: les marchands-négociants James Gibb Ross, Charles Isidore Robitaille et François Marcellin Audet, de même que le constructeur de bateaux à vapeur George T. Davie et le

fabriquant de voile Richard Hudson financent à eux seuls 16,4 % des hypothèques pour 27,6 % des montants prêtés!¹⁶

¹⁶ Le taux de concentration s'avère particulièrement élevé dans la voile (respectivement 20,6 % et 31,2 %).

FIGURE 7.8
RÉPARTITION DES EMPRUNTS ET DES CRÉANCES SUR LES VOILIERS
POUR LES NEUF PRINCIPALES RÉGIONS



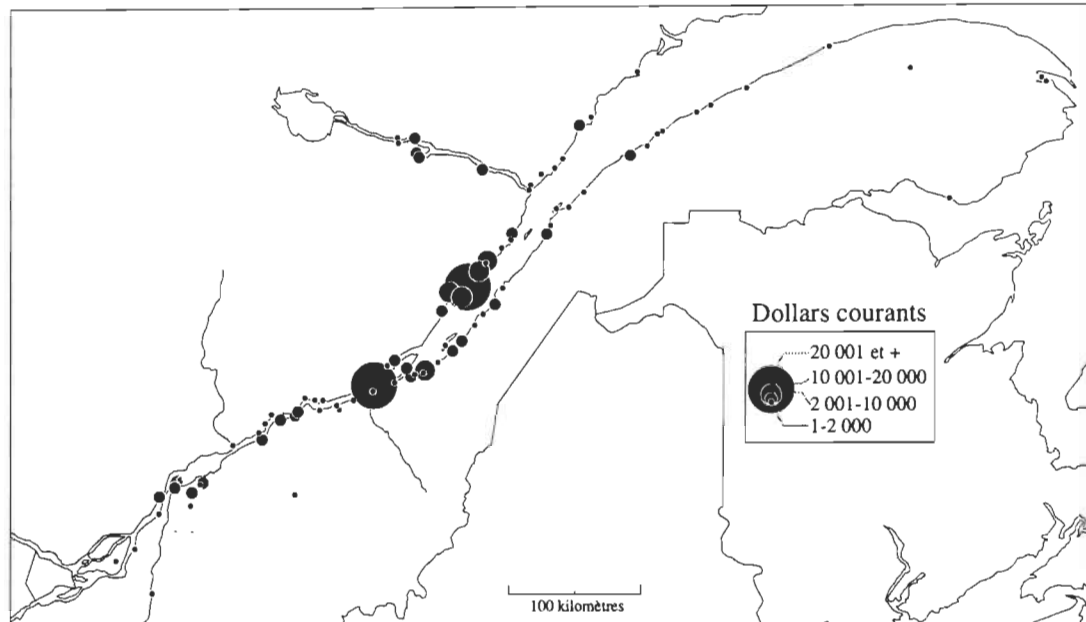
source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

Voyons d'abord les hypothèques grevant la propriété des voiliers et fixons plus particulièrement notre attention sur la répartition régionale des emprunts (figure 7.8). D'entrée de jeu, on peut affirmer que le recours au crédit s'est révélé une pratique presque généralisée.

Mais les régions ne sont pas toutes également plongées sous les rouages du crédit. Charlevoix, notamment, cumule à elle seule plus du tiers des créances; siège de l'industrie de la construction de goélettes, cette dernière se démarque en tant que principal débiteur dans le domaine de la voile.

La proche région de Québec et la zone estuarienne, en qui on reconnaîtra les usagers les plus réguliers du port de Québec, représentent elles aussi d'importants solliciteurs de capitaux. Il est intéressant de noter qu'à l'encontre de la tendance générale qui est à réduire la cadence des emprunts, le centre Québec-Lévis semble quant à lui enclin à augmenter son endettement dès la seconde moitié des années 1880. Il conserve néanmoins son statut de premier pourvoyeur dans la voile.

CARTE 7.3
LES HYPOTHÈQUES SUR LES VOILIERS ENREGISTRÉS À QUÉBEC, 1875-1895:
SOMMES DUES PAR LES DÉBITEURS



source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

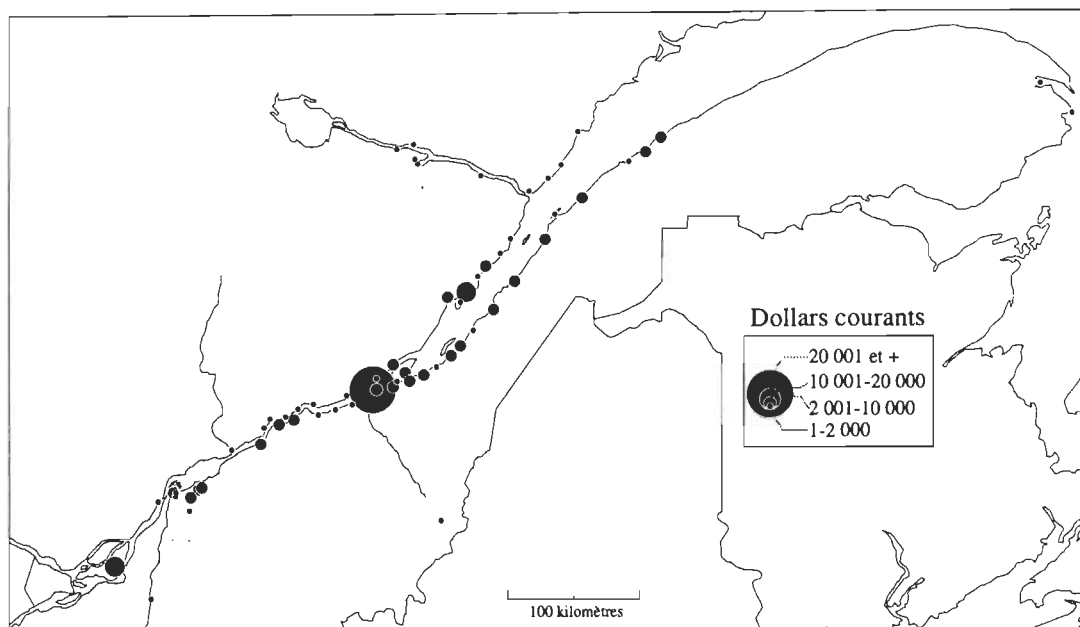
Le repérage des dûs par localité fait apparaître une profusion de débiteurs (près d'une centaine de localités ont contracté au moins un emprunt) de même qu'une inégale distribution des besoins (carte 7.3). Citons les exemples de la ville de Québec et, pour Charlevoix, les Éboulements (plus de 45 000 \$), l'île aux Coudres, Baie-Saint-Paul et Saint-Irénée. On doit aussi des sommes relativement élevées à Berthier-sur-Mer (plus de 10 000 \$), Rivière-du-Loup-en-Bas et Saint-Michel-de-Bellechasse.

La figure 7.8 nous montre, à l'inverse, les sommes prêtées par les régions en appui à la navigation à voile (face inférieure des graphiques). Une fois de plus, le pôle Québec-Lévis se singularise:

l'engagement financier de l'agglomération urbaine, on le voit bien, est sans proportion avec celui de son hinterland. En fait, la masse de capitaux qu'elle met en circulation au profit de ses régions lui assure un ascendant incontesté tout au long de la période.

Avec des entrées/sorties presque équilibrées, certaines régions semblent par ailleurs se suffire à elles-mêmes. C'est le cas notamment des régions Centre du Québec (rive sud) et Côte-du-Sud/Estuaire. En juxtaposant les cartes carte 7.3 et carte 7.4, on pourra même voir poindre nombre de petits centres régionaux spécialisés dans le prêt. Mais les nécessités de faire appel au financement extra-régional sont en maints endroits pressantes; toute la rive nord en aval de Québec maintient en service l'essentiel de ses nouveaux équipements de navigation au prix de cette dépendance.

CARTE 7.4
LES HYPOTHÈQUES SUR LES VOILIERS ENREGISTRÉS À QUÉBEC, 1875-1895:
MONTANTS PRÊTÉS PAR LES CRÉANCIERS



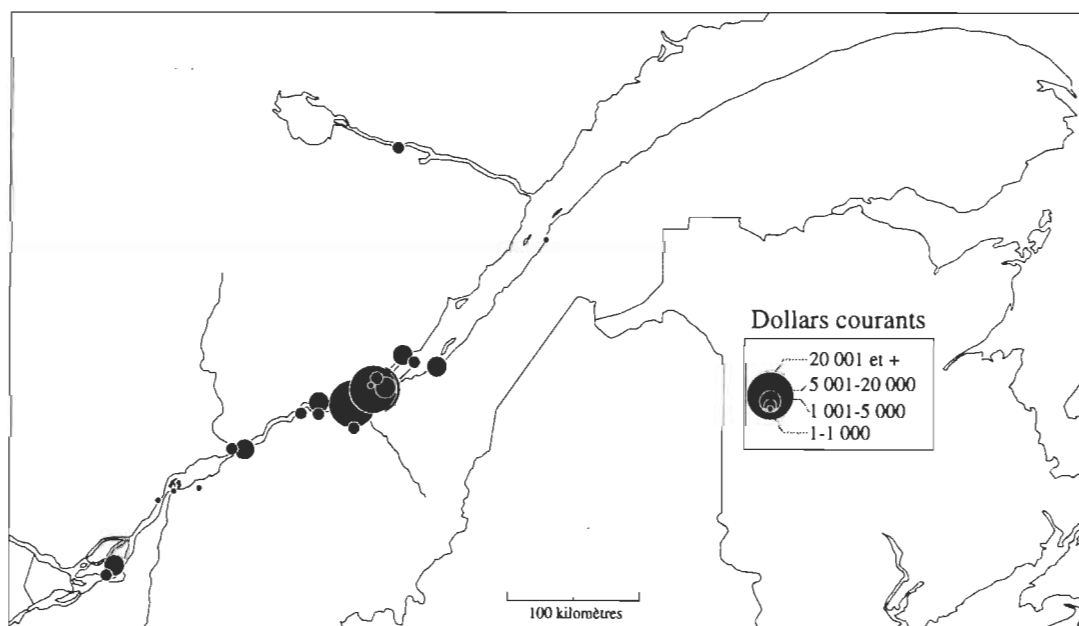
source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

En terminant, considérons brièvement les transactions hypothécaires relatives aux bâtiments à vapeur. En comparaison avec la voile, le financement de ces nouveaux navires apparaît extrêmement concentré: au demeurant, il ne dispose d'aucune assise régionale véritable. Pendant toute la période, les emprunts, surtout destinés au trafic local, sont limités à l'agglomération Québec-Lévis et à ses pourtours (carte 7.5). Les principaux noyaux urbains, Chicoutimi, Trois-Rivières, Sorel, Lachine et bien entendu Montréal, sollicitent eux aussi des fonds.

Le prêt s'avère encore davantage centralisé (carte 7.6). Jusqu'à la fin des années 1880, en effet, Québec-Lévis détient le quasi

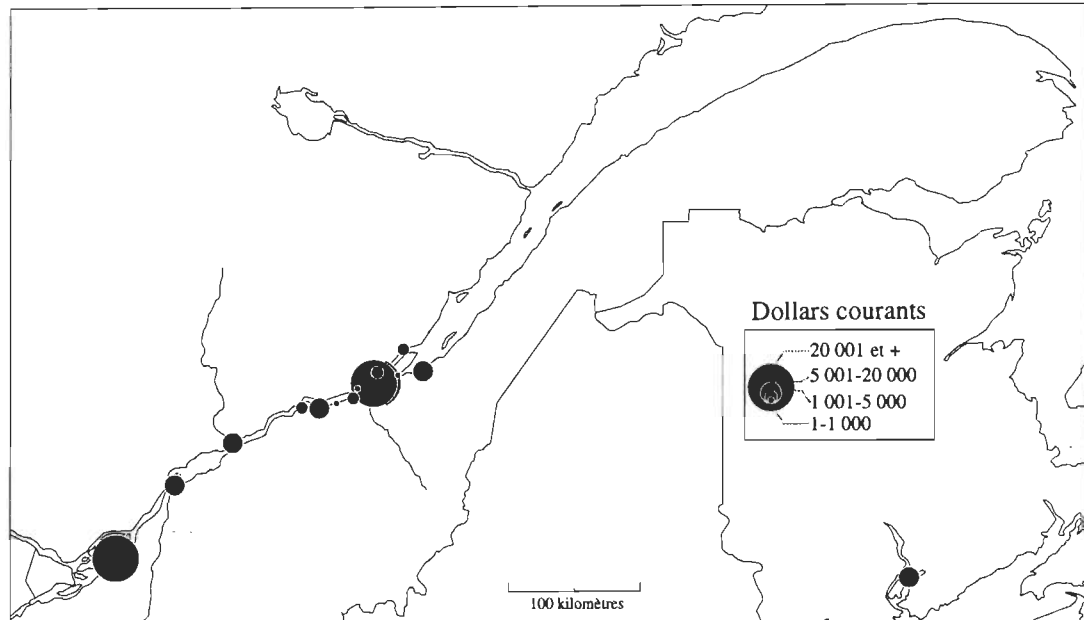
monopole des créances sur ces navires. À cette époque, on s'en souviendra, l'agglomération affirmait encore son leadership dans l'enregistrement de nouveaux steamers, pour ensuite être déclassée par la métropole. L'analyse du crédit ne fait donc en somme que confirmer ce renversement: à partir de 1891, la presque totalité du financement des vapeurs québécois sera assurée par Montréal.

CARTE 7.5
LES HYPOTHÈQUES SUR LES VAPEURS ENREGISTRÉS À QUÉBEC, 1875-1895:
SOMMES DUES PAR LES DÉBITEURS



source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

CARTE 7.6
LES HYPOTHÈQUES SUR LES VAPEURS ENREGISTRÉS À QUÉBEC, 1875-1895:
MONTANTS PRÊTÉS PAR LES CRÉANCIERS



source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

* * * * *

Les difficultés de renouvellement des équipements de transport fluvial mettent en lumière des aires de relations jusque-là inédites autour de Québec. Vu sous l'angle des activités financières relatives à la voile, le rayonnement du pôle urbain québécois sur ses régions se renforce. Par contre, lorsqu'on considère son influence dans la navigation à vapeur, il ressort grandement affaibli. D'autres lectures des rapports à l'espace restent maintenant à envisager. À une échelle plus fine, ces échanges entourant la propriété des navires nous révéleraient peut-être une vie de relation plus intime, à la mesure des milieux d'appartenance.

Parmi la communauté des navigants, l'hypothèse de nouvelles alliances basées sur les solidarités locales et de parenté devra notamment être explorée.

CONCLUSION

Au cours des dernières décennies du XIX^e siècle, les pratiques et les conditions de la navigation sur le fleuve et ses tributaires se sont beaucoup transformées. D'un côté, la transition vers la vapeur a été un facteur de changement déterminant pour les flottes laurentiennes. D'un autre côté, la petite navigation qui était encore un support primordial du commerce intérieur a connu un déclin manifeste. Enfin, il appert qu'une partie grandissante du trafic a été détournée vers le rail. Cette montée en force du chemin de fer a progressivement reconfiguré tout le système de transport, en même temps qu'elle favorisait une plus grande fluidité des échanges. Et, en définitive, cela a eu pour effet de remettre en cause les équilibres entre les divers centres d'impulsion du cabotage.

À partir de l'exemple de la batellerie fluviale de Québec, nous avons cherché à mieux comprendre le procès de transformation des transports fluviaux qui s'amorce avec le grand déclin de «l'âge de la

voile». Considérant l'ampleur de leur aire de desserte et la diversité de leurs fonctions, les petits navires enregistrés à Québec se prêtaient particulièrement bien à une étude de cas. Notre essai de reconstitution de flotte constituait une première en ce qui a trait aux ports du Saint-Laurent. Aussi apparaissait-il de prime abord essentiel d'en baliser solidement la voie.

Il nous aura fallu, au cours de la première partie de la thèse, préciser les cadres législatifs et institutionnels qui orientent la pratique du cabotage, depuis l'obligation d'enregistrer les petits bateaux et leurs titres de propriété jusqu'à l'imposition des trafics et des marchandises, en passant par la normalisation des règles de navigation et de l'apprêtage des embarcations, etc.

Pour mener à bien cette tâche, nous avons d'abord tenté de mettre en lumière les enjeux du mesurage et de l'immatriculation des navires. Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, la nécessité de standardiser la recension des flottes devenait plus impérieuse à mesure que s'intensifiaient les liaisons commerciales à l'intérieur et à l'extérieur de l'espace canadien. L'uniformisation des procédures de jaugeage à travers le Dominion allait s'appuyer sur une réorganisation complète de la direction de l'enregistrement maritime. Dès 1874, celle-ci allait passer sous le contrôle exclusif du ministère de la Marine. L'examen des débats entourant le remesurage des navires nous aura permis de lever le voile sur le soutien de l'État à l'industrie

des transports fluviaux. Il a aussi fait ressortir les conflits qui, à maintes reprises, ont opposé les autorités maritimes canadiennes et britanniques sur l'interprétation des lois relatives à la marine marchande et, plus précisément, sur la délimitation des espaces imposables à bord des bâtiments de commerce.

Nous avons ensuite été amenée à scruter certaines interventions de l'État dans le domaine de la navigation, notamment la promotion de la sécurité dans les eaux territoriales et à l'intérieur même des navires. Au lendemain de la Confédération, diverses instances assuraient l'encadrement du trafic sur le fleuve, de sorte que les marins du Saint-Laurent devaient répondre à deux juridictions distinctes: le ministère national de la Marine et les organismes à caractère local (Maison de la Trinité et Commission du havre). L'effort de prévention s'est traduit par l'adoption de mesures visant à améliorer les conditions générales de navigabilité: surveillance et supervision plus étroites des faits de navigation, inspection des véhicules actionnés par la vapeur, contrôle des compétences des ingénieurs et des mécaniciens, limitation de l'accès aux postes de commande à bord de différentes classes de navires, sensibilisation des navigateurs aux questions de protection et de sauvetage, répression des contrevenants, etc. À travers la question de la sûreté des transports, c'est tout le problème du partage des responsabilités et de la hiérarchie des pouvoirs que nous voulions soulever. En dernière analyse,

l'organisation de la navigation sur le fleuve s'est révélée un lieu d'expression des relations souvent marquées de fortes tensions entre l'État, les intérêts maritimes et les élites locales.

Appréhendé par les structures et les mécanismes de régulation, le transport fluvial révèle un caractère très rigide, de plus en restrictif. Cela n'est pas sans susciter les résistances des navigateurs. Pensons à leur refus réitéré de se conformer à certaines mesures de conduite ou à leurs contestations des pratiques jugées abusives des autorités portuaires, à propos de la circulation dans le chenal ou de la fiscalité fluviale, par exemple.

Nous avons également fait porter l'analyse sur l'organisation du transport par eau à l'intérieur des limites officielles du secteur portuaire de Québec. Nous avons alors découvert les projets de développement élaborés par la Commission du havre pour réactiver l'économie du port. Après la chute des exportations de bois au tournant des années 1860-1870, les dirigeants avaient conçu un plan de relance qui prévoyait entre autres la construction d'un avant-port destiné à servir de terminus aux plus grands paquebots océaniques, et l'érection d'un élévateur pour le transbordement du grain en provenance de l'Ouest. Or, ces travaux d'envergure visant à devancer le concurrent montréalais dans le transport du courrier outre-Atlantique et le commerce des céréales n'eurent pas les résultats attendus. Demeuré sous-utilisé, l'élévateur à grain allait être racheté par un entrepreneur

de Montréal, pour bientôt être déménagé dans cette ville! Quant à la prétention des commissaires à s'accaparer le trafic lourd, ceux-ci durent tout simplement l'abandonner lorsque les nouveaux travaux de dragage eurent porté 27 1/2 pieds le chenal nautique entre Québec et Montréal.

À la lumière des stratégies développées par les décideurs, les intentions sous-jacentes aux réaménagements successifs de l'espace portuaire se sont fait jour: dans les dernières décennies du XIX^e siècle, la Commission du havre, de concert avec la chambre de commerce locale, s'est efforcée d'endiguer la polarisation croissante du trafic par la métropole, tout en consolidant l'arrière-pays de Québec. Dans cette perspective, l'établissement de voies de garage à la jetée Louise témoigne de l'effort déployé pour raccorder le port aux grands réseaux de chemin de fer de la province. Avant la construction du pont de Québec (1917) les liaisons avec la rive sud du fleuve demeurent largement tributaires du service de la traverse, un service onéreux tant par les coûts de transbordement du fret et les retards qu'il implique que par les tarifs élevés qu'il impose au public voyageur.

Tardivement intégré aux réseaux ferroviaires, l'hinterland de Québec apparaît donc insuffisamment organisé. À l'aube des années 1870, par l'activité de transport fluvial, Québec exerçait son influence sur un territoire très vaste. Avec ses points de concentration et ses maillons plus faibles, la capacité d'attraction du port s'étendait alors à

l'échelle du système laurentien. Nous avons vu, dans la seconde partie de la thèse, que l'aire de relations du port tend toutefois à se contracter à partir des années 1890. Nombre de ses partenaires commerciaux disparaissent également à cette époque.

En reconstituant, d'une part, la batellerie de Québec aux charnières temporelles de l'enquête, et d'autre part, en cernant de plus près son renouvellement au cours de la période étudiée, nous avons pu apprécier beaucoup plus finement la situation des transports fluviaux axés sur le port.

La fluctuation des enregistrements représente un indicateur précieux de la prospérité relative d'un port. Dans les chapitres 4 et 5, nous avons voulu saisir la nature des composantes de la flotte et en retracer la modification des usages. La dernière partie de la thèse a permis de sonder plus à fond le problème de l'évolution des effectifs humains et matériels de la navigation fluviale. Nous en avons dégagé une image beaucoup moins optimiste de la navigation fluviale que celle suggérée par l'historiographie.

Durant le dernier quart du XIX^e siècle, la batellerie québécoise s'est engagée dans une phase de restructuration. L'examen du renouvellement des équipements de transport a mis en évidence un double mouvement de recul des voiliers et de poussée des unités mues par la vapeur. À partir des années 1890, la transition vers la vapeur semble bel et bien enclenchée. Malgré les changements en cours, la flotte de Québec demeure, au terme de cette étude, essentiellement

tournée vers la navigation à voile. Considérant la pérennité des bâtiments lancés avant la décennie 1870 mais maintenus en activité d'un bout à l'autre de la période, on ne peut guère alors prétendre à une véritable modernisation de la batellerie. En ces années de morosité économique, le vieillissement de plus en plus accusé de la flotte, en retard d'un perfectionnement technique, n'a pas de quoi surprendre. Par rapport à la génération précédente, l'âge moyen des embarcations enregistrées entre 1875 et 1895 va presque doubler, et plusieurs d'entre elles ne seront jamais remplacées.

Dans le contexte du déclin de l'activité portuaire et des récessions successives qui l'accompagnent, les gros investisseurs que représentent le groupe des marchands et des «intérêts maritimes» semblent se replier sur d'anciens acquis. Nombre d'entre eux prolongeront à l'excès la carrière de leurs navires. De manière générale, ils se retireront aussi graduellement du secteur de la voile pour se consacrer plus spécifiquement à la navigation à la vapeur. Les steamers acquis après la seconde moitié des années 1870 sont toutefois peu présents dans le lucratif secteur du transport de fret et de passagers. Ces derniers se concentrent, au contraire, dans les services auxiliaires de remorquage et de touage, participant par le fait même au détournement d'une partie du trafic lourd en direction de Montréal!

C'est d'ailleurs dans la métropole que les vapeurs québécois inaugurés au cours des années 1890 trouveront leur principale source

de financement. Observant les mouvements de cabotage à l'entrée du port de Québec, nous avons du reste remarqué une hausse importante des volumes déplacés par les steamers. Or, en vérifiant l'origine du trafic, nous avons pu établir que la progression des acheminements par vapeurs reposait avant tout sur Montréal qui, grâce notamment à l'essor de la Compagnie de navigation du Richelieu et de l'Ontario, multiplie les unités en service et décuple sa capacité de transport durant les années qui nous intéressent. Quant aux bâtiments à vapeur enregistrés à Québec, ils vont fréquenter moins régulièrement leur port d'attache, empruntant plutôt des itinéraires extra-régionaux.

En fin de période, l'activité des voiliers au port de Québec apparaît passablement réduite. Amenuisé, le trafic par cabotage se confine alors presque exclusivement au transport de pondéreux, et plus particulièrement à l'approvisionnement du centre urbain en bois de chauffage. Vers 1900, c'est la vapeur qui insuffle sa dynamique au transport fluvial. Mais déjà à cette époque, ses développements et ses progrès les plus notoires s'effectuent pour l'essentiel en amont de la capitale. Enfin, le déplacement du centre de gravité vers Montréal et, à un moindre titre vers Sorel, a été corroboré par l'examen du lieu de résidence des nouvelles générations de capitaines et de seconds qualifiés pour la navigation à vapeur sur les eaux de l'intérieur.

L'étude du financement et des nouveaux investissements dans la batellerie aura permis de porter un regard inédit sur la transformation de l'espace relationnel du port de Québec à la fin du siècle

dernier. Elle a révélé des dimensions encore méconnues de la vie de relation dans le pays ambiant de l'axe fluvial: dépendance accrue de plusieurs régions envers le pôle urbain québécois, perte d'autonomie des nouveaux propriétaires de vapeurs de Québec face à leurs créanciers montréalais, essor en région de centres intermédiaires pourvoyeurs de capitaux, etc. Pareille démarche, qui privilégie l'espace comme catégorie d'analyse, est apparue d'une portée heuristique très grande.

Partant des acquis de cette thèse, diverses avenues de recherches qui mériteraient d'être approfondies s'offrent maintenant à nous.

Nous songeons, par exemple, à ces petits propriétaires de vapeurs francophones, instigateurs de lignes régulières secondaires, et dont le profil de carrière devrait être examiné plus en détail. À côté des grandes compagnies assurant des liaisons quotidiennes avec l'Ouest du Québec, ces capitalistes en émergence représentent, à n'en pas douter, des agents importants de la modernité au sein du monde rural en pleine transformation en cette fin du XIX^e siècle.

La question des réseaux de solidarité nous apparaît une autre piste particulièrement prometteuse. À différentes échelles, la parenté, le corps de métier et l'appartenance au milieu local auraient-ils permis aux navigateurs de s'affranchir de la tutelle des intérêts mercantiles de la grande ville? Dans cette période marquée par l'instabilité de la propriété et par la multiplication des saisies de

navires, ces cohésions auront vraisemblablement favorisé la conservation, voire la consolidation du patrimoine.

Enfin, le progrès de l'histoire du transport fluvial au siècle dernier passe aussi par une reconstitution de la batellerie montréalaise. Une étape incontournable si nous voulons dégager une vision d'ensemble de cette activité cruciale dans le processus de structuration de l'espace économique québécois. La reconstitution de la batellerie montréalaise nous conduirait à prendre en compte le développement des transports par eau sur d'autres segments de l'axe fluvial. Bien plus, avec la circulation sur les canaux, c'est tout le problème de l'articulation de la socioéconomie du Québec au centre du continent qu'il serait alors possible d'appréhender.

Bibliographie

A- Sources premières

1- documentation manuscrite

PORT DE QUÉBEC. *Dominion Imports During the Season of Navigation (...)*. Années 1875; 1883-1897 (3 volumes conservés aux archives du port de Québec).

PORT DE QUÉBEC. *Shipping Registers/Transactions Subsequent to First Registry*. Archives nationales du Canada, Série RG12, A1, bobines de microfilms C-2066 à C-2068.

PORT DE QUÉBEC (SCHOONERS' REPORTERS). *Books of Arrivals*. 1876-1895 (7 volumes conservés aux archives du port de Québec).

PORT DE QUÉBEC [COMMISSION DU HAVRE]. *Schooners Barges Steamers Who Paid Tonnage Dues*. (4 volumes conservés aux archives du port de Québec). 1878; 1882; 1889; 1894.

[MINISTÈRE DE LA MARINE]. *Certificates of Services/ Competency Granted to Masters and Mates on Inland and Coasting Vessels*. 1883-1898. ANC, RG12 TRH 7, vol. 1450 à 1452; 1460; 1461.

[MINISTÈRE DE LA MARINE]. *Wreck Registers, Inland Waters*. 1870-1900. ANC, RG12 TR5.B, vol. 1007-1008.

2- documentation imprimée

Statuts et Lois du Canada

31 Vict. chap. 43 (1868), “Acte constitutif du département des douanes”, p. 103-104.

31 Vict. chap. 57 (1868), “Acte pour l'organisation au département de la Marine et des Pêcheries du Canada”, p. 167-169.

31 Vict. chap. 58 (1868), “Acte concernant la navigation dans les eaux canadiennes”, p. 169-179.

31 Vict. chap. 59 (1868), “Acte concernant les phares, bouées et balises”, p. 180-184.

- 31 Vict. chap. 60 (1868), “Acte pour régler la pêche et protéger les pêcheries”, p. 184-203.
- 31 Vict. chap. 61 (1868), “Acte concernant la pêche par les navires étrangers”, p. 203-206.
- 31 Vict. chap. 62 (1868), “Acte concernant la police des havres”, p. 207-209.
- 31 Vict. chap. 64 (1868), “Acte concernant le traitement et les secours à donner aux marins dans le cas de maladie et de détresse”, p. 215-219.
- 31 Vict. chap. 65 (1868), “Acte concernant l’inspection des bateaux à vapeur et la plus grande sécurité de leurs passagers”, p. 220-234.
- 32-33 Vict. chap. 21 (1869), “Acte concernant le larcin et les autres offenses de la même nature”, p. 227-229.
- 32-33 Vict. chap. 22 (1869), “Acte concernant les dommages malicieux à la propriété”, p. 247-250.
- 31-32 Vict. chap. 25 (1869), “Acte pour la punition de certaines offenses relatives à l’Armée et à la Marine de Sa Majesté”, p. 263-264.
- 32-33 Vict. chap. 38 (1869), “Acte relatif aux enquêtes sur les naufrages et à d’autres objets”, p. 436-441.
- 32-33 Vict. chap. 40 (1869), “Acte établissant des dispositions pour l’amélioration des havres et chenaux dans certains ports des provinces de la Puissance”, p. 444-445.
- 33 Vict. chap. 14 (1870), “Acte concernant le cabotage canadien”, p. 56-58.
- 33 Vict. chap. 16 (1870), “Acte qui pourvoit à la discipline à bord des vaisseaux du gouvernement canadien”, p. 59-63.
- 33 Vict. chap. 17 (1870), “Acte concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires”, p. 63-68.
- 33 Vict. chap. 18 (1870), “Acte pour amender l’acte concernant les phares et les bouées”, p. 68-70.
- 34 Vict. chap. 31 (1871), “Acte concernant certains officiers de la Maison de la Trinité de Québec”, p. 123-124.
- 34 Vict. chap. 32 (1871), “Acte pour prévenir plus efficacement la désertion des matelots dans le port de Québec”, p. 124-125.
- 34 Vict. chap. 33 (1871), “Acte pour pourvoir à la nomination d’un gardien de port pour le havre de Québec”, p. 125-131.
- 35 Vict. chap. 40 (1872), “Acte pour imposer des droits de tonnage et de quaiage pour faire face au coût de l’amélioration de la navigation du fleuve St-Laurent entre Montréal et Québec”, p. 175-176.

- 36 Vict. chap. 4 (1873), "Acte à l'effet de pourvoir à la création du département de l'intérieur", p. 6-9.
- 36 Vict. chap. 8 (1873), "Acte concernant le transport de matières dangereuses dans les navires", p. 15-17.
- 36 Vict. chap. 10 (1873), "Acte pour augmenter le nombre de membres de la corporation de la Maison de la Trinité de Québec, et pour étendre ses pouvoirs", p. 20-23.
- 36 Vict. chap. 54 (1873), "Acte concernant le pilotage", p. 222-256.
- 36 Vict. chap. 55 (1873), "Acte concernant les naufrages et le sauvetage", p. 257-275.
- 36 Vict. chap. 56 (1873), "Acte concernant les chargements sur le pont des navires", p. 275-278.
- 36 Vict. chap. 57 (1873), "Acte pour pourvoir au maintien de l'ordre à bord des vapeurs à passagers", p. 278-280.
- 36 Vict. chap. 60 (1873), "Acte pour établir de nouvelles dispositions à l'égard de l'amélioration du fleuve St-Laurent entre Montréal et Québec", p. 281-283.
- 36 Vict. chap. 61 (1873), "Acte concernant la Maison de la Trinité et les commissaires du havre de Montréal", p. 283-296.
- 36 Vict. chap. 65 (1873), "Acte à l'effet de mieux protéger les cours d'eau et rivières navigables", p. 301-302.
- 37 Vict. chap. 24 (1874), "Acte pour exempter les transports des droits de port et de havre", p. 173.
- 37 Vict. chap. 25 (1874), "Acte concernant les entrepreneurs de transport par eau", p. 173-174.
- 37 Vict. chap. 29 (1874), "Acte pour pourvoir à l'enlèvement d'obstructions provenant des naufrages et autres causes semblables dans les rivières navigables du Canada, et pour d'autres objets relatifs aux naufrages", p. 180-182.
- 37 Vict. chap. 32 (1874), "Acte pour pourvoir à la nomination de gardiens de port à certains ports de la Puissance", p. 187-194.
- 37 Vict. chap. 90 (1874), "Acte pour incorporer la Compagnie d'Assurance Maritime", p. 448-454.
- 37 Vict. chap. 91 (1874), "Acte pour incorporer la Compagnie d'Assurance Maritime de Marchands du Canada", p. 454-460.
- 38 Vict. chap. 29 (1875), "Acte pour étendre certaines dispositions de "l'acte concernant les matelots, 1873" aux navires fréquentant les eaux de l'intérieur du Canada", p. 206-218.

- 38 Vict. chap. 42 (1875), "Acte pour prévenir la cruauté envers les animaux transportés par chemins de fer, ou autres moyens de transport, dans les limites de la Puissance du Canada", p. 241-243.
- 38 Vict. chap. 55 (1875), "Acte concernant la Maison de la Trinité et les Commissaires du havre de Québec", p. 310-314.
- 38 Vict. chap. 56 (1875), "Acte concernant le bassin de radoub dans le havre de Québec, et autorisant le prélèvement d'un emprunt à son sujet", p. 315-317.
- 39 Vict. chap. 15 (1876), "Acte pour régler le passage des cours d'eau navigables par les compagnies de chemins de fer ou d'autres chemins, incorporés en vertu d'actes provinciaux", p. 41-42.
- 39 Vict. chap. 39 (1876), "Acte pour lever les doutes auxquels donnent lieu certains actes concernant la corporation des commissaires du havre de Québec", p. 135-137.
- 40 Vict. chap. 17 (1877), "Acte pour transférer l'administration de certains havres, quais et brise-lames du département des Travaux Publics au département de la Marine et des Pêcheries", p. 139-142.
- 40 Vict. chap. 19 (1877), "Acte concernant le mesurage des bâtiments à vapeur enregistrés en vertu de l'acte abrogé de la ci-devant Province du Canada", p. 145-146.
- 40 Vict. chap. 53 (1877), "Acte concernant les péages dans le havre de Montréal", p. 275-282.
- 42 Vict. chap. 24 (1879), "Acte concernant les droits de tonnage prélevés dans les ports canadiens en vertu des lois du Canada", p. 217.
- 42 Vict. chap. 26 (1879), "Acte concernant les certificats de capitaines et seconds de navires", p. 218-219.
- 43 Vict. chap. 17 (1880), "Acte à l'effet d'autoriser le prélèvement d'une nouvelle somme, afin de permettre aux commissaires du havre de Québec de terminer l'avant-port", p. 61-62.
- 43 Vict. chap. 29 (1880), "Acte à l'effet d'établir de meilleures dispositions au sujet de la navigation dans les eaux canadiennes", p. 244-256.
- 44 Vict. chap. 20 (1881), "Acte à l'effet de faire correspondre certaines dispositions de l'Acte concernant la navigation dans les eaux canadiennes avec les dispositions au même effet en vigueur dans le Royaume-Uni", p. 113-114.
- 45 Vict. chap. 6 (1882), "Acte à l'effet de modifier de nouveau les différents actes imposants des droits de douane actuellement en vigueur", p. 66-71.
- 45 Vict. chap. 17 (1882), "Acte à l'effet d'encourager la construction de cales sèches et donnant de l'aide, à certaines conditions, aux compagnies qui les construisent", p. 108-109.

- 45 Vict. chap. 18 (1882), “Acte autorisant un octroi annuel pour le développement des pêches maritimes et l'encouragement de la construction des navires de pêche”, p. 109.
- 45 Vict. chap. 19 (1882), “Acte à l'effet d'exempter les navires employés à la pêche du paiement des droits pour le secours des marins malades et dans la détresse”, p. 110.
- 45 Vict. chap. 36 (1882), “Acte portant de nouvelles dispositions concernant les phares, bouées et balises”, p. 193-194.
- 45 Vict. chap. 37 (1882), “Acte concernant les ponts établis en vertu d'actes provinciaux sur des eaux navigables”, p. 194-195.
- 45 Vict. chap. 44 (1882), “Acte à l'effet de pourvoir davantage à l'amélioration du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec”, p. 202-203.
- 45 Vict. chap. 48 (1882), “Acte concernant la police de port et de rivière de la Province de Québec”, p. 216-218.
- 45 Vict. chap. 49 (1882), “Acte à l'effet de pourvoir à l'amélioration et à l'administration du havre de Trois-Rivières”, p. 232-237.
- 46 Vict. chap. 12 (1883), “Acte à l'effet de modifier et refondre les actes concernant les douanes”, p. 96-161.
- 46 Vict. chap. 28 (1883), “Acte concernant les certificats de capitaines et seconds de navires de l'intérieur et de cabotiers”, p. 367-373.
- 46 Vict. chap. 38 (1883), “Acte à l'effet d'établir de nouvelles dispositions pour l'approfondissement du chenal à navires du fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et Québec”, p. 476.
- 46 Vict. chap. 41 (1883), “Acte concernant le maître du havre de Trois-Rivières”, p. 478.
- 47 Vict. chap. 9 (1884), “Acte établissant de nouvelles dispositions pour arriver à l'achèvement de l'avant-port dans le havre de Québec”, p. 77-78.
- 47 Vict. chap. 10 (1884), “Acte autorisant l'avance d'une nouvelle somme pour achever le bassin de radoub dans le havre de Québec”, p. 78.
- 47 Vict. chap. 18 (1884), “Acte concernant le département de la Marine et des Pêcheries”, p. 93-94.
- 48-49 Vict. chap. 76 (1885), “Acte à l'effet d'autoriser l'avance d'une certaine somme aux commissaires du havre de Trois-Rivières”, p. 225-227.
- 48-49 Vict. chap. 77 (1885), “Acte à l'effet de faciliter la navigation du fleuve Saint-Laurent dans et près le havre de Québec”, p. 227.
- 49 Vict. chap. 19 (1886), “Acte concernant l'amélioration du havre de Québec”, p. 89.

- 49 Vict. chap. 35 (1886), “Acte concernant certaines constructions dans et sur les eaux navigables”, p. 215-216.
- 49 Vict. chap. 36 (1886), “Acte concernant la protection des eaux navigables”, p. 217-219.
- 49 Vict. chap. 45 (1886), “Acte concernant les assurances”, p. 236-265.
- 50-51 Vict. chap. 10 (1887), “Acte concernant le Ministre du commerce”, p. 54-55.
- 50-51 Vict. chap. 11 (1887), “Acte concernant le Ministre des Douanes et le Ministre du Revenu de l’intérieur”, p. 56-57.
- 50-51 Vict. chap. 41 (1887), “Acte autorisant l’avance de nouvelles sommes pour achever le bassin de radoub et les améliorations dans le havre de Québec”, p. 153.
- 50-51 Vict. chap. 43 (1887), “Acte concernant l’amélioration du fleuve Saint-Laurent”, p. 155.
- 50-51 Vict. chap. 46 (1887), “Acte concernant les liqueurs à bord des vaisseaux de Sa Majesté dans les eaux canadiennes”, p. 161.
- 51 Vict. chap. 5 (1888), “Acte établissant de nouvelles dispositions au sujet de la construction du chenal des navires entre Montréal et Québec”, p. 48-49.
- 51 Vict. chap. 6 (1888), “Acte concernant les avances faites aux commissaires du havre de Québec”, p. 56-57.
- 52 Vict. chap. 2 (1889), “Acte concernant les subventions aux steamers transocéaniques”, p. 47-48.
- 52 Vict. chap. 30 (1889), “Acte relatif aux connaissements”, p. 139-140.
- 52 Vict. chap. 41 (1889), “Acte à l’effet de prévenir et supprimer les coalitions formées pour gêner le commerce”, p. 162-163.
- 54-55 Vict. chap. 37 (1891), “Acte concernant l’inspection des navires”, p. 177-180.
- 54-55 Vict. chap. 40 (1891), “Acte concernant les lignes de pont et de charge”, p. 186-191.
- 55-56 Vict. chap. 3 (1892), “Acte concernant les navires de pêche des Etats-Unis”, p. 42.
- 55-56 Vict. chap. 4 (1892), “Acte concernant l’aide par les sauveteurs des Etats-Unis dans les eaux canadiennes”, p. 43.
- 55-56 Vict. chap. 10 (1892), “Acte concernant les commissaires du havre de Trois-Rivières”, p. 62.
- 55-56 Vict. chap. 17 (1892), “Acte concernant le ministère de la Marine et des Pêcheries”, p. 80-82.
- 56 Vict. chap. 21 (1893), “Acte concernant les commissaires du havre de Montréal”, p. 89-90.

57-58 Vict. chap. 47 (1894), "Acte concernant les havres publics", p. 335.

59 Vict. chap. 10 (1896), "Acte concernant les commissaires du havre de Montréal", p. 39-41.

60-61 Vict. chap. 18 (1897), "Acte concernant les ministères des Douanes et du Revenu de l'intérieur", p. 141-142.

[R.-U.]. *The Imperial Merchant Shipping Acts, 1854 to 1873, and Canadian Acts of 1873 Relating to the Registry of Shipping: Also Instructions to Registers of Shipping in Canada*. Ottawa, Maclean Roger, 1875.

autre documentation officielle

Petition From Different Parties Asking that a Subsidiary be Granted. 1898. ANC, RG42, dossier no 15076, volume 53.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL. *Annual Reports of the Harbour Commissioners of Montreal for the Year (...)*. Montréal, [s.e], années 1872 et suivantes.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC. *Quebec Harbour Commissionner's Reports*. Quebec, 1875-1900.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE TROIS-RIVIÈRES. *Three Rivers Harbour Commissioner's Reports for the Years (...)*. Trois-Rivières, [s.e.], années 1884 et suivantes.

DSC. *Liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada*, années 1874 et suivantes.

DSC. *Navires à vapeur inspectés dans les districts de [Québec, Trois-Rivières et Montréal]*. 1871-1900.

DSC. *Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries*. 1867-1900.

DSC. *Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada pour l'année (...)*. 1870-1900.

Journaux de l'Assemblée législative du Canada (1845) Appendice HHH, "État du tonnage et du nombre de navires et autres vaisseaux possédés dans cette province dans le cours de l'année 1844 [...]".

Journaux de l'Assemblée législative du Canada, (1850) Appendice A, no 17, "État du nombre et du tonnage des vaisseaux enregistrés aux ports de Québec et de Montréal et aux ports intérieurs de la Province du Canada, et des vaisseaux appartenant à la Province naviguant sur les eaux intérieures non enregistrés en 1849".

Journaux des débats des Communes du Canada, années 1878 et suivantes.

MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC. *By-Laws, Rules and Orders of the Trinity-House of Quebec, for the Port of Quebec*. Québec, années 1805 à 1875.

PATTERSON, William. *Statements Relating to the Home and Foreign Trade of the Dominion of Canada: Also Annual Report of the Commerce of Montreal for 1874*. Montreal, The Gazette Printing House, 1875. 115 p.

QUEBEC BOARD OF TRADE. *Annual Report of the Quebec Board of Trade*. Québec, 1899-1900.

QUEBEC HARBOUR COMMISSION. *Description of the Prince Louise Docks and Embankment Containing Harbour Commissioners' Tariff and Regulations, Also Chart of the Harbour and Dock Plan*. Québec, Dawson, 1890.

3- journaux

Journal de Québec («Bulletin commercial; port de Québec, arrivages») années 1877 et suivantes.

Le Courrier du Canada («Guide des voyageurs») années 1884 et suivantes.

Quebec Morning Chronicle («Shipping Intelligence») années 1873 et suivantes.

brochures et documents divers

ATKIN, Francis F. *Atkin's Pocket Compass of the Harbors, Ports, Lighthouses, and Buoys of Lake Ontario and the River St. Lawrence*. Oswego, N.Y., Advertiser Power Press Office, 1871.

- BERLINGUET, François-Xavier. *Report and Plans on General Improvements in the Quebec Harbour, Submitted to the Harbour Commissionners*. Montréal, Lovell Print and Pub. Co., 1875.
- BUEL, Alexander Woodruff. *Views on the Free Navigation of the St. Lawrence*. Reported by Mr. Buel to Accompany Joint Resolution on the Same Subject from the Committee on Foreign Affairs. Washington, Washington Union, 1850. 23 p.
- CAMPBELL, Archibald. *The Royal William, the Pioneer of Steam Navigation; A Paper Read Before the Literary and Historical Society of Quebec on the 1st Day of March 1891*. Quebec, Quebec Morning Chronicle, 1891.
- CHAMBERS, E.T.D. *The Port of Quebec. Its Facilities and Prospects. The Past, Present and Future of Quebec Shipping Trade*. Quebec, Quebec Morning Chronicle, 1890.
- COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL. *Official Documents and Other Information Relating to the Improvement of the Ship Channel Between Montreal and Quebec*. 1884.
- CONNOLLY, Roger. *Hand-Book and Self-Teacher for the Local Marine Board of Canada*. St. John, N.-B., McKillop & Johnston, 1876.
- CROIL, James. *Steam Navigation and its Relation to the Commerce of Canada and the United States*. Toronto, William Briggs, 1898. 381 p.
- FINDLAY, Alexander George. *Sailing Directions for the River St. Lawrence to Accompany the Chart*. London, R.H. Laurie, 1871.
- FRY, Henry. *The History of North Atlantic Steam Navigation With Some Account of Early Ships and Shipowners*. London, S. Low Marston, 1896.
- GREGORY, John Urish. *Anticosti, its Shipwrecks: What has Been Done Since Confederation to Prevent Marine Disasters*. Quebec, Quebec Morning Chronical, 1881.
- J. SMITH HOMANS. *Cyclopedia of Commerce and Commercial Navigation*. (deuxième édition). New York, Harper and Brothers, 1859.
- J.J. KANE & CIE. *Le commerce de Montréal et de Québec et leurs industries en 1889*. Montréal, [s.e.], 1889.
- KEEFER, Thomas. *Report on the Quebec Water Works*. Québec, Canada Gazette, 1860.

- KEEFER, Thomas. *The Railway and Steamboat Routes in Canada Accompanied by a Table Showing the Cities, Towns & Villages, Alphabetically Arranged to Which are Added the Railway Time Tables.* Montréal, J. Lovell, 1858.
- KEEFER, Thomas C. *Canadian Water Ways From the Great Lakes to the Atlantic.* Boston, Damrell & Upham, 1893.
- KEEFER, Thomas C. *The Canals of Canada. Read Before the Royal Society of Canada.* Montreal, Gazette Print Co., 1893.
- LANGELIER, J. C. *Annuaire du commerce et de l'industrie de Québec pour 1873.* Québec, Librairie H. C. Huot, 1873. 138 p.
- MAGINNIS, Arthur J. *The Atlantic Ferry, Its Ships, Men and Working.* London, Whittaker, 1892.
- MARMEN, A. *The Honorable Mr Merrit and the Quebec Board of Trade.* Québec, Aug. Coté & Co, 1850. 36 p.
- MCCULLOCH, John Ramsey. *A Dictionary, practical, Theoretical, and Historical, of Commerce and Commercial Navigation.* Philadelphia, A. Hart, 1853.
- MONTREAL, Ottawa & Georgian Bay Canal Company. *Prospectus of the Montreal, Ottawa and Georgian Bay Canal Company.*, [s.l.], [s.e.], 1894.
- PATTERSON, William. *Descriptive Statement of the Great Water Highways of Canada.* Montreal, Dawson Brothers, 1874. 71 p.
- PLUNKETT, E.W. *Memoir, Proposed Harbour Improvements, at Quebec.* Quebec Morning Chronicle, 1874.
- PREBLE, G.H. *A Chronological History of the Origin and Development of Steam Navigation.* 2e édition. Philadelphie, 1895.
- QUEBEC, Port of. *Quebec Railway and Harbour Works.* Quebec, 1879.
- QUINETTE DE ROCHEMENT ET H. VÉTILLARD. *Les ports maritimes de l'Amérique du Nord sur l'Atlantique.* Paris, Dunod, 1898. 330 p.
- ROSA, Narcisse. *La construction des navires à Québec et ses environs: grèves et naufrages.* Québec, L. Brousseau, 1897.
- SEATON, William C. *A Manual of the Examination of Masters and Mates as Instituted by the Department of Marine and Fisheries of Canada.* (2nd Edition). Quebec, Dawson, 1875.

- SHEHYN, Joseph. *Address of Joseph Shehyn, Esq. M.p.p., President of the Quebec Board of Trade, Delivered at the Meeting of the Board, held on Februaray 4th, 1880.* Quebec, Morning Chronicle Office, 1880. 76 p.
- TÊTU, Horace. *Résumé historique de l'industrie et du commerce de Québec de 1775-1900.* Québec, 1899. 29 p.
- VIGNEAU, Placide. *Un pied d'ancre. Journal de Placide Vigneau, trois quarts de siècle d'histoire sur la Côte Nord, le Labrador et les Iles de la Madeleine (1857-1936).* Ottawa, Gérard Gallienne, 1963. 311 p.
- WOOD, John Fisher. *American Protection versus Canadian Free Trade: A Plea for British Agriculture.* London, E. Wilson, 1880.
- WOOD, William. *All Afloat. A Chronicle of Craft and Waterways.* (première édition 1914). Toronto, Toronto University Press, 1964. 199 p.
- WOODS, N.A. *The Lower St. Lawrence, or Quebec to Halifax via Gaspé and Pictou.* Quebec, Mercury, 1862.
- [GOUVERNEMENT DU CANADA]. *Lettre des commissaires des Canaux à l'Honorable Secrétaire d'Etat au sujet de l'amélioration de la navigation intérieure au Canada.* Ottawa, 1871.
- [GOUVERNEMENT DU CANADA]. *Rules for the Inspection of Steamboats and for the Examination of Engineers of Steamboats.* [s.l.], 1891.
- [MONTREAL AND QUEBEC BOARDS OF TRADE]. *A Pamphlet Compiled and Issued Under the Auspices of the Boards of Trade of Montreal and Quebec. Telegraphy With the Coasts and Islands, Gulf and Lower River St. Lawrence, and the Coasts of the Maritime Provinces. Its Relation to the Shipping, to the Fisheries, and to the Signal Service.* Quebec, Morning Chronicle, 1879. 57 p.
- [S.A.]. *A Description of the Sailing Directions for the River St. Lawrence Between Cape Gaspé and the River St. John, to Quebec and Montreal.* London, R.H. Laurie, 1848.
- [S.A.]. *Marine History, the Lake Ports: Historical and Descriptive Review of the Lakes, Rivers, Stands, Cities, Towns, Watering Places, Fisheries, Vessels, Steamers, Captains, Disasters, Early Navigators, Mineral Wealth, Trade, Commerce, Transportation, etc.* Detroit, Historical Publishing Co., 1877.
- [S.A.]. *Quebec City Pocket Directory, 1890-1891.* Quebec, J. Dussault, 1890.
- [S.A.]. *The Quebec and Levis Directory for 1871-1872.* Quebec, Marcotte & Levy, 1871.

[S.A.]. *Towage on the River St. Lawrence, in Order That There Be No Misunderstanding*. Toronto, Mirror, 1851.

B- Sources secondes

1- histoire économique et sociale, Québec et Canada

- ARMSTRONG, Robert. *Structure and Change. An Economic History of Quebec*. Toronto, Gage, 1984.
- BERTRAM, G.W. *Economic Growth in Canada Industry, 1870-1915: The Staple Model and the Take-Off Hypothesis*.
- BLANCHARD, Raoul. *L'Est du Canada français «province de Québec»*. Montréal, Librairie Beauchemin, 1935. 702 p.
- COURVILLE, Serge et Normand Séguin. *Le monde rural québécois au XIXe siècle*. Ottawa, Société historique du Canada, 1989. 32 p.
- COURVILLE, Serge. *Entre ville et campagne: l'essor du village dans les seigneuries du Bas-Canada*. Québec, PUL, 1990. 335 p.
- EASTERBROOK, W. T. et H. G. J. Aitken. *Canadian Economic History*. Toronto, Macmillan of Canada, 1965. 606 p.
- EASTERBROOK, W. T. et M. H. Watkins. *Approaches to Canadian Economic History*. Toronto, McClelland & Stewart, 1967. 294 p.
- FAUCHER, Albert. "Histoire de l'industrialisation", Durocher, René et Paul-André Linteau, *Le "retard" du Québec et l'infériorité économique des canadiens-français* (Trois-Rivières, Boréal Express, 1971): 25-42.
- FAUCHER, Albert. "Le caractère continental de l'industrialisation au Québec", *Histoire économique et unité canadienne* (Montréal, Fides, 1970): 161-178.
- FAUCHER, Albert. *Québec en Amérique: Essai sur les caractères économiques de la Laurentie*. Montréal, Fides, 1973. 247 p.
- FIRESTONE, O. J. *Canada's Economic Development, 1867-1953*. London, Bowes & Bowes, 1958.
- FRANCIS, Robert Douglas et Donald Boyd Smith. *Readings in Canadian History: Post Confederation*. Toronto, Holt, Rinehart and Winston of Canada, 1990.

- HAMELIN, J. et Y. Roby. *Histoire économique du Québec, 1851-1896*. Montréal, Fides, 1971.
- HARDY, René et Normand Séguin. *Forêt et société en Mauricie*. Montréal, Boréal-Express, 1984. 222 p.
- LINTEAU, P.-A., R. Durocher et J.-C. Robert. *Histoire du Québec contemporain*. (Tome 1). Montréal, Boréal, 1989.
- MARR, W. L. et D. G. Paterson. *Canada: an Economic History*. Toronto, Macmillan of Canada, 1980. 539 p.
- MCCALLUM, John. *Unequal Binnings: Agriculture and Economic Development in Quebec and Ontario until 1870*. Toronto, University of Toronto Press, 1980.
- PAPILLON, Benoît-Mario. *Montreal's Growth and Economic Changes in Quebec Province, 1851-1911*. Evanston (Illinois). Thèse de Ph.D. (économie), Northwestern University, 1986. 455 p.
- POMFRET, Richard. *The Economic Development of Canada*. Toronto, Methuen, 1981. 215 p.
- ROBERT, Jean-Claude. *Montréal 1821-1871. Aspects de l'urbanisation*. Thèse doctorat de 3e cycle, École des hautes études en sciences sociales (Paris), 1977. 491 p.
- SÉGUIN, Normand. "Paysans et monde forestier: Nouvelles réflexions sur le monde rural québécois au XIX^e siècle", Fouilloux, Étienne et Jean-Jacques Bertaux, dir., *Recueil d'études offert à Gabriel Désert* (Caen, Musée de Normandie, 1992): 177-187.
- SÉGUIN, Normand. *Agriculture et colonisation*. Montréal, Boréal Express, 1980. 295 p.
- SÉGUIN, Normand. *La conquête du sol au 19^e siècle*. Montréal, Boréal Express, 1977. 222 p.

2- histoire régionale et de la ville de Québec

- BEAULIEU, Claude. *Le crédit et la faillite à Québec (1873-1879)*. Mémoire de maîtrise (histoire), Université Laval, 1983.
- BÉLANGER, Jules et al. *Histoire de la Gaspésie*. Montréal, Boréal Express/IQRC, 1981. 797 p.

- BENOÎT, Jean. *Le développement des mécanismes de crédit et la croissance économique d'une communauté d'affaires. Les marchands et les industriels de la ville de Québec au XIXe siècle*. Thèse de Ph.D. (histoire), Université Laval, 1986. 815 p.
- BERVIN, G. *L'activité économique des grands marchands*. Sillery, Septentrion, 1991. 208 p.
- BERVIN, Georges. "Aperçu sur le commerce et le crédit à Québec, 1820-1830", *RHAF*, 36, 4 (1983): 527-533.
- BROWN, Clément. *Québec. Croissance d'une ville*. Québec, PUL, 1952. 79 p.
- CROFF, Madame E. *Nos ancêtres à l'oeuvre à la Rivière Ouelle*. Montréal, Editions Albert Lévesque, 1931. 213 p.
- DAGNEAU, G. H. et al. *La ville de Québec, histoire municipale IV- de la Confédération à la charte de 1929*. Cahier d'histoire no 35. Québec, La Société historique de Québec, 1963. 246 p.
- DÉSILETS, A. *Histoire de la paroisse de Champlain*. Tome 1. Trois-Rivières, Le Bien Public, 1915.
- DROLET, Antonio. *De l'incorporation à la Confédération (1833-1867). La ville de Québec, histoire municipale*. Québec, Société historique de Québec, 1967. 144 p.
- FORTIN, Jean-Charles et A. Lechasseur dir. *Histoire du Bas-Saint-Laurent*. Québec, IQRC, 1993. 860 p.
- FRENETTE, F. X. (Chanoine). *Notes historiques sur la paroisse de St-Étienne de La Malbaie*. Chicoutimi, 1952.
- GIRARD, Camille et Normand Perron. *Histoire du Saguenay-Lac-Saint-Jean*. Québec, IQRC, 1989. 665 p.
- HAMELIN, L. E. "Les naufrages autour d'Anticosti", *Revue d'ethnologie du Québec*, 10, (décembre 1979): 41-53.
- HARE, John, Marc Lafrance et David T. Ruddel. *Histoire de la ville de Québec, 1608-1871*. Québec, Boréal/Musée canadien des civilisations, 1987.
- KEYES, John. "La diversification de l'activité économique de T. Hibbard Dunn, commerçant de bois à Québec, 1850-1898", *RHAF*, 35, 3 (1981): 323-337.
- LA FRANCE, Marc et T. Ruddell. "Éléments de l'urbanisation de la ville de Québec: 1790-1840", *RHU*, 1, 75 (juin 1975): 22-30.

- LABERGE, Alain dir. *Histoire de la Côte-du-Sud*. Québec, IQRC, 1993. 644 p.
- LAFRANCE, Marc et David-Thierry Ruddel. "Québec, 1785-1840: problèmes de croissance d'une ville coloniale", *Histoire Sociale*, XVIII, 36 (1985): 315-333.
- LÉGARÉ, Jean-Paul. "L'histoire de la navigation dans le Bas St-Laurent", *L'Écho du Bas St-Laurent*, (oct.-nov. 1959).
- MASSICOTTE, Marie-Andrée. "Au gré du fleuve et de l'histoire. La petite navigation côtière dans notre région", *Revue d'Histoire du Bas Saint-Laurent*, XI, 4 (juin 1986): 99-123.
- OUELLET, Fernand. *Histoire de la Chambre de commerce de Québec, 1809-1959*. Québec, Université Laval, 1959. 105 p.
- PATERSON, Donald G. et R. A. Shearer. "Terminating Building Societies in Quebec City, 1850-1864", *Business History Review*, 63, (été 1989): 384-415.
- POULIN, Pierre. *Déclin portuaire et industrialisation: l'évolution de la bourgeoisie d'affaires de Québec à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle*. Mémoire de maîtrise (histoire), Université Laval, 1985. 159 p.
- ROCHETTE, Edgar. *Notes sur la Côte-nord du Bas St-Laurent et le Labrador canadien*. Québec, Imprimerie Le Soleil, 1926. 131 p.
- ROUILLARD, Eugène. *La Côte-Nord du Saint-Laurent et le Labrador canadien*. Québec, Typ. Laflamme & Proulx, 1908. 188 p.
- TERRIEN, Paul. *Québec à l'âge de la voile*. Hull, éditions Asticou, 1984.
- VILLENEUVE, Paul. Y. "La ville de Québec comme lieu de continuité", *Cahiers de géographie du Québec*, 25, 64 (avril 1981): 49-60.

3- instruments de recherche et éléments méthodologiques

- ADAMS, R. B. and M. C. Geyer. *Transportation Geography: A Geographical Bibliography*. Minneapolis, University of Minnesota, Department of Geography, 1970.
- BIRD, J.H. "Of Central Places, cities and Seaports", *Geography*, 58 (1973): 105-118.
- Bloomfield, E. et G. T. Bloomfield. "Creating CANIND71: Procedures for Making the 1871 Census Machine-Readable", Rapport de recherche no 4. Guelph, Université de Guelph, Département de géographie, nov. 1989.

- BONNEAU, André, Linda Lapointe et Jean Trudel. *Inventaire sommaire des documents manuscrits en feuilles libres de la Maison de la Trinité, 1805-1875, du dépôt d'archives du Port de Québec*. Port de Québec, Document inédit, été 1982. 30 p.
- BRUNET, Roger. *La carte mode d'emploi*. Paris, Fayard/Reclus, 1987. 269 p.
- COMMISSION DE TOPONYMIE DU QUÉBEC. *Itinéraire toponymique du Saint-Laurent, ses rives et ses îles*. Québec, Gouvernement du Québec, 1984. 451 p. Études et recherches toponymiques no 9.
- COURVILLE, Serge. *Introduction à la géographie historique*. Sainte-Foy, PUL, 1995. 225 p. (Coll. Géographie historique).
- CRAIG, R. "Shipping Records in the Eighteenth and Nineteenth Centuries", *Archives*, VII, (1965-66): 191-198.
- CRAIG, Robert. *Maritime History*. vol. 2, David & Charles, Newton Abbot, 1973. 243 p.
- DEMERS, Henri. *Le Saint-Laurent: bibliographie économique*. Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Direction Générale de l'Administration, 1979. 93 p.
- DUFOUR, Pierre. "La construction navale à Québec, 1760-1825: sources inexplorées et nouvelles perspectives de recherches", *RHAF*, 35, 2 (sept. 1981): 231-251.
- DYOS, H.J. "Transport History in University Thesis", *The Journal of Transport History*, VII, 1 (mai 1965): 54-59.
- FISCHER, L. R. et E. W. Sager. "An Approach to the Quantitative Analysis of British Shipping Records", *Business History*, XXII, II (juillet 1980): 135-151.
- FORTIER, Dominique et André Bonneau. *Répertoire des documents manuscrits de la Commission du havre de Québec (C.H.Q.) 1859-1939*. Document inédit. Port de Québec, [s.e.], juin 1984. 309 p.
- GOSS, R. O. *Studies in Maritime Economics*. London, Cambridge University, 1968.
- HARRIS, R. C. "The St. Lawrence: River and Sea", *Cahiers de géographie du Québec*, 23, (1967): 171-179.
- HURST, Michael Eliot. *Transportation Geography*. New York, McGraw-Hill Book Company, 1974.
- JARVIS, R. C. "Sources for the History of Ships and Shipping", *Journal of Transport History*, III, (1957-58): 212-234.

- JARVIS, Rupert J. "Fractional Shareholding in British Merchant Ships with Special Reference to the 64th's", *Mariner's Mirror*, XLIV, (1959): 301-319.
- LEBLOND, R. "Le Saint-Laurent: orientation bibliographique", *Cahiers de géographie du Québec*, 23 (1967): 419-464.
- LECLERC, Wilbrod. *Rétrospection sur les premiers cinquante ans du ministère des transports*. Ottawa, Université d'Ottawa, Faculté d'administration, 1986. 17 p.
- LEINBACK, T.R. *A Bibliography of Transportation Geography*. Berlington, University of Vermont, Department of Geography, 1972.
- MÉLANÇON-BOLDUC, G. "Bibliographie constituée d'oeuvres récentes portant sur la géographie des transports maritimes et fluviaux sur le Saint-Laurent", *La revue de géographie de Montréal*, 29, 1 (1975): 61-68.
- MORIN, William. *La langue des navigateurs*. Québec, Imprimerie du Soleil, 1938.
- MULLER, Peter O. "Transportation Geography: Comments and Readings", *Economic Geography*, 51, 1 (janvier 1975): 80-82.
- PALMER, Sarah. *Politics, Shipping and the Repeal of the Navigation Laws*. Manchester, Manchester University Press, 1991. 209 p.
- RICE, Richard. "Measuring British Dominance of Shipbuilding in the Maritimes, 1787-1890", K. Matthews et G. Paning dir., *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region* St. John, Memorial University of Newfoundland, MHG : 11-155.
- ROBERT, Jean-Claude dir. *Atlas historique du Canada. La transformation du territoire, 1800-1891*. Montréal, PUM, 1978. 186 p.
- ROBINSON, Ross. "The Hinterland-Foreland Continuum: Concept and Methodology", *The Professional Geographer*, 22, (nov. 1970): 307-310.
- ROULEAU, Bernard. *Méthodes de la cartographie*. Paris, Presses du CNRS, 1991. 213 p.
- RUNYAN, Timothy J. *Ships, Seafaring, and Society: Essays in Maritime History*. Detroit, Michigan, Published for the Great Lakes Historical Society by Wayne State University Press, 1987. 366 p.
- VIGARIE, André. "La notion d'arrière-pays en économie portuaire", *La porte océane*, vol. 6, 68.
- WHEELER, J.O. "An Overview of Research in Transportation Geography", *East Lake Geographer*, 7, (1971): 3-12.

WOLKOWITSCH, Maurice. *Géographie des transports*. Paris, Armand Colin, 1982 ("Coll. U").

WOLKOWITSCH, Maurice. "Les orientations de la géographie des transports", *Annales de géographie des transports*, 509, (janvier-février 1993): 1-18.

4- transports et commerce

ALDCROFT, Derek H. "The Eclipse of British Coastal Shipping, 1913-21", *The Journal of Transport History*, VI, (1963-64): 24-38.

ALEXANDER, David et Rosemary Ommer. *Volumes not Values: Canadian Sailing Ships and World Trades*. St. John, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1979.

BARKER, T. C. et Savage, C. I. *An Economic History of Transport in Britain*. London, Hutchinson, 1974. 280 p.

BARKER, T.C. "Passenger Transport in Nineteenth-Century London", *The Journal of Transport History*, VI, (1963-64): 166-174.

BARKER, Theodore et Michael Card Robbins. *A History of London Transport: Passenger Travel and the Development of the Metropolis*. London, Allen and Unwin, 1975.

BROOKE, Ivan S. *The Lower St-Lawrence. A Pictorial History of Shipping and Industrial Development*. Cleveland, Freshwater Press, 1974. 359 p.

BROWN, G.W. "The Opening of the St. Lawrence to American Shipping", *Canadian History Review*, 7, (1926): 4-12.

BROWN, G.W. "The St. Lawrence Waterway in the Nineteenth Century", *Queen's Quaterly*, 35, (automne 1928): 628-642.

BUSH, E. F. "When Steamboats Plied the Richelieu River", *Canadian Geographic*, 98, 1 (1979): 24-29.

CAMU, Pierre. *L'axe économique du Saint-Laurent de Kingston à Québec. Étude de géographie économique*. Thèse de doctorat (géographie), Université de Montréal, 1951. 307 p.

CÉLERIER, Pierre. *Histoire de la navigation*. Paris, Presses universitaires de France, 1956. 126 p. (Coll. "Que sais-je?").

CLOZIER, R. *Géographie de la circulation. L'économie des transports terrestres*. Tome 1. Paris, éditions Génin, 1963. 404 p.

- CORLEY, Nora. "The St-Lawrence Ship Channel, 1805-1867", *Cahiers de géographie du Québec*, 8, (sept. 1967): 278-279.
- CORLEY, Nora T. *The Montreal Ship Channel, 1805-1865*. Mémoire de maîtrise (géographie), Université McGill, 1961. 133 p.
- CREIGHTON, D. G. "The Decline and Fall of the Empire of the St. Lawrence", *Historical Papers/Communication historiques*, (1969): 14-25.
- CREIGHTON, Donald G. *The Commercial Empire of the St. Lawrence, 1760-1850*. Toronto, Macmillan, 1956.
- DUCKHAM, Baron F. "The Navigation of the Yorkshire Ouse During the Nineteenth Century", *The Journal of Transport History*, VI, (1963-64): 182-191.
- FISCHER, L. R. et E. W. Sager. *Merchant Shipping and Economic Development in Atlantic Canada*. St. John, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1982. 242 p.
- GAGNON, France. "Du cheval au rail: l'évolution des circuits touristiques québécois au XIX^e siècle", S. Courville, J.-C. Robert et N. Séguin, *Le pays laurentien au XIX^e siècle* Laval/UQAM/UQTR, Cahier I (1992): 101-133.
- GAGNON, Rodolphe. *Le chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean: (1854-1900)*. Mémoire de maîtrise (histoire), Université Laval, 1967.
- GERVAIS, Gaétan. *L'expansion du réseau ferroviaire québécois (1875-1895)*. Thèse de Ph.D. (histoire), Université d'Ottawa, 1978. 538 p.
- GERVAIS, Gaétan. "Le commerce de détail au Canada, 1870-1880", *RHAF*, XXXIII, IV (mars 1980): 521-556.
- GLAZEBROOK, George P. *A History of Transportation in Canada*. (2 tomes). Toronto, McClelland and Stewart, 1964.
- GOODRICH, Carter E. et al. *Canals and American Economic Development*. New York, Kennikat Press, 1972., 1972. 303 p.
- HARVEY, Jacquelin. *La navigation sur le Saguenay*. Mémoire de maîtrise (géographie), Université Laval, 1963. 237 p.
- LASSERRE, J.-C. "Le Saint-Laurent, une voie d'eau exceptionnelle", *L'information géographique*, 25, 3 (1971): 109-119.

- LASSERRE, Jean-Claude. *Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique*. (Cahiers du Québec, Coll. géographie). Ville LaSalle, Hurtubise HMH, 1980. 753 p.
- LECLERC, Jean. *L'aménagement de la voie maritime du St-Laurent en aval de Québec, 1805-1860*. Mémoire de maîtrise (histoire), Université Laval, 1989.
- LECLERC, Jean. "L'axe du Saint-Laurent: état de la situation", *Développement québécois*, 8, 1 (avril 1982): 2-17.
- LEE, H.C. "Some Aspects of the Coastal Shipping Trade: The Aberdeen Steam navigation Company, 1835-1880", *The Journal of Transport History*, III, 2 (sept. 1975): 94-107.
- LITTLE, J. I. "The Wheat Trade and Economic Development in Upper and Lower Canada", *Acadiensis*, XI, 1 (aut. 1981): 141-151.
- LOWER, A. R. M. *Great Britain's Woodyard. British America & the Timber Trade, 1763-1867*. Montréal, McGill/Queen University Press, 1973.
- MACLEOD, Malcolm. "Subsidized Steamers to a Foreign Country: Canada and Newfoundland, 1892-1949", *Acadiensis*, XIV, 2 (print. 1985): 66-92.
- MARGUET, Frédéric Philippe. *Histoire générale de la navigation du XVe au XXe siècle*. Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1931. 306 p.
- MARTIN, Jean. "L'organisation de la navigation sur le Saint-Laurent: le développement des infrastructures de transport fluvial entre 1840 et 1860 d'après les British Admiralty Charts", S. Courville, J.-C. Robert et N. Séguin, *Le pays laurentien au XIXe siècle* Laval/UQAM/UQTR, Cahier I (1992): 201-213.
- MCCALL, Edith S. *Conquering the Rivers: Henry Miller Shreve and the Navigation of America's Inland Waterways*. Baton Rouge, LSU Press, 1984. 260 p.
- MORICE, Lucien. *Les transports fluviaux*. Paris, Presses universitaires de France, 1968. 126 p. (Coll. "Que sais-je?").
- NORTH, D.C. "Ocean Freight Rates and Economic Development 1750-1913", *Journal of Economic History*, 18, 4 (déc. 1958): 537-555.
- PAQUET, Gilles. *Le monde des canaux et des chemins de fer*. Service des transcriptions et dérivés de la radio, 1981 (Histoire économique du Canada. Cahier no 13).
- PERPILLOU, Aimé Vincent. *Géographie de la circulation: la navigation et les transports maritimes*. (Texte polycopié, les cours de la Sorbonne). Paris, Centre de documentation universitaire, 1961.

- RÉMOND, André. *Études sur la circulation marchande en France aux XVIIIe et XIXe siècles, les prix des transports marchands de la Révolution à l'Empire*. Paris, Rivières, 1956. 112 p.
- ROBERT, Henri. *Les trafics coloniaux du port de La Rochelle au XVIIIe siècle*. Poitiers, Imprimerie P. Oudin, 1960. 209 p.
- SAGER, Eric W. et Lewis Fischer. *Transports maritimes et construction navale dans les provinces Atlantiques, 1820-1914*. Ottawa, Société historique du Canada, brochure no 42, 1986. 27 p.
- SAVAGE, Christopher I. *An Economic History of Transport*. London, Hutchinson of London, 1959. 216 p.
- STAGER, J.K. *Historical Geography of the Mackenzie River Valley, 1750-1850*. Thèse de Ph.D., Edinburgh University, 1962.
- THOMAZI, Auguste Antoine. *Histoire de la navigation*. Paris, Presses universitaires de France, 1947. 128 p. (Coll. "Que sais-je?").
- THORNTON, R.H. *British Shipping*. 2d ed. Cambridge, Cambridge University Press, 1959. 273 p.
- TULCHINSKY, Gerald. "Une entreprise maritime canadienne-française, la Cie du Richelieu, 1845-1854", *RHAF*, 26, 4 (mars 1973): 559-582.
- TULCHINSKY, Gerald J. J. *The Construction of the Lachine Canal*. Mémoire de maîtrise, McGill University, 1960.
- TULCHINSKY, Gerald J. J. *The River Barons. Montreal Businessmen and the Growth of Industry of Transportation, 1837-1853*. Toronto/Buffalo, University of Toronto Press, 1977. 309 p.
- WILSON, George Henry. *The Application of Steam Navigation to St. Lawrence Valley Navigation, 1809-1840*. Mémoire de maîtrise (histoire), Université McGill, 1961.

5- ports et vie portuaire

- BROUILLARD, Pierre. *Le développement du port de Montréal, 1850-1896*. Mémoire de maîtrise (histoire), Université du Québec à Montréal, 1976. 98 p.
- BROUILLETTE, B. "Le port et les transports", *Montréal économique*, (1942): 151-162.
- BROUILLETTE, Benoît. "Le port de Montréal", *Actualité Economique*, XI, 3 (mai 1935): 113-145.
- CAMU, Pierre. "Les ports de la province de Québec", *Mélanges Blanchard*, (1959): 393-401.
- DARDEL, Pierre. *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIIIe siècle*. Paris, SEVPEN, 1963. 787 p.
- DUFOUR, Pierre. *Esquisse de l'évolution physique du port de Québec des origines à 1900*. Rapport no 23. Ottawa, Parcs Canada, 1981. 137 p.
- FINGARD, Judith. *Jack in Port. Sailortowns of Eastern Canada*. Toronto/Buffalo/London, University of Toronto Press, 1982. 292 p.
- FORWARD, Charles N. "The Development of Canada's Five Leading National Ports", *RHU/UHR*, X, 3 (fév. 1982): 25-46.
- HEFFER, Jean. *Le port de New York et le commerce extérieur américain, 1860-1900*. Thèse de doctorat d'Etat (histoire), Université de Paris I, 1984. 1307 p.
- LAUZIER, Roch. *L'évolution physique du port de Québec de 1840 à 1875*. [s.l.], Parcs Canada, 1979. 46 p.
- LEMELIN, André. "Le déclin du port de Québec et la reconversion à la fin du XIX^e siècle. Une évaluation de la pertinence de l'hypothèse du staple", *Recherches sociographiques*, 22, 2 (mai-août 1981): 155-186.
- LINTEAU, Paul-André. "Le développement du port de Montréal au début du XX^e siècle", *Communications historiques*, (1972): 181-205.
- NORMAND, France. "La navigation intérieure à Québec au dernier quart du XIX^e siècle", *RHAF*, 43, 3 (hiver 1990): 323-351.
- NORMAND, France. *Navigation intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIXe siècle*. Mémoire de maîtrise (études québécoises), Université du Québec à Trois-Rivières, 1988. 134 p.

PALMER, Bryan D. "Town, Port and Country: Speculations on the Capitalist Transformation of Canada", *Acadiensis*, XII, 2 (print. 1983): 131-139.

VILLE, Simon. "Shipping in the Port of Sunderland, 1815-1845: A Countercyclical Trend", *Business History*, 32, 1 (janv. 1990): 32-51.

6- flottes, marines marchandes et investisseurs

ALEXANDER, David et G. Panting. "The Mercantile Fleet and its Owners: Yarmouth, Nova Scotia, 1840-1889", *Acadiensis*, VII, 2 (print. 1973): 2-28.

BEAUDET, Jacques. *La batellerie et les bateliers de Bordeaux au XVIIIe siècle*. (Dactylographié) T.E.R. Université de Bordeaux III, 1970. 119 p.

CRAIG, R. "Capital Formation in Transport Britain (Shipping)", Higgins, J. P. P. et Sidney Pollard dir., *Aspects of Capital Investment in Great Britain 1750-1850* London, Methuen & Co, (1971): 131-149.

DAVIS, R. "The Rise of the English Shipping Industry", Robert Craig dir., *Maritime History*, David and Charles, Newton Abbot, (1973).

FISCHER, L. R. et E. W. Sager. *The Enterprising Canadians: Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820-1914*. St. John, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1979. 313 p.

L. R. FISCHER ET G. PANTING. *Change and Adaptation in Maritime History. The North Atlantic Fleets in the Nineteenth Century*. St. John, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1985, 198 p.

L.R. FISHER ET E.W. SAGER. *The Enterprising Canadians: Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820-1914*. St. John, Atlantic Shipping Project at Memorial University, 1979.

OMMER, Rosemary E. "The Decline of the Eastern Canadian Shipping Industry, 1880-1895", *Journal of Transportation History*, (1984): 25-44.

OMMER, Rosemary, dir. *Merchant Credit and Labour Strategies in Historical Perspective*. Fredericton, Acadiensis Press, 1990. 373 p.

PALMER, S.R. "Investors in London Shipping, 1820-1850", Robert Craig dir., *Maritime History* (vol. 2, David & Charles, Newton Abbot, 1973): 46-68.

SAGER, E. W. *Seafaring Labour. The Merchant Marine of Atlantic Canada, 1820-1914*. Kingston/Montréal/Londres, McGill-Queen's University Press, 1989. 321 p.

SAGER, Eric W. et Gerald E. Panting. *Maritime Capital: The Shipping Industry in Atlantic Canada, 1820-1914*. Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1990. 289 p.

SAGER, Eric W. et Lewis R. Fischer. "Patterns of Investment in the Shipping Industries of Atlantic Canada, 1820-1900", *Acadiensis*, IX, 1 (aut. 1979): 19-43.

7- navires, technologie, construction navale

AUGUSTIN-NORMAND, Paul. *La genèse de l'hélice propulsive. La période des réalisations décisives 1836-1843*. Communications et Mémoires no 4. L'Académie de la Marine, 1962. 119 p.

BAKER, M.A. *Sloops and Shallops*. Massachussets, Barre, 1966.

BAKER, Victoria A. et D. Dutton. *De la voile à la vapeur. La construction de navires dans les environs de Québec et de Montréal*. Saint-Lambert, Le Musée Marsil, 1982.

BARRY, James P. *Ships of the Great Lakes, 300 Years of Navigation*. Berkeley, Howell-North Books, 1974. 256 p.

BEAVER, Stanley H. "Ships and Shipping: The Geographical Consequences of Technological Progress", *Geography*, 52, (avril 1967): 133-156.

BENOÎT, Jean. *La construction navale à Québec au XIXe siècle: bilan et nouvelles perspectives de recherche*. Rapport no 79. Ottawa, Parcs Canada, 1983. 101 p.

BERTON, Pierre, Robert McInnis et Francis Michael. *Steel and Steam*. Ottawa, Laurier & St. James, 1985. 57 p.

BÉRUBÉ, Léo. "Les goélettes à voiles", *Revue d'histoire du Bas St-Laurent*, vol.2, 2 (1975): 10.

BODY, Geoffrey. *British Paddle Steamers*. Londres, Newton Abbot, 1971.

BROCK, P.W. et B. Greenhill. *Steam and Sail: In Britain and North America*. Princeton, The Pyne Press, 1973. 112 p.

DESGAGNÉS, Michel. *Les goélettes de Charlevoix*. Montréal, Leméac, 1977. 182 p.

DUBUC, Alfred. "Les débuts de la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent", *Revue d'histoire économique et sociale*, 45, 1 (1967): 105-118.

- FAUCHER, Albert. "The Decline of Shipbuilding at Quebec in the Nineteenth Century", *Canadian Journal of Economics and Political Science*, 23, 2 (1957).
- FORTIN, R. *Bateaux et épaves du Richelieu*. Saint-Jean-sur-Richelieu, éditions Mille Roches, 1988.
- FRANCK, Alain. *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent: pratiques et coutumes du cabotage*. L'Islet-sur-mer, Musée maritime Bernier, 1984. 166 p.
- GREENHILL, Basil. *The Evolution of Wooden Ship*. New York-Oxford, Facts on File, 1988. 239 p.
- GREENHILL, Basil. *The Merchant Shooners*. (2 tomes). New York, Augustus M. Kelley Publishers, 1968.
- HARLEY, C. K. "The Shift from Sailing Ships to Steamships, 1850-1890: a Study in Technological Change and its Diffusion", D. N. McCloskey dir, *Essays on a Mature Economy: Britain after 1840* (1971).
- LAFRANCE, Jean. *Les épaves du Saint-Laurent 1650-1760*. Montréal, Les éditions de l'homme, 1972. 175 p.
- MATTHEWS, K. et G. Panting. *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region*. St. John, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1978. 257 p.
- MCDUGALL, David J. "Gaspe Coasting Schooners in the 18th and 19th Centuries", Commission des biens culturels, *Traditions maritimes au Québec* (1985): 372-385.
- POLLARD, Sidney et Paul Robertson. *The British Shipbuilding Industry, 1870-1914*. Cambridge et Londres, Harvard University Press, 1979. 312 p.
- PULLEN, H.F. *Atlantic Shooners*. Frédéricion, Brunswick Press, 1967.
- RICE, Richard. *Shipbuilding in British North America, 1787-1890: an Introductory Study*. Université de Liverpool, Thèse de Ph.D. (histoire), 1977.
- ROY, Françoise. *Croissance et déclin de la construction navale sur la rive sud de Québec au XIXe siècle*. Mémoire de baccalauréat (géographie), Université Laval, 1984.
- SPRATT, H. Philip. "L'évolution de la propulsion marine à vapeur (1820-1870)", Michel Mollat, *Les origines de la navigation à vapeur* Paris, PUF, Publications de la Faculté des lettres et sciences humaines de Paris-Sorbonne (1970): 73-87.

THERRIEN, Armand. *Goélettes du Saint-Laurent*. Pré-inventaire 1978. Québec, Ministère des affaires culturelles (dactylographié), 1978 (2 tomes).

WALLACE, Frederick W. *In the Wake of the Wind Ships*. Toronto, 1927.

8- métiers de la navigation et culture maritime

AUGER, Cléophas. *Le pilotage du Saint-Laurent de Québec à Montréal*. Lévis, [s. e.], 1900. 49 p.

BLANCHETTE, Louis. *La tradition maritime de Matane*. Rimouski, Histo-Graff, 1992. 198 p.

BOULET, G. et Laprise, Y. "Historique de la vocation maritime des habitants de l'Islet-sur-Mer...", *Perspectives*, 17, 36 (sept. 1975): 2-4.

CABANTOUS, Alain. *La mer et les hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*. Dunkerke, Westhoek-Editions, 1980. 351 p.

COCULA-VAILLIÈRES, A.-M. *Un fleuve et des hommes. Les gens de la Dordogne au XVIII^e siècle*. Paris, Librairie Jules Tallandier, 1981. 523 p.

COMMISSION DES BIENS CULTURELS. *Traditions maritimes au Québec*. Colloque international (octobre 1984). Québec, Gouvernement du Québec, 1985.

COOPER, J. R. "The Quebec Ship Labourers' Benevolent Society", *Canadian Historical Review*, 30, (1949): 336-343.

FINGARD, Judith. "Masters and Friends, Crimps and Abstainers: Agents of Control in the 19th Century Sailortown", *Acadiensis*, VIII, 1 (aut. 1978): 22-46.

HARVEY, Gérard. *Marins du Saint-Laurent*. Montréal, Éditions du Jour, 1974. 310 p.

LE QUERREC, Jacques. *Vie maritime de l'Île aux Coudres*. 2 tomes, (document rhonéotypé), Direction du patrimoine, Ministère des Affaires culturelles. [s.l.], 1976. 302 p.

LECLERC, Jean. *Le Saint-Laurent et ses pilotes, 1805-1860*. Montréal, Leméac, 1990. 232 p.

OMMER, R. et Panting, G. *Working Men who Got Wet*. St. John, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1980.

PELLETIER, Romain. "La tradition maritime de Matane, 1534-1984", *L'Histoire au pays de Matane*, 19, 2 (déc. 1984): 22-23.

- ROY, Jean-Louis. "L'héritage maritime gaspésien... XVIII-XX^e siècles", *Gaspésie*, 22, 1 (janvier-mars 1984): 42-50.
- S. COURVILLE, J.-C Robert et N. Séguin. "La vie de relation dans l'axe laurentien au XIX^e siècle: l'exemple du lac Saint-Pierre", *Les dynamismes culturels en France et au Québec, Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, 75, 4 (1988).
- S. COURVILLE, J.-C. Robert et N. Séguin. "Le Saint-Laurent, artère de vie: réseau routier et métiers de la navigation au XIX^e siècle", *Cahiers de géographie du Québec*, 34, 92 (sept. 1990).

ANNEXES

Liste des annexes

A. La batellerie de Québec

1. Les caractéristiques physiques

- a) Les types d'embarcation
 - (1) Les navires enregistrés au port de Québec en 1874 et en 1895
 - (2) Les navires nouvellement enregistrés au port de Québec entre 1875 et 1895
- b) La taille des embarcations
 - (1) Les navires enregistrés au port de Québec en 1874 et en 1895
 - (2) Les navires nouvellement enregistrés au port de Québec entre 1875 et 1895
- c) La taille des embarcations selon la catégorie de tonnage
 - (1) Les navires enregistrés au port de Québec en 1874 et en 1895
 - (2) Les navires nouvellement enregistrés au port de Québec entre 1875 et 1895

2. L'âge

- a) L'âge des navires enregistrés au port de Québec en 1874 et en 1895 selon le type d'embarcation et la catégorie de tonnage
- b) L'âge des navires enregistrés au port de Québec en 1874 et en 1895 selon le type d'embarcation et la classe d'âge

3. Le lieu de construction

- a) Les navires enregistrés au port de Québec en 1874 et en 1895
[sommaires par région, nombre et tonnage enregistré]
- b) Les navires enregistrés au port de Québec en 1874 et en 1895
[par localité et par région]
 - (1) nombre d'embarcations
 - (2) tonnages des embarcations
- c) Les navires nouvellement enregistrés au port de Québec entre 1875 et 1895 [par localité et par région, nombre et tonnage]

B. Les qualifications du personnel navigant

1. Répartition des certificats de services et de compétence (sommaires)

- a) selon le grade et le type de navire [1884-1898]
- b) selon le territoire et le type de navire [1884-1898]
- c) selon le territoire et le gréement

2. Âge moyen au diplôme

3. Résidence des diplômés selon le grade et le territoire

- a) certificats de service [1884-1892]
- b) certificats de compétence [1884-1898]

4. Lieu de naissance des diplômés selon le grade et le territoire

- a) certificats de service [1884-1892]
- b) certificats de compétence [1884-1898]

C. La propriété et le crédit

1. Sommaire des transactions relatives à la propriété (1875-1895)

2. L'enregistrement et l'achat de navires (1875-1895)

- a) selon la catégorie d'intervenant et le type d'embarcation (nombre d'intervenants et tonnages*)
 - (1) nombre
 - (2) tonnages*
- b) selon la région et le type d'embarcation
 - (1) nombre
 - (2) tonnages*
- c) selon la localité, la région et le type d'embarcation
 - (1) nombre
 - (2) tonnages*

3. Le crédit

- a) Nombre d'hypothèques selon la région de résidence
 - (1) Les créanciers selon la catégorie d'intervenant
 - (2) Les débiteurs selon la catégorie d'intervenant
- b) Valeur** des hypothèques selon la région
 - (1) Les prêts selon la catégorie d'intervenant
 - (2) Les dettes selon la catégorie d'intervenant

c) Le lieu de résidence

(1) Les créanciers (nombre et valeur** des prêts) selon la catégorie d'intervenant

(2) Les débiteurs (nombre et valeur** des dettes) selon la catégorie d'intervenant

D. Divers**1. Les ports canadiens et québécois**

- a) Nombre et tonnage des navires inscrits sur les listes de l'enregistrement maritime canadien (par province, 1869-1910)
- b) Nombre et tonnage des navires inscrits sur les listes de l'enregistrement des sept principaux ports canadiens (1867-1910)
- c) Nombre et tonnage des navires inscrits sur les listes de l'enregistrement des six ports du Québec (1875-1995)

2. Les localités et les régions

- a) Le découpage du territoire en régions (carte)
- b) Liste des localités figurant sur les cartes et regroupement selon la région

* Les tonnages ont été calculés de la manière suivante: le tonnage de l'embarcation achetée ou enregistrée a été divisé par le nombre d'intervenants (cédants ou cessionnaires, selon le cas) participant à la transaction.

** Les valeurs des hypothèques ont été réparties selon les mêmes principes que les tonnages.

A. La batellerie de Québec

A. La batellerie de Québec

1. Les caractéristiques physiques

a) Les types d'embarcation

(1) Les navires enregistrés au port de Québec en 1874 et en 1895

			1874			1895			Total
			<i>n</i>	<i>tonnage</i>	<i>tonnage moyen</i>	<i>n</i>	<i>tonnage</i>	<i>tonnage moyen</i>	
voiliers	goélettes		426	24 529	58	485	24 227	50	911
	sloops		12	817	68	61	2 295	38	73
	autres	brigantins	12	1 737	145	3	439	146	15
		yawls				4	55	14	4
barges			131	13 968	107	154	15 827	103	285
vapeurs			102	10 423	102	129	10 609	82	231
Total			683	51 474	75	836	53 452	64	1 519

Source: Documents de la Session du Canada (DSC) «Listes des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada [port de Québec]».

A. La batellerie de Québec

1. Les caractéristiques physiques

a) Les types d'embarcation

(2) Les navires nouvellement enregistrés au port de Québec entre 1875 et 1895

	n				barges		vapeurs		tonnage				barges		vapeurs		tonnage moyen				Total
	voiliers		voiliers						voiliers		voiliers										
	goélettes	sloops	autres		goélettes	sloops	autres		goélettes	sloops	autres		barges	vapeurs							
			brigantins	yawls			brigantins	yawls			brigantins	yawls									
1875	42	4	1		10	11	2 160	89	195		968	794	51	22	195		97	72	68		
1876	23	2			11	4	1 162	45			1 443	74	51	23			131	19	40		
1877	18	1	1		2	8	993	30	124		199	448	55	30	124		99	56	30		
1878	13	2				9	577	33				239	44	17				27	24		
1879	12	1			1	6	602	135			55	623	50	135			55	104	20		
1880	14	2			1	6	764	69			75	668	55	34			75	111	23		
1881	22	1			2	9	1 525	13			211	318	69	13			106	35	34		
1882	11	2	1		2	6	498	57	126		224	716	45	28	126		112	119	22		
1883	22	5	1		6	5	1 397	189	134		709	480	63	38	134		118	96	39		
1884	5	1		3	4	6	236	24		46	453	1 003	47	24		15	113	167	19		
1885	7	2				4	619	65				336	88	32				84	13		
1886	10		1			7	884		139			582	88		139			83	18		
1887	7					4	334					70	48					18	11		
1888	6				2	2	338				155	119	56				78	59	10		
1889	8					7	405					194	51					28	15		
1890	8	1	1		1	5	439	26	188		148	81	55	26	188		148	16	16		
1891	16	9			2	4	691	229			225	761	43	25			113	190	31		
1892	9	2			1	3	553	64			134	82	61	32			134	27	15		
1893	19	4		1	1	8	649	95		9	119	379	34	24		9	119	47	33		
1894	10	4				9	369	102				224	37	25				25	23		
1895	9	12			1	4	1 310	385			123	351	146	32			123	88	26		
Total	291	55	6	4	47	127	16 503	1 650	906	55	5 242	8 544	57	30	151	14	112	67	530		

Source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

A. La batellerie de Québec

1. Les caractéristiques physiques

b) La taille des embarcations

(1) Les navires enregistrés au port de Québec en 1874 et en 1895

		<i>Moyenne longueur</i>		<i>Moyenne largeur</i>		<i>Moyenne profondeur</i>	
		1874	1895	1874	1895	1874	1895
voiliers	goélettes	63	60	18,4	18,0	7,3	6,9
	sloops	71	56	19,4	17,6	6,1	5,4
	autres	91	58	22,8	17,8	10,7	7,5
barges		88	89	22,3	22,3	7,4	7,2
vapeurs		107	79	20,0	16,6	8,3	6,9
Total		75	68	19,5	18,5	7,5	6,8

		<i>Écart type longueur</i>		<i>Écart type largeur</i>		<i>Écart type profondeur</i>	
		1874	1895	1874	1895	1874	1895
voiliers	goélettes	17	28	3,4	3,5	1,4	1,4
	sloops	24	18	4,0	3,2	1,8	1,0
	autres	8	27	2,1	6,4	1,1	3,6
barges		20	18	2,6	2,1	1,6	1,2
vapeurs		44	45	4,9	6,7	3,1	3,6
Total		29	32	3,8	4,4	1,9	1,9

		<i>Max. longueur</i>		<i>Max. largeur</i>		<i>Max. profondeur</i>	
		1874	1895	1874	1895	1874	1895
voiliers	goélettes	115	558	26,0	27,0	10,6	11,7
	sloops	108	110	24,0	24,0	9,8	9,8
	autres	104	89	26,1	25,8	12,6	12,6
barges		159	140	32,5	30,4	18,7	11,0
vapeurs		231	241	30,0	35,3	19,4	20,7
Total		231	558	32,5	35,3	19,4	20,7

		<i>Min. longueur</i>		<i>Min. largeur</i>		<i>Min. profondeur</i>	
		1874	1895	1874	1895	1874	1895
voiliers	goélettes	27	31	9,8	5,2	4,5	3,5
	sloops	35	31	12,9	11,3	4,1	4,0
	autres	80	29	19,0	11,2	9,2	4,0
barges		48	52	15,0	15,0	4,3	3,9
vapeurs		32	24	7,6	5,6	3,2	2,5
Total		27	24	7,6	5,2	3,2	2,5

Source: DSC «Listes des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada [port de Québec]».

A. La batellerie de Québec
1. Les caractéristiques physiques
b) La taille des embarcations

(2) Les navires nouvellement enregistrés au port de Québec entre 1875 et 1895

		voiliers			barges	vapeurs	Total
		goélettes	sloops	autres			
Moyenne longueur	1875	60	68	99	91	78	68
	1876	59	53		99	63	70
	1877	59	59	88	93	77	67
	1878	57	41			62	58
	1879	54	110		71	79	66
	1880	59	57		78	89	68
	1881	63	38		92	54	61
	1882	58	52	85	85	97	72
	1883	63	58	88	95	85	71
	1884	57	52	38	99	105	78
	1885	70	58			79	71
	1886	73		83		84	78
	1887	56				51	54
	1888	60			89	71	68
	1889	59				60	60
	1890	71	53	89	105	49	66
	1891	58	49		96	93	62
	1892	67	49		106	63	66
	1893	50	46	31	95	66	54
	1894	52	52			51	52
	1895	81	53		103	65	66
Moyenne largeur	1875	18.3	17.4	27.2	22.3	17.1	18.8
	1876	18.3	15.0		22.7	13.5	18.9
	1877	18.0	17.0	25.0	22.8	15.6	17.9
	1878	17.9	14.6			14.0	16.1
	1879	17.4	24.0		18.0	16.7	17.6
	1880	19.1	18.3		23.7	19.2	19.2
	1881	18.4	13.3		22.3	12.7	17.0
	1882	17.8	17.5	22.3	22.5	18.7	18.7
	1883	19.0	18.2	25.0	22.4	18.1	19.5
	1884	17.9	18.5	13.6	22.3	22.8	19.7
	1885	18.6	18.5			17.5	18.2
	1886	21.9		97.0		19.2	25.1
	1887	18.4				11.7	16.0
	1888	19.3			23.0	16.1	19.4
	1889	19.0				13.3	16.4
	1890	19.6	16.4	25.8	22.1	12.6	17.8
	1891	18.1	16.4		22.6	18.5	17.9
	1892	21.4	17.6		22.9	14.3	19.5
	1893	16.5	16.1	11.2	18.4	14.9	16.0
	1894	16.7	17.3			12.5	15.2
	1895	20.7	17.4		22.6	14.2	18.3
Moyenne profondeur	1875	7.2	7.1	11.7	6.9	6.1	7.0
	1876	6.9	5.0		7.5	6.6	6.9
	1877	7.2	4.8	10.8	6.9	6.5	7.0
	1878	7.2	4.5			6.4	6.7
	1879	6.8	8.0		5.0	5.5	6.4
	1880	7.3	5.4		6.6	6.0	6.8
	1881	7.4	4.5		7.5	5.2	6.7
	1882	6.6	4.8	10.2	5.4	7.4	6.7
	1883	7.4	5.4	10.9	7.6	8.1	7.4
	1884	6.8	5.0	4.8	7.1	9.7	7.4
	1885	8.1	4.8			7.3	7.3
	1886	8.5		10.2		8.5	8.6
	1887	7.1				4.9	6.3
	1888	7.6			5.9	5.9	6.9
	1889	6.9				5.5	6.2
	1890	8.1	5.4	12.6	8.2	5.0	7.3
	1891	5.9	5.3		7.1	6.8	5.9
	1892	7.0	5.5		7.3	5.3	6.5
	1893	6.3	4.8	4.2	8.2	5.5	5.9
	1894	6.3	5.0			4.2	5.3
	1895	8.4	5.1		6.6	5.6	6.4
Total Moyenne longueur		60	54	68	95	72	66
Total Moyenne largeur		18.5	17.1	27.4	22.3	15.8	18.2
Total Moyenne profondeur		7.1	5.3	8.5	7.1	6.2	6.7
		voiliers			barges	vapeurs	Total
		goélettes	sloops	autres			
Écart type longueur	1875	20	46		12	31	26
	1876	13	1		19	34	25
	1877	17			0	51	31
	1878	10	12			35	23
	1879	18				48	32
	1880	16	8			42	27
	1881	34			15	36	34
	1882	14	13		32	39	29
	1883	19	19		17	30	24
	1884	17		8	5	37	35
	1885	48	10			41	41
	1886	17				33	24
	1887	13				13	13
	1888	14			16	67	28
	1889	17				41	30
	1890	34				17	30
	1891	18	11		15	85	34
	1892	7	16			39	21
	1893	12	13			31	21
	1894	13	10			16	13
	1895	61	10			40	41
Écart type largeur	1875	3.7	3.2		1.1	4.8	4.0
	1876	2.9	2.8		1.6	6.7	4.1
	1877	3.5			1.1	8.1	5.3
	1878	2.7	3.0			6.0	4.5
	1879	4.3				8.1	5.5
	1880	3.6	2.5			7.0	4.5
	1881	4.0			0.3	5.5	5.1
	1882	3.7	2.1		0.7	6.1	4.2
	1883	5.2	2.8		3.0	8.9	5.3
	1884	3.1		2.2	0.4	8.4	5.8
	1885	5.6	2.1			6.5	5.2
	1886	3.6				7.2	18.7
	1887	3.3				3.3	4.6
	1888	3.6			0.6	9.8	4.8
	1889	3.3				5.7	5.3
	1890	2.5				2.4	4.6
	1891	3.4	2.9		0.3	7.8	4.1
	1892	1.9	4.2			5.1	4.1
	1893	3.0	2.6			5.0	3.6
	1894	3.0	2.5			5.5	4.5
	1895	6.3	2.6			8.0	5.4
Écart type profondeur	1875	2.2	3.4		0.8	1.9	2.1
	1876	1.4	0.2		1.4	3.8	1.8
	1877	1.7			1.1	3.3	2.3
	1878	1.1	0.4			3.3	2.3
	1879	2.1				2.2	2.1
	1880	1.5	0.3			1.9	1.6
	1881	2.3			1.5	2.0	2.3
	1882	1.9	1.1		2.1	1.7	2.0
	1883	2.0	0.2		1.2	5.1	2.5
	1884	2.0		0.7	0.7	4.2	3.0
	1885	4.3	0.3			2.5	3.5
	1886	2.1				3.3	2.5
	1887	1.8				1.5	2.0
	1888	1.6			0.1	2.2	1.6
	1889	1.3				2.8	2.2
	1890	1.6				2.0	2.6
	1891	1.2	0.4		0.6	3.0	1.4
	1892	1.3	0.8			0.4	1.3
	1893	1.2	0.6			1.5	1.4
	1894	1.3	0.4			1.3	1.5
	1895	4.7	0.4			2.3	3.2
Total Écart type longueur		23	18	28	15	39	28
Total Écart type largeur		3.8	2.7	25.2	1.6	6.6	5.9
Total Écart type profondeur		2.0	1.1	3.4	1.2	2.8	2.2

Source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

		voiliers			barges	vapeurs	Total
		goélettes	sloops	autres			
<i>Max. longueur</i>	1875	149	137	99	103	144	149
	1876	81	54		149	106	149
	1877	102	59	88	94	147	147
	1878	74	49			124	124
	1879	83	110		71	142	142
	1880	88	63		78	127	127
	1881	199	38		102	137	199
	1882	76	61	85	107	133	133
	1883	100	88	88	108	119	119
	1884	79	52	44	105	142	142
	1885	176	65			130	176
	1886	100		83		132	132
	1887	82				65	82
	1888	81			100	118	118
	1889	94				140	140
	1890	151	53	89	105	68	151
	1891	90	62		107	219	219
	1892	76	61		106	108	108
	1893	70	62	31	95	130	130
	1894	76	61			79	79
	1895	241	63		103	125	241
<i>Max. largeur</i>	1875	26,9	21,7		23,5	25,0	27,2
	1876	22,8	17,0		27,1	20,7	27,1
	1877	24,0			23,5	26,0	26,0
	1878	21,7	16,7			25,8	25,8
	1879	23,0				25,0	25,0
	1880	25,5	20,0			26,0	26,0
	1881	27,3			22,5	24,5	27,3
	1882	22,5	18,9		23,0	24,0	24,0
	1883	27,0	21,0		26,5	31,4	31,4
	1884	22,3		15,5	22,6	32,5	32,5
	1885	29,0	19,9			25,2	29,0
	1886	26,5				31,6	97,0
	1887	23,8				16,6	23,8
	1888	22,8			23,4	23,0	23,4
	1889	24,6				24,1	24,6
	1890	22,8				16,0	25,8
	1891	22,8	19,6		22,8	28,4	28,4
	1892	23,8	20,6			20,0	23,8
	1893	21,9	19,9			22,4	22,4
	1894	21,2	19,6			23,8	23,8
	1895	35,3	20,6			26,0	35,3
<i>Max. profondeur</i>	1875	17,3	11,9		8,1	9,7	17,3
	1876	9,0	5,1		11,1	10,0	11,1
	1877	11,7			7,6	10,7	11,7
	1878	8,9	4,7			13,5	13,5
	1879	10,2				7,4	10,2
	1880	10,5	5,6			8,4	10,5
	1881	15,5			8,5	10,0	15,5
	1882	9,1	5,6		6,9	9,6	10,2
	1883	11,9	5,7		9,3	16,5	16,5
	1884	10,2		5,4	8,0	15,3	15,3
	1885	17,6	5,0			9,5	17,6
	1886	11,9				14,8	14,8
	1887	10,1				7,0	10,1
	1888	10,0			6,0	7,4	10,0
	1889	9,0				11,4	11,4
	1890	11,6				8,6	12,6
	1891	8,2	5,8		7,5	11,0	11,0
	1892	9,9	6,0			5,8	9,9
	1893	8,6	5,6			8,2	8,6
	1894	8,7	5,3			7,4	8,7
	1895	20,7	5,7			8,6	20,7
<i>Total Max. longueur</i>		241	137	99	149	219	241
<i>Total Max. largeur</i>		35,3	24,0	97,0	27,1	32,5	97,0
<i>Total Max. profondeur</i>		20,7	11,9	12,6	11,1	16,5	20,7

		voiliers			barges	vapeurs	Total
		goélettes	sloops	autres			
<i>Min. longueur</i>	1875	34	40	99	72	37	34
	1876	33	53		65	36	33
	1877	39	59	88	93	25	25
	1878	40	32			31	31
	1879	32	110		71	26	26
	1880	41	51		78	37	37
	1881	38	38		82	30	30
	1882	33	43	85	62	37	33
	1883	31	40	88	63	43	31
	1884	41	52	29	93	34	29
	1885	35	51			37	35
	1886	48		83		45	45
	1887	40				38	38
	1888	44			77	24	24
	1889	42				28	28
	1890	45	53	89	105	30	30
	1891	32	35		86	43	32
	1892	52	38		106	36	36
	1893	32	31	31	95	36	31
	1894	34	37			31	31
	1895	43	33		103	40	33
<i>Min. largeur</i>	1875	12,5	14,0		20,0	10,2	10,2
	1876	11,7	13,0		21,5	6,5	6,5
	1877	13,4			22,0	7,8	7,8
	1878	13,0	12,5			8,5	8,5
	1879	10,8				5,6	5,6
	1880	15,0	16,5			10,3	10,3
	1881	13,1			22,1	8,8	8,8
	1882	11,5	16,0		22,0	9,0	9,0
	1883	5,2	15,2		17,4	6,8	5,2
	1884	14,0		11,2	21,8	9,5	9,5
	1885	12,4	17,0			10,0	10,0
	1886	16,0				11,2	11,2
	1887	13,4				9,6	9,6
	1888	14,0			22,6	9,1	9,1
	1889	14,8				8,0	8,0
	1890	15,8				10,7	10,7
	1891	11,8	11,3		22,4	11,9	11,3
	1892	18,6	14,6			10,0	10,0
	1893	12,4	14,2			8,5	8,5
	1894	11,6	13,8			7,1	7,1
	1895	13,6	11,9			8,4	8,4
<i>Min. profondeur</i>	1875	5,0	4,5		5,1	3,8	3,8
	1876	3,8	4,8		5,9	3,0	3,0
	1877	5,2			6,1	2,6	2,6
	1878	5,6	4,2			3,2	3,2
	1879	4,5				2,5	2,5
	1880	5,9	5,2			3,6	3,6
	1881	4,5			6,4	3,2	3,2
	1882	3,5	4,0		3,9	4,9	3,5
	1883	4,3	5,2		5,5	3,1	3,1
	1884	5,4		4,0	6,5	4,0	4,0
	1885	5,3	4,6			4,0	4,0
	1886	6,2				5,0	5,0
	1887	4,6				3,4	3,4
	1888	5,6			5,8	4,3	4,3
	1889	5,6				2,8	2,8
	1890	6,4				3,5	3,5
	1891	4,4	4,8		6,6	4,3	4,3
	1892	6,0	4,9			5,0	4,9
	1893	4,6	4,2			4,0	4,0
	1894	4,8	4,4			3,0	3,0
	1895	5,7	4,2			3,8	3,8
<i>Total Min. longueur</i>		31	31	29	62	24	24
<i>Total Min. largeur</i>		5,2	11,3	11,2	17,4	5,6	5,2
<i>Total Min. profondeur</i>		3,5	4,0	4,0	3,9	2,5	2,5

Source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

A. La batellerie de Québec

1. Les caractéristiques physiques

c) La taille des embarcations selon la catégorie de tonnage

(1) Les navires enregistrés au port de Québec en 1874 et en 1895

			A (1-15)	B (16-30)	C (31-55)	D (56-85)	E (86-120)	F (121 et +)	Total	
1874	voiliers	goélettes	n	18	91	146	88	52	31	426
		Tonnage moyen	13	24	43	70	104	138	58	
		Longueur moyenne	36	46	57	69	84	95	63	
		Largeur moyenne	12,2	14,7	17,9	20,3	22,6	23,0	18,4	
		Profondeur moyenne	5,2	6,0	7,1	8,1	8,7	9,3	7,3	
		sloops	n	1	4	1	2	2	2	12
		Tonnage moyen	11	25	38	78	107	150	68	
		Longueur moyenne	35	55	62	67	95	107	71	
		Largeur moyenne	14,0	15,7	19,0	22,2	23,2	23,3	19,4	
		Profondeur moyenne	4,1	4,7	5,2	6,5	7,3	8,9	6,1	
		autres	n				1	2	9	12
		Tonnage moyen				80	113	159	145	
		Longueur moyenne				80	84	94	91	
		Largeur moyenne				20,0	22,1	23,4	22,8	
		Profondeur moyenne				10,7	10,0	10,9	10,7	
		barges	n		2	14	38	45	32	131
	Tonnage moyen			23	47	70	101	189	107	
	Longueur moyenne			50	64	77	88	113	88	
	Largeur moyenne			15,5	20,7	21,3	22,5	24,3	22,3	
	Profondeur moyenne			4,6	5,8	6,7	7,6	8,9	7,4	
	vapeurs	n	11	14	16	19	16	26	102	
		Tonnage moyen	8	23	42	68	98	250	102	
		Longueur moyenne	52	64	94	105	115	159	107	
		Largeur moyenne	12,0	15,2	18,4	20,4	22,5	24,9	20,0	
		Profondeur moyenne	5,3	6,4	7,8	7,5	8,8	11,4	8,3	
1895	voiliers	goélettes	n	39	126	167	87	40	26	485
		Tonnage moyen	13	23	43	66	105	145	50	
		Longueur moyenne	36	46	58	74	84	95	60	
		Largeur moyenne	12,6	14,9	18,3	20,6	22,7	23,3	18,0	
		Profondeur moyenne	4,9	6,0	6,8	7,8	8,5	9,6	6,9	
		sloops	n	7	27	19	3	2	3	61
		Tonnage moyen	13	22	39	73	107	145	38	
		Longueur moyenne	37	48	61	77	95	108	56	
		Largeur moyenne	13,2	16,0	19,3	22,5	23,2	23,5	17,6	
		Profondeur moyenne	4,6	4,9	5,4	6,1	7,3	8,6	5,4	
		autres	n	2	2			1	2	7
		Tonnage moyen					117	161	71	
		Longueur moyenne					82	89	58	
		Largeur moyenne					22,2	25,4	17,8	
		Profondeur moyenne					10,4	11,8	7,5	
		barges	n		2	15	41	55	41	154
	Tonnage moyen			23	49	71	101	160	103	
	Longueur moyenne			55	67	78	91	109	89	
	Largeur moyenne			15,5	20,6	21,5	22,4	23,8	22,3	
	Profondeur moyenne			4,6	5,7	6,6	7,4	8,2	7,2	
	vapeurs	n	53	16	15	10	11	24	129	
		Tonnage moyen	7	22	40	67	103	311	82	
		Longueur moyenne	41	66	77	106	116	145	79	
		Largeur moyenne	10,4	14,7	17,4	20,7	23,2	26,3	16,6	
		Profondeur moyenne	4,5	5,8	7,1	8,4	8,7	11,7	6,9	

1 519

Source: DSC «Listes des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada [port de Québec]».

A. La batellerie de Québec

1. Les caractéristiques physiques

c) La taille des embarcations selon la catégorie de tonnage

(2) Les navires nouvellement enregistrés au port de Québec entre 1875 et 1895

		A (1-15)	B (16-30)	C (31-55)	D (56-85)	E (86-120)	F (121 et +)	Total		
1875- 1895	voiliers	goélettes	n	24	65	105	57	21	19	291
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne	35	44	58	69	80	113	60	
		Largeur moyenne	12,8	15,0	18,5	21,0	22,9	25,7	18,5	
		Profondeur moyenne	4,7	5,9	6,7	8,0	9,0	12,0	7,1	
		sloops	n	6	26	21	1		1	55
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne	36	50	59				54	
		Largeur moyenne	12,8	16,2	19,1				17,1	
		Profondeur moyenne	4,6	5,3	5,4				5,3	
		autres	n	2	2				6	10
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne						89	68	
		Largeur moyenne						37,1	27,4	
		Profondeur moyenne						11,1	8,5	
	barges	n			3	7	20		17	47
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne			66	81	94	105	95	
		Largeur moyenne			19,8	21,7	22,2	23,2	22,3	
	Profondeur moyenne			5,5	6,2	6,9	7,9	7,1		
vapeurs	n	56	14	17	9	8		23	127	
	Tonnage moyen									
	Longueur moyenne	39	61	76		106	131	72		
	Largeur moyenne	10,0	13,9	17,4		22,5	25,7	15,8		
	Profondeur moyenne	4,2	5,8	7,1		7,8	9,5	6,2		
530										

			A (1-15)	B (16-30)	C (31-55)	D (56-85)	E (86-120)	F (121 et +)	Total	
1875	voiliers	goélettes	n	2	11	17	6	3	3	42
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne		35	45	57	69	79	107	60
		Largeur moyenne		13,3	14,7	18,0	21,5	23,4	25,1	18,3
		Profondeur moyenne		5,5	5,9	6,6	7,8	9,4	12,7	7,2
		sloops	n	1	2	1				4
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne		40	93	46				68
		Largeur moyenne		14,0	19,1	17,5				17,4
		Profondeur moyenne		4,5	8,3	7,1				7,1
		autres	n						1	1
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne							99	99
		Largeur moyenne							27,2	27,2
		Profondeur moyenne							11,7	11,7
	barges		n			1	2	5	2	10
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne				72	89	92	103	91
		Largeur moyenne				20,0	21,5	23,0	22,4	22,3
Profondeur moyenne					5,1	6,4	7,2	7,5	6,9	
vapeurs		n	2	2	4		1	2	11	
	Tonnage moyen									
	Longueur moyenne		42	66	70		106	129	78	
	Largeur moyenne		11,3	14,3	16,3		21,6	24,8	17,1	
	Profondeur moyenne		5,3	5,3	5,8		8,2	7,1	6,1	
1876	voiliers	goélettes	n	1	4	9	6	3		23
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne		33	42	59	67	76		59

			A (1-15)	B (16-30)	C (31-55)	D (56-85)	E (86-120)	F (121 et +)	Total	
1877		Largeur moyenne	11,7	14,4	18,4	20,1	21,9		18,3	
		Profondeur moyenne	3,8	5,8	6,4	8,2	8,3		6,9	
	sloops	n		2					2	
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne		53					53	
		Largeur moyenne		15,0					15,0	
		Profondeur moyenne		5,0					5,0	
	barges	n			1		7	3	11	
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne						114	99	
		Largeur moyenne						24,3	22,7	
		Profondeur moyenne						9,1	7,5	
	vapeurs	n	2	1	1				4	
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne			106				63	
		Largeur moyenne			20,7				13,5	
		Profondeur moyenne			9,7				6,6	
	voiliers	goélettes	n		5	7	3	1	2	18
			Tonnage moyen							
			Longueur moyenne		42	55	67	80	94	59
			Largeur moyenne		13,8	17,8	19,9	23,5	23,8	18,0
			Profondeur moyenne		5,8	6,7	7,8	7,3	11,1	7,2
		sloops	n			1				1
			Tonnage moyen							
			Longueur moyenne			59				59
			Largeur moyenne			17,0				17,0
Profondeur moyenne					4,8				4,8	
autres		n						1	1	
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne						88	88	
		Largeur moyenne						25,0	25,0	
		Profondeur moyenne						10,8	10,8	
barges	n					2		2		
	Tonnage moyen									
	Longueur moyenne					93		93		
	Largeur moyenne					22,8		22,8		
	Profondeur moyenne					6,9		6,9		
vapeurs	n	4		1	2		1	8		
	Tonnage moyen									
	Longueur moyenne	34		73			130	77		
	Largeur moyenne	8,7		15,4			26,0	15,6		
	Profondeur moyenne	3,8		6,6			9,3	6,5		
1878	voiliers	goélettes	n		4	4	5		13	
			Tonnage moyen							
			Longueur moyenne		45	56	67			57
			Largeur moyenne		14,6	18,2	20,2			17,9
			Profondeur moyenne		5,9	7,3	8,3			7,2
	sloops	n	1	1					2	
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne		49					41	
		Largeur moyenne		16,7					14,6	
		Profondeur moyenne		4,7					4,5	
	vapeurs	n	4	3	1		1		9	
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne	33		124				62	
		Largeur moyenne	9,4		25,8				14,0	
		Profondeur moyenne	4,3		13,5				6,4	
1879	voiliers	goélettes	n	3	3	2	1	2	1	12
			Tonnage moyen							
			Longueur moyenne	33	48	55	68	75		54
			Largeur moyenne	11,9	15,6	18,9	20,9	22,8		17,4

		A (1-15) B (16-30) C (31-55) D (56-85) E (86-120) F (121 et +)						Total		
1880		Profondeur moyenne	4,7	6,0	6,3	7,5	9,8	6,8		
	sloops	n						1	1	
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne							110	
		Largeur moyenne							24,0	
		Profondeur moyenne							8,0	
	barges	n				1			1	
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne							71	
		Largeur moyenne							18,0	
		Profondeur moyenne							5,0	
	vapeurs	n	2	1			1	2	6	
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne							79	
		Largeur moyenne							16,7	
		Profondeur moyenne							5,5	
	voiliers	goélettes	n		4	6	1	1	2	14
			Tonnage moyen							
			Longueur moyenne		45	56	75	75		59
			Largeur moyenne		15,6	18,2	21,5	25,5		19,1
			Profondeur moyenne		6,0	7,1	6,8	8,1		7,3
		sloops	n		1	1				2
			Tonnage moyen							
			Longueur moyenne		51					57
			Largeur moyenne		16,5					18,3
			Profondeur moyenne		5,6					5,4
	barges	n				1			1	
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne							78	
		Largeur moyenne							23,7	
Profondeur moyenne								6,6		
vapeurs	n	2	1				3	6		
	Tonnage moyen									
	Longueur moyenne							89		
	Largeur moyenne							19,2		
	Profondeur moyenne							6,0		
1881	voiliers	goélettes	n	2	5	8	5	2	22	
			Tonnage moyen							
			Longueur moyenne	38	41	56	70		63	
			Largeur moyenne	13,6	14,3	18,1	21,9		18,4	
			Profondeur moyenne	4,6	5,8	7,3	8,0		7,4	
	sloops	n	1					1		
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne						38		
		Largeur moyenne						13,3		
		Profondeur moyenne						4,5		
barges	n				1		1	2		
	Tonnage moyen									
	Longueur moyenne						102	92		
	Largeur moyenne						22,5	22,3		
	Profondeur moyenne						8,5	7,5		
vapeurs	n	7			1		1	9		
	Tonnage moyen									
	Longueur moyenne							54		
	Largeur moyenne							12,7		
	Profondeur moyenne							5,2		
1882	voiliers	goélettes	n	3		5	3		11	
			Tonnage moyen							
			Longueur moyenne	38		63	69		58	
			Largeur moyenne	13,0		18,4	21,7		17,8	
			Profondeur moyenne	4,1		7,1	8,1		6,6	

		A (1-15)	B (16-30)	C (31-55)	D (56-85)	E (86-120)	F (121 et +)	Total
1883	sloops	n	1	1				2
	Tonnage moyen							
	Longueur moyenne		43	61				52
	Largeur moyenne		16,0	18,9				17,5
	Profondeur moyenne		4,0	5,6				4,8
	autres	n					1	1
	Tonnage moyen							
	Longueur moyenne						85	85
	Largeur moyenne						22,3	22,3
	Profondeur moyenne						10,2	10,2
	barges	n				1	1	2
	Tonnage moyen							
	Longueur moyenne					62	107	85
	Largeur moyenne					22,0	23,0	22,5
	Profondeur moyenne					3,9	6,9	5,4
	vapeurs	n	1	1		1	3	6
	Tonnage moyen							
	Longueur moyenne	37		61		103	126	97
	Largeur moyenne	9,0		13,5		21,0	22,9	18,7
	Profondeur moyenne	4,9		6,2		8,5	8,3	7,4
1884	voiliers	goélettes	n	3	6	6	2	2
	Tonnage moyen							
	Longueur moyenne	33	47	59	70	84	98	63
	Largeur moyenne	12,7	15,9	16,8	22,0	23,4	26,8	19,0
	Profondeur moyenne	4,4	6,3	6,7	8,1	9,7	11,3	7,4
	sloops	n	2	2	1			5
	Tonnage moyen							
	Longueur moyenne		40	61				58
	Largeur moyenne		15,2	19,8				18,2
	Profondeur moyenne		5,4	5,5				5,4
	autres	n					1	1
	Tonnage moyen							
	Longueur moyenne						88	88
	Largeur moyenne						25,0	25,0
	Profondeur moyenne						10,9	10,9
	barges	n		1		1	4	6
	Tonnage moyen							
	Longueur moyenne			63		103	101	95
	Largeur moyenne			17,4		21,5	23,8	22,4
	Profondeur moyenne			5,5		8,2	8,0	7,6
	vapeurs	n	1	2	1		1	5
	Tonnage moyen							
	Longueur moyenne	43		84			119	85
	Largeur moyenne	6,8		16,2			31,4	18,1
	Profondeur moyenne	3,1		6,3			16,5	8,1
	voiliers	goélettes	n	3	1	1		5
	Tonnage moyen							
	Longueur moyenne		46	71		79		57
	Largeur moyenne		16,0	19,4		22,3		17,9
	Profondeur moyenne		5,8	6,4		10,2		6,8
	sloops	n	1					1
	Tonnage moyen							
	Longueur moyenne		52					52
	Largeur moyenne		18,5					18,5
	Profondeur moyenne		5,0					5,0
	autres	n	1	2				3
	Tonnage moyen							
	Longueur moyenne							38
	Largeur moyenne							13,6
	Profondeur moyenne							4,8
barges		n				2	2	4

			A (1-15)	B (16-30)	C (31-55)	D (56-85)	E (86-120)	F (121 et +)	Total	
1885	vapeurs		Tonnage moyen							
			Longueur moyenne				96	103	99	
			Largeur moyenne				22,2	22,4	22,3	
			Profondeur moyenne				6,5	7,7	7,1	
			n	1		1		4	6	
			Tonnage moyen							
			Longueur moyenne	34				122	105	
			Largeur moyenne	9,5				27,4	22,8	
			Profondeur moyenne	4,0				11,4	9,7	
	voiliers	goélettes	n	1	1	3	1		1	7
			Tonnage moyen							
			Longueur moyenne	35	38	60	60		176	70
			Largeur moyenne	13,5	12,4	17,8	21,7		29,0	18,6
			Profondeur moyenne	5,3	5,5	6,7	8,0		17,6	8,1
		sloops	n		1	1				2
Tonnage moyen										
Longueur moyenne				51	65				58	
Largeur moyenne				17,0	19,9				18,5	
Profondeur moyenne				4,6	5,0				4,8	
vapeurs		n	1		1	1		1	4	
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne	37		57	91		130	79	
		Largeur moyenne	10,0		14,8	19,8		25,2	17,5	
		Profondeur moyenne	4,0		6,8	9,0		9,5	7,3	
1886	voiliers	goélettes	n			4	2	1	3	10
			Tonnage moyen							
			Longueur moyenne			58	67		94	73
			Largeur moyenne			18,9	21,6		25,9	21,9
			Profondeur moyenne			6,9	7,6		11,2	8,5
		autres	n						1	1
			Tonnage moyen							
			Longueur moyenne							83
			Largeur moyenne							97,0
			Profondeur moyenne							10,2
	vapeurs		n	2	1	1	1		2	7
			Tonnage moyen							
			Longueur moyenne	58		92	89		125	84
			Largeur moyenne	14,0		18,4	20,2		28,4	19,2
			Profondeur moyenne	5,9		8,4	9,7		12,1	8,5
1887	voiliers	goélettes	n	1	1	3	1	1		7
			Tonnage moyen							
			Longueur moyenne			55	59	82		56
			Largeur moyenne			18,5	19,8	23,8		18,4
			Profondeur moyenne			6,7	8,6	10,1		7,1
	vapeurs		n	2	1	1				4
			Tonnage moyen							
			Longueur moyenne	40	58	65				51
			Largeur moyenne	9,6	11,1	16,6				11,7
			Profondeur moyenne	4,0	7,0	4,4				4,9
	voiliers	goélettes	n		2	1	2	1		6
			Tonnage moyen							
			Longueur moyenne			59	64	81		60
			Largeur moyenne			22,0	20,4	22,8		19,3
			Profondeur moyenne			6,9	8,2	10,0		7,6
barges		n				1	1		2	
		Tonnage moyen								
		Longueur moyenne					100		89	
		Largeur moyenne					23,4		23,0	
		Profondeur moyenne					5,8		5,9	
vapeurs		n	1				1		2	
		Tonnage moyen								

			A (1-15)	B (16-30)	C (31-55)	D (56-85)	E (86-120)	F (121 et +)	Total
1889	voiliers	Longueur moyenne	24				118		71
		Largeur moyenne	9,1				23,0		16,1
		Profondeur moyenne	4,3				7,4		5,9
		n		3	3	1		1	8
		Tonnage moyen							
	goélettes	Longueur moyenne			59	71		94	59
		Largeur moyenne			20,6	19,0		24,6	19,0
		Profondeur moyenne			6,3	8,6		9,0	6,9
		n							
	vapeurs	n	4	1		1	1		7
1890	voiliers	Tonnage moyen							
		Longueur moyenne	36	43			140		60
		Largeur moyenne	10,0	11,8			24,1		13,3
		Profondeur moyenne	3,9	5,5			11,4		5,5
		n		1	3	3	1		8
	goélettes	Tonnage moyen							
		Longueur moyenne		45	60	89	78		71
		Largeur moyenne		15,8	18,6	20,8	22,8		19,6
		Profondeur moyenne		6,8	7,5	9,1	8,3		8,1
	sloops	n		1					1
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne		53					53
		Largeur moyenne		16,4					16,4
		Profondeur moyenne		5,4					5,4
	autres	n						1	1
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne					89		89
		Largeur moyenne					25,8		25,8
		Profondeur moyenne					12,6		12,6
	barges	n						1	1
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne					105		105
		Largeur moyenne					22,1		22,1
		Profondeur moyenne					8,2		8,2
	vapeurs	n	3	1	1				5
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne	37	67	68				49
		Largeur moyenne	11,0	14,3	16,0				12,6
1891	voiliers	Profondeur moyenne	4,0	4,6	8,6				5,0
		n	4	2	7	1	2		16
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne		50	64	64	89		58
	goélettes	Largeur moyenne		16,6	19,7	20,4	22,5		18,1
		Profondeur moyenne		5,7	5,9	6,7	8,1		5,9
		n							
		Tonnage moyen							
	sloops	Longueur moyenne		45					49
		Largeur moyenne		16,5					16,4
		Profondeur moyenne		5,3					5,3
		n		4	3				9
	barges	Tonnage moyen							
		Longueur moyenne							
		Largeur moyenne							
		Profondeur moyenne							
1892	voiliers	n				1		1	2
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne							96
		Largeur moyenne							22,6
	goélettes	Profondeur moyenne							7,1
		n							
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne							
	vapeurs	Largeur moyenne							
		Profondeur moyenne							
		n	2		1			1	4
		Tonnage moyen							
	voiliers	Longueur moyenne							93
		Largeur moyenne							18,5
		Profondeur moyenne							6,8
		n			4	4	1		9
	goélettes	Tonnage moyen							
		Longueur moyenne			63	68	76		67

			A (1-15)	B (16-30)	C (31-55)	D (56-85)	E (86-120)	F (121 et +)	Total
1893	sloops	Largeur moyenne			20,7	21,6	23,0		21,4
		Profondeur moyenne			6,4	6,9	9,9		7,0
		n		1	1				2
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne		38					49
	barges	Largeur moyenne		14,6					17,6
		Profondeur moyenne		4,9					5,5
		n						1	1
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne							106
	vapeurs	Largeur moyenne							22,9
		Profondeur moyenne							7,3
		n	2			1			3
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne							63
1894	voiliers	Largeur moyenne							14,3
		Profondeur moyenne							5,3
		n	3	7	6	3			19
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne	34	44	56	66			50
	sloops	Largeur moyenne	12,6	15,2	18,0	20,8			16,5
		Profondeur moyenne	5,1	5,5	6,8	8,4			6,3
		n		3	1				4
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne		41	62				46
	autres	Largeur moyenne		14,8	19,9				16,1
		Profondeur moyenne		4,5	5,6				4,8
		n	1						1
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne							31
1895	barges	Largeur moyenne							11,2
		Profondeur moyenne							4,2
		n					1		1
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne							
	vapeurs	Largeur moyenne					95		95
		Profondeur moyenne					18,4		18,4
		n	3	2	1		1	1	8
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne	42	56	73		90	130	66
1894	voiliers	Largeur moyenne	10,4	13,6	16,6		21,8	22,4	14,9
		Profondeur moyenne	4,2	5,1	6,7		6,2	8,2	5,5
		n	1	4	3	1	1		10
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne	34	43	59	64			52
	sloops	Largeur moyenne	11,6	15,0	18,5	19,2			16,7
		Profondeur moyenne	4,8	5,7	6,3	8,1			6,3
		n		2	2				4
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne		47	57				52
1895	vapeurs	Largeur moyenne		15,5	19,1				17,3
		Profondeur moyenne		5,2	4,9				5,0
		n	7		1		1		9
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne	44		70				51
1895	voiliers	Largeur moyenne	9,9		18,8				12,5
		Profondeur moyenne	3,7		7,4				4,2
		n		2	3	2		2	9
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne		43	60	66			81
	goélettes	Largeur moyenne		14,2	19,3	20,6			20,7
		n							
		Tonnage moyen							
		Longueur moyenne							
		Largeur moyenne							

		A (1-15)	B (16-30)	C (31-55)	D (56-85)	E (86-120)	F (121 et +)	Total
	Profondeur moyenne		5,9	6,7	7,2			8,4
<i>sloops</i>	n	1	4	7				12
	Tonnage moyen							
	Longueur moyenne		46					53
	Largeur moyenne		16,2					17,4
	Profondeur moyenne		5,1					5,1
barges	n						1	1
	Tonnage moyen							
	Longueur moyenne							103
	Largeur moyenne							22,6
	Profondeur moyenne							6,6
vapeurs	n	3					1	4
	Tonnage moyen							65
	Longueur moyenne							14,2
	Largeur moyenne							5,6
	Profondeur moyenne							530

Source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

A. La batellerie de Québec

2. L'âge

a) L'âge des navires enregistrés au port de Québec en 1874 et en 1895 selon le type d'embarcation et la catégorie de tonnage

			A (1-15)	B (16-30)	C (31-55)	D (56-85)	E (86-120)	F (121 et +)	Total	
1874	voiliers	goélettes	n	18	91	146	88	52	31	426
			Âge moyen	11,2	12,5	12,9	11,8	9,6	9,5	11,9
			Écart type âge	8,2	8,6	8,0	7,2	6,7	8,2	7,9
			Max. âge	35,0	38,0	35,0	32,0	23,0	24,0	38,0
		sloops	n	1	4	1	2	2	2	12
			Âge moyen	7,0	7,8	3,0	27,5	2,0	3,0	8,8
			Écart type âge		5,0		0,7		1,4	9,4
			Max. âge	7,0	13,0	3,0	28,0	2,0	4,0	28,0
		autres	n				1	2	9	12
			Âge moyen					9,0	10,0	9,0
			Écart type âge					9,9	13,9	12,5
			Max. âge					16,0	46,0	46,0
	barges		n		2	14	38	45	32	131
			Âge moyen		19,0	15,6	11,4	10,2	7,3	10,6
			Écart type âge		1,4	9,1	6,3	8,7	6,7	7,9
			Max. âge		20,0	29,0	24,0	33,0	20,0	33,0
	vapeurs		n	11	14	16	19	16	26	102
		Âge moyen	3,8	9,6	9,8	10,7	10,6	10,2	9,5	
		Écart type âge	4,3	6,1	8,4	6,4	9,2	6,1	7,1	
		Max. âge	14,0	21,0	21,0	20,0	42,0	25,0	42,0	
n 1874			30	111	177	148	117	100	683	
Âge moyen 1874			8,3	12,1	12,8	11,7	9,9	8,9	11,2	
Écart type âge 1874			7,6	8,2	8,2	7,1	7,8	7,9	8,0	
Max. âge 1874			35,0	38,0	35,0	32,0	42,0	46,0	46,0	
1895	voiliers	goélettes	n	39	126	167	87	40	26	485
			Âge moyen	20,1	23,2	23,0	23,7	26,1	24,2	23,3
			Écart type âge	11,6	12,7	12,6	13,3	10,5	11,2	12,5
			Max. âge	56,0	59,0	55,0	58,0	41,0	42,0	59,0
		sloops	n	7	27	19	3	2	3	61
			Âge moyen	12,0	10,8	6,3	24,0	23,0	22,7	11,1
			Écart type âge		8,5		22,1		2,5	10,2
			Max. âge	28,0	34,0	24,0	49,0	23,0	25,0	49,0
		autres	n	2	2			1	2	7
			Âge moyen					37,0	14,5	14,9
			Écart type âge						13,4	11,7
			Max. âge	11,0	12,0			37,0	24,0	37,0
	barges		n		2	15	41	55	41	154
			Âge moyen		40,0	32,4	30,7	26,4	22,3	27,2
			Écart type âge		1,4	7,5	8,7	9,2	10,1	9,8
			Max. âge		41,0	44,0	51,0	50,0	41,0	51,0
	vapeurs		n	53	16	15	10	11	24	129
			Âge moyen	11,2	16,8	19,8	15,7	17,5	16,9	14,8
			Écart type âge	8,0	10,1	8,5	9,3	11,4	9,1	9,4
			Max. âge	30,0	35,0	32,0	29,0	35,0	40,0	40,0
	n 1895			101	173	216	141	109	96	836
	Âge moyen 1895			14,6	20,7	21,9	25,2	25,4	21,3	21,7
	Écart type âge 1895			10,6	12,8	12,9	12,6	10,1	10,4	12,3
	Max. âge 1895			56,0	59,0	55,0	58,0	50,0	42,0	59,0
	Total n			131	284	393	289	226	196	1 519
	Total Âge moyen			13,2	17,4	17,8	18,3	17,4	15,0	17,0
	Total Écart type âge			10,3	12,0	11,9	12,2	11,9	11,1	11,8
	Total Max. âge			56,0	59,0	55,0	58,0	50,0	46,0	59,0

Source: DSC «Listes des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada [port de Québec]».

A. La batellerie de Québec

2. L'âge

b) L'âge des navires enregistrés au port de Québec en 1874 et en 1895 selon le type d'embarcation et la classe d'âge

	âge	goélettes	sloops	autres	barges	vapeurs	Total
1874	0-1	37		1	13	13	64
	2-3	42	5	5	21	13	86
	4-5	23	2		12	6	43
	6-7	27	1	2	8	6	44
	8-9	51		1	13	16	81
	10-11	48	1	1	17	16	83
	12-13	26	1		5	6	38
	14-15	29			5	6	40
	16-17	25		1	5	4	35
	18-19	54			10	6	70
	20-21	24			11	8	43
	22-23	12			2		14
	24-25	6			1	1	8
	26-27	7	1		4		12
	28-29	3	1		3		7
	30-31	4					4
	32-33	2			1		3
	34-35	5					5
	38-39	1					1
	42-43					1	1
	46-47			1			1
		426	12	12	131	102	683
1895	0-1	14	15		2	6	37
	2-3	17	3		1	14	35
	4-5	16	6	2	3	7	34
	6-7	16	4		1	6	27
	8-9	20	3			10	33
	10-11	7	2	2	3	8	22
	12-13	21	6	1	4	9	41
	14-15	25	4		4	10	43
	16-17	24	3			11	38
	18-19	31	1		4	5	41
	20-21	36	4		5	7	52
	22-23	33	3		26	9	71
	24-25	20	3	1	21	10	55
	26-27	14	1		8	6	29
	28-29	27	1		7	1	36
	30-31	34			18	4	56
	32-33	17			10	3	30
	34-35	18	1		3	2	24
	36-37	22		1	8		31
	38-39	19			7		26
	40-41	30			12	1	43
	42-43	7			2		9
	44-45	3			2		5
	46-47	4					4
	48-49	4	1		1		6
	50-52				2		2
	52-53	1					1
	54-55	1					1
	56-57	2					2
	58-59	2					2
		485	61	7	154	129	836
Total		911	73	19	285	231	1 519

Source: DSC «Listes des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada [port de Québec]».

A. La batellerie de Québec

3. Le lieu de construction

a) Les navires enregistrés au port de Québec en 1874 et en 1895 (sommaires par région, nombre et tonnage enregistré)

		1874					1895					
		voiliers			barges	vapeurs	voiliers			barges	vapeurs	
		goélettes	sloops	autres			goélettes	sloops	autres			
<i>Centre du Québec, rive nord</i>	n	50	1		55	2	108	34	1	55	7	97
	n (% des régions)	12,5%	8,8%		42,6%	1,9%	16,5%	6,0%	1,2%	32,1%	6,5%	9,8%
	tonnage	5 232	85		4 870	107	10 294	3 675	85	4 626	178	8 564
	tonnage (% des régions)	21,3%	10,4%		34,9%	1,0%	20,0%	15,2%	3,7%	29,2%	1,7%	16,0%
<i>Centre du Québec, rive sud</i>	n	12	3	1	32	7	55	11	8	57	6	82
	n (% des régions)	2,7%	26,3%	8,1%	22,0%	5,9%	7,6%	2,1%	11,4%	38,7%	4,1%	9,2%
	tonnage	1 011	402	166	2 840	560	4 979	833	713	5 659	648	7 853
	tonnage (% des régions)	4,1%	49,2%	9,6%	20,3%	5,4%	9,7%	3,4%	31,1%	35,8%	6,1%	14,7%
<i>Charlevoix</i>	n	101		2			103	132	10	1		144
	n (% des régions)	24,0%		20,5%			14,9%	28,0%	17,8%	17,1%	0,6%	17,5%
	tonnage	4 551		230			4 781	5 494	251	188	55	5 988
	tonnage (% des régions)	18,6%		13,2%			9,3%	22,7%	10,9%	38,1%	0,5%	11,2%
<i>Côte-du-Sud et Estuaire</i>	n	94	2	2	1		99	102	17	2	1	125
	n (% des régions)	22,3%	16,0%	16,5%	0,8%		14,4%	21,2%	28,3%	18,8%	1,0%	15,3%
	tonnage	4 303	53	241	39		4 636	4 002	429	251	141	4 902
	tonnage (% des régions)	17,5%	6,5%	13,9%	0,3%		9,0%	16,5%	18,7%	50,8%	0,9%	9,2%
<i>Côte-Nord et Anticosti</i>	n	13		1			14	56	6			62
	n (% des régions)	3,4%		5,3%			2,2%	13,5%	11,3%			8,6%
	tonnage	341		80			421	1 835	214			2 049
	tonnage (% des régions)	1,4%		4,6%			0,8%	7,6%	9,3%			3,8%
<i>Ouest du Québec</i>	n			1	2	3	6			3	2	5
	n (% des régions)			5,2%	1,6%	2,6%	0,8%			2,0%	1,5%	0,6%
	tonnage			158	208	1 046	1 412			328	120	448
	tonnage (% des régions)			9,1%	1,5%	10,0%	2,7%			2,1%	1,1%	0,8%
<i>Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine</i>	n	15					15	16				16
	n (% des régions)	3,3%					2,0%	3,1%				1,7%
	tonnage	700					700	848				848
	tonnage (% des régions)	2,9%					1,4%	3,5%				1,6%
<i>Région de Québec</i>	n	83	6	2	36	65	192	78	15	4	32	82
	n (% des régions)	18,5%	48,9%	20,3%	29,2%	63,8%	28,3%	15,0%	22,9%	64,0%	21,3%	64,1%
	tonnage	5 658	277	340	5 560	5 413	17 248	4 734	481	55	4 510	5 708
	tonnage (% des régions)	23,1%	33,9%	19,6%	39,8%	51,9%	33,5%	19,5%	21,0%	11,1%	28,5%	53,8%
<i>Saguenay-Lac-Saint-Jean</i>	n	24		1	2		27	20	3	2	6	31
	n (% des régions)	6,1%		8,7%	1,9%		4,2%	4,8%	5,3%	1,4%	5,5%	4,4%
	tonnage	1 282		181	226		1 689	1 120	108	226	413	1 867
	tonnage (% des régions)	5,2%		10,4%	1,6%		3,3%	4,6%	4,7%	1,4%	3,9%	3,5%
<i>Maritimes</i>	n	25		2	1	1	29	24				3
	n (% des régions)	5,1%		15,4%	0,5%	0,9%	3,6%	4,0%				2,4%
	tonnage	1 169		341	56	293	1 859	1 230				64
	tonnage (% des régions)	4,8%		19,6%	0,4%	2,8%	3,6%	5,1%				0,6%
<i>Ontario</i>	n	1				2	3			1	2	3
	n (% des régions)	0,2%				2,4%	0,5%			0,9%	1,7%	0,4%
	tonnage	33				12	45			55	16	71
	tonnage (% des régions)	0,1%				0,1%	0,1%			0,3%	0,2%	0,1%
<i>États-Unis</i>	n	6			1	14	21	7		2	9	18
	n (% des régions)	1,4%			0,9%	15,3%	3,4%	1,1%		1,8%	5,8%	2,0%
	tonnage	195			72	1 427	1 694	264		191	1 154	1 609
	tonnage (% des régions)	0,8%			0,5%	13,7%	3,3%	1,1%		1,2%	10,9%	3,0%
<i>Royaume-Uni</i>	n					5	5				7	7
	n (% des régions)					4,7%	0,7%				4,2%	0,8%
	tonnage					919	919				2 163	2 163
	tonnage (% des régions)					8,8%	1,8%				20,4%	4,0%
<i>Inconnu</i>	n	2			1	3	6	5	1	1	1	8
	n (% des régions)	0,5%			0,5%	2,4%	0,8%	1,1%	1,8%	0,8%	1,0%	1,1%
	tonnage	54			97	646	797	192	14	91	11	308
	tonnage (% des régions)	0,2%			0,7%	6,2%	1,5%	0,8%	0,6%	0,6%	0,1%	0,6%
Total n		426	12	12	131	102	683	485	61	7	154	129
Total tonnage		24 529	817	1 737	13 968	10 423	51 474	24 227	2 295	494	15 827	10 609

Source: DSC «Listes des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada (port de Québec)».

A. La batellerie de Québec

3. Le lieu de construction

b) Les navires enregistrés au port de Québec en 1874 et en 1895 (par localité et par région)

(1) nombre d'embarcations

		1874					1895				
		voiliers			barges	vapeurs	voiliers			barges	vapeurs
		goélettes	sloops	autres			goélettes	sloops	autres		
Centre du Québec, rive nord	Batiscan	6			19	25	5			20	25
	Champlain	5			10	15	5			10	15
	Grondines	26	1		18	45	15	1		15	31
	Pointe-du-Lac	1				1	1				1
	Saint-Léon										1
	Sainte-Anne-de-la-Pérade	8			7	15	6			9	15
	Sainte-Geneviève-de- Batiscan				1	1	1				1
	Trois-Rivières	4				2	6	1		1	6
Centre du Québec, rive sud	Gentilly	3			4	7	3			6	9
	Iberville									1	1
	Lac Mégantic										1
	Nicolet					1		1			1
	Saint-Aimé		1		1	2		1		1	2
	Saint-Jean-Deschaillons	6	1		12	19	4	3		17	24
	Saint-Marcel-de-Richelieu							1			1
	Saint-Ours									1	1
	Saint-Pierre-les-Becquets	2		1	2	5	1			2	3
	Saint-Thomas-de-Pierreville									4	4
	Sainte-Angèle					1					
	Sainte-Emmélie-de- Lotbinière	1			6	7	3	1		8	12
	Sainte-Monique					1					
	Sorel				5	4	9			7	4
Charlevoix	Yamaska		1		2	3		1		10	11
	Baie-Saint-Paul	18		1		19	32	4			36
	Île aux Coudres	5				5	16	3			19
	Les Éboulements	26		1		27	25	1			27
	Murray Bay						6				6
	Port-au-Persil	1				1	1				1
	Port-au-Saumon	1				1	1				1
	Rivière Noire						1				1
	Rivière-Saint-François	5				5	6	2			8
	Saint-Etienne-de-la-Malbaie	30				30	28				28
	Saint-Fidèle						2				2
Côte-du-Sud et Estuaire	Saint-Irénée	13				13	11		1		12
	Saint-Siméon	2				2	3				3
	Bic	5				5	4	1			5
	Cacouna	1				1	3				3
	Cap-Saint-Ignace	14		1	1	16	14	3	1		18
	Cedar Hall										1
	Île aux Grues	1				1	2	1			3
	Île aux Oies						1				1
	Kamouraska	7				7	5				5
	L'Anse-aux-Bois	3				3	2				2
	L'Islet	13	1			14	6	6			12
	Métis-sur-Mer						1				1
	Montmagny						1	2			3
	Notre-Dame-de- l'Assomption-de-Macnider						2				2
	Notre-Dame-de-l'Isle-Verte	1				1	2				2
	Petit-Métis						2				2
	Rivière-du-Loup-en-Bas	3				3	7				8
	Rivière-Ouelle	2				2	1				1
	Saint-André-de-Kamouraska	4				4	3				3
	Saint-Fabien	5				5	4				4
	Saint-Germain-de-Rimouski	6				6	6				6

1874						1895					
	voiliers			barges	vapeurs		voiliers			barges	vapeurs
	goélettes	sloops	autres				goélettes	sloops	autres		
<i>Saint-Jean-Port-Joli</i>	7					7	12				12
<i>Saint-Roch-des-Aulneis</i>	3					3	3				3
<i>Saint-Simon</i>	1					1	1				1
<i>Saint-Thomas</i>	11	1	1			13	9	2	1	1	14
<i>Sainte-Anne-de-la-Pocatière</i>							1	1			2
<i>Sainte-Flavie</i>							1				1
<i>Sainte-Luce</i>	5					5	8				8
<i>Trois-Pistoles</i>	2					2	1				1
<i>Trois-Saumons</i>								1			1
<i>Côte-Nord et Anticosti</i>											
<i>Anticosti</i>							1				1
<i>Baie de la Trinité</i>			1			1					
<i>Baie-des-Bacon</i>							1				1
<i>Bersimis</i>	1					1	1				1
<i>Betchoianne</i>							4				4
<i>Bon-Désir</i>							2				2
<i>Brador</i>	1					1	1				1
<i>Grandes-Bergeronnes</i>							2				2
<i>Kegashka</i>							2				2
<i>La Romaine</i>	1					1	2				2
<i>Labrador</i>	3					3	1				1
<i>Les Escoumains</i>							8	3			11
<i>Mille-Vaches</i>	4					4	11	1			12
<i>Mingan</i>	1					1	1				1
<i>Moisie</i>							1				1
<i>Natashquan</i>	1					1	6				6
<i>Pointe-aux-Esquimaux,</i>											
<i>Saguenay</i>							8				8
<i>Sault-au-Cochon</i>	1					1					
<i>Sault-au-Mouton</i>							1				1
<i>Sept-Îles</i>							1				1
<i>Tadoussac</i>							2	2			4
<i>Ouest du Québec</i>											
<i>Boucherville</i>				1		1				1	1
<i>Châteauguay</i>					1	1					
<i>Hull</i>											1
<i>Lanoraie</i>				1		1			2		2
<i>Montréal</i>			1		1	2				1	1
<i>Preston</i>					1	1					
<i>Péninsule gaspésienne et îles de la Madeleine</i>											
<i>Bonaventure</i>	1					1					
<i>Cap-Chatte</i>	3					3	3				3
<i>Douglastown</i>	1					1	1				1
<i>Gaspé</i>	2					2	2				2
<i>Îles de la Madeleine</i>	2					2					
<i>Les Caps</i>	2					2	2				2
<i>Matane</i>	1					1	1				1
<i>New Carlisle</i>							1				1
<i>Paspébiac</i>	1					1	1				1
<i>River Magdaleine</i>							1				1
<i>Rivière à Claude</i>							1				1
<i>Sainte-Anne-des-Monts</i>	2					2	3				3
<i>Région de Québec</i>											
<i>Berthier-sur-Mer</i>	1					1					
<i>Cap-Santé</i>							2				2
<i>Chateau-Richer</i>	3					3	9	4			13
<i>Deschambault</i>	10			3		13	7			2	9
<i>Île d'Orléans</i>	1				1	2	1	1	2		7
<i>Jacques-Cartier</i>	1					1	1				1
<i>Lac-Saint-Joseph</i>											1
<i>Les Écureuils</i>	3					3	3				3
<i>Lotbinière</i>	10	1		4	3	18	8			2	10
<i>Montmorency</i>										1	1
<i>New-Liverpool</i>	2				2	4	1			1	4
<i>Notre-Dame-de-la-Victoire (Lévis)</i>				4	13	17	1			2	22

		1874					1895				
		voiliers			barges	vapeurs	voiliers			barges	vapeurs
		goélettes	sloops	autres			goélettes	sloops	autres	barges	vapeurs
	Pointe aux Pizeau									1	1
	Pointe-aux-Trembles										
	Portneuf	1				1	2	1			1
	Pointe-Lévis	1	1		3	11	16	1	1	5	8
	Pointe-Saint-Laurent								1		1
	Portneuf	5			1	2	8	5		1	1
	Québec	24	1	2	15	23	65	14	5	14	38
	Québec Sud				1	1	2				1
	Rivière Etchemin					2	2				
	Saint-Antoine	9	1		2	3	15	12	1	1	14
	Saint-Flavien	2					2	1			1
	Saint-François-de-la-Rivière-du-Sud	2					2				
	Saint-Jean-d'Orléans							2	1		3
	Saint-Joachim	1					1		1		1
	Saint-Laurent-d'Orléans								1		1
	Saint-Louis-de-Lotbinière										1
	Saint-Nicolas	2				1	3	2			3
	Saint-Romuald-d'Etchemin		2			1	3		1		1
	Saint-Vallier	1				1	1				
	Sainte-Croix	4			3	1	8	7		2	9
Saguenay-Lac-Saint-Jean	Anse-Saint-Jean	4					4	4			4
	Bagotville							1			1
	Chicoutimi	8			1		9	5	1	1	2
	Grande-Baie	2					2		1	1	2
	Roberval										4
	Saguenay	8		1	1		10	2			2
	Saint-Alexis-de-Bagot	1					1	5			5
	Saint-Fulgence							1	1		2
	Saint-Jean							1			1
	Sainte-Anne-de-Chicoutimi	1					1	1			1
Maritimes	Baie des Vaches	1					1				
	Baie Verte (T.-N.)	1					1				
	Botsford							1			1
	Canso	1					1	1			1
	Caraquet	6					6	4			4
	Charlottetown	2		1			3	2			2
	Chester	1					1				
	Country Harbor							1			1
	Dalhousie	1					1	1			1
	Derby										1
	Guysboro			1			1				
	Halifax	1					1	1			1
	Havre aux Bouches	1					1				
	Havre du comté	1					1				
	Humber Sound							1			1
	Isaac Harbour							1			1
	James Harbor	1					1				
	Jordan River							1			1
	Liverpool					1	1	1			1
	Lunenburg							1			1
	Mahone Bay							1			1
	Mosers River							1			1
	North Sydney	2					2	1			1
	Richibucto	2					2	2			2
	Saint Margaret's Bay							1			1
	Sheet Harbour	1			1		2				
	Shelburne	1					1				
	St Marys	1					1				
	Sydney	1					1				
	Tor Bay							1			1
	Yarmouth							1			2
Ontario	Gravenhurst									1	1
	Hamilton					1	1				

		1874					1895				
		voiliers			barges	vapeurs	voiliers			barges	vapeurs
		goélettes	sloops	autres			goélettes	sloops	autres	barges	vapeurs
Kingston, Ontario	Port Robinson										1 1
	Prescott					1 1					1 1
	Sarnia	1				1	1				
États-Unis	Bath					1 1					1 1
	Belfast						1				1
	Boothbay						1				1
	Brothby	1				1					
	Buffalo	1				9 10	1				6 7
	Cleveland					2 2					
	Détroit					1 1					
	Erie	1				1 1	1				1
	Essex	2				2	1				1
	Etats-Unis						1				1
	Gloucester						1				1
	Maine	1				1					
	Mystic										1 1
	Northumberland									1	1
	Pointe Verte					1 1					
	Whitehall				1	1				1	1
	Wilmington										1 1
Royaume-Uni	Dumbarton					2 2					1 1
	Glasgow (G.-B.)										2 2
	Lanark					1 1					1 1
	Londres					1 1					1 1
	Meadowside Patrick										1 1
	Renfrew					1 1					1 1
Inconnu ou indéterminé	Sunderland (G.-B.)										1 1
	Anse du Moulin					1 1					
	Gavan					1 1					
	Inconnu						1			1	2
	Pallion					1 1					
	Saint-Michel (indéterminé)						1	1			2
	Saint-Pierre	1				1	1				1
	Sainte-Anne (indéterminé)	1			1	2	2				1 3
		426	12	12	131	102 683	485	61	7	154	129 836

Source: DSC «Listes des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada [port de Québec]».

A. La batterie de Québec

3. Le lieu de construction

b) Les navires enregistrés au port de Québec en 1874 et en 1895 (par localité et par région)

(2) tonnages des embarcations

		1874				1895					
		voiliers			barges	vapeurs	voiliers			barges	vapeurs
		goélettes	sloops	autres			goélettes	sloops	autres	barges	vapeurs
Centre du Québec, rive nord	Batiscan	671			1 436	2 107	574			1 531	2 105
	Champlain	592			1 038	1 630	550			1 031	1 581
	Grondines	2 753	85		1 643	4 481	1 684	85		1 251	3 020
	Pointe-du-Lac	79				79	79				79
	Saint-Léon										39
	Sainte-Anne-de-la-Pérade	749			618	1 367	617			739	1 356
	Sainte-Geneviève-de-Batiscan				135	135	99				99
	Trois-Rivières	388				495	72			74	139
Centre du Québec, rive sud	Gentilly	241			300	541	246			542	788
	Iberville									129	129
	Lac Mégantic										16
	Nicolet					158		21			158
	Saint-Aimé		136		142	278		136		115	251
	Saint-Jean-Deschaillons	448	103		873	1 424	304	260		1 357	1 921
	Saint-Marcel-de-Richelieu							73			73
	Saint-Ours									97	97
	Saint-Pierre-les-Becquets	247		166	207	620	135			227	362
	Saint-Thomas-de-Pierreville									483	483
	Sainte-Angèle					66	66				
	Sainte-Emmélie-de-Lotbinière	75			495	570	148	60		691	899
	Sainte-Monique					25					
	Sorel				612	311	923			799	474
Yamaska		163		211	374		163		1 219	1 382	
Charlevoix	Baie-Saint-Paul	660		121		781	1 333	122			1 455
	Île aux Coudres	157				157	410	59			469
	Les Éboulements	1 604		109		1 713	1 608	13			55
	Murray Bay						218				218
	Port-au-Persil	19				19	19				19
	Port-au-Saumon	63				63	63				63
	Rivière Noire						34				34
	Rivière-Saint-François	213				213	220	57			277
	Saint-Etienne-de-la-Malbaie	1 014				1 014	951				951
	Saint-Fidèle						45				45
	Saint-Irénée	758				758	479		188		667
	Saint-Siméon	63				63	114				114
	Côte-du-Sud et Estuaire	Bic	144				144	87	22		
Cacouna		28				28	68				68
Cap-Saint-Ignace		803		117	39	959	862	69	117		1 048
Cedar Hall											13
Île aux Grues		15				15	61	31			92
Île aux Oies							39				39
Kamouraska		234				234	147				147
L'Anse-aux-Foins		56				56	28				28
L'Islet		815	28			843	211	128			339
Métis-sur-Mer							66				66
Montmagny							13	76			89
Notre-Dame-de-l'Assomption-de-Macnider							51				51
Notre-Dame-de-l'Isle-Verte		19				19	33				33
Petit-Métis							90				90
Rivière-du-Loup-en-Bas		83				83	281				7
Rivière-Ouelle		59				59	38				38
Saint-André-de-Kamouraska		243				243	207				207
Saint-Fabien		199				199	109				109
Saint-Germain-de-Rimouski		231				231	319				319
Saint-Jean-Port-Joli		228				228	397				397
Saint-Roch-des-Aulnets		82				82	79				79
Saint-Simon		65				65	31				31

		1874				1895							
		voiliers			barges	vapeurs	voiliers			barges	vapeurs		
		goélettes	sloops	autres			goélettes	sloops	autres	barges	vapeurs		
	Saint-Thomas	562	25	124			711	397	49	134	141	59	780
	Sainte-Anne-de-la-Pocatière							26	13				39
	Sainte-Flavie							28					28
	Sainte-Luce	338					338	307					307
	Trois-Pistoles	99					99	27					27
	Trois-Saumons								41				41
Côte-Nord et													
Anticosti	Anticosti							20					20
	Baie de la Trinité			80		80							
	Baie-des-Bacon							44					44
	Bersimis	11				11		11					11
	Betchoianne							116					116
	Bon-Désir							57					57
	Brador	27				27		27					27
	Grandes-Bergeronnes							79					79
	Kegashka							28					28
	La Romaine	32				32		43					43
	Labrador	72				72		22					22
	Les Escoumains							295	124				419
	Mille-Vaches	136				136		364	31				395
	Mingan	14				14		14					14
	Moisie							53					53
	Natashquan	23				23		156					156
	Pointe-aux-Esquimaux,												
	Saguenay							329					329
	Sault-au-Cochon	26				26		90					90
	Sault-au-Mouton							18					18
	Sept-Îles							69	59				128
	Tadoussac												
Ouest du Québec	Boucherville				104	104				104			104
	Châteauguay					234							
	Hull										118		118
	Lanoraie				104	104				224			224
	Montréal			158		248					2		2
	Preston					722							
Péninsule													
gaspésienne et Îles													
de la Madeleine	Bonaventure	60				60							
	Cap-Chatte	151				151		150					150
	Douglastown	49				49		41					41
	Gaspé	94				94		96					96
	Îles de la Madeleine	70				70							
	Les Caps	52				52		52					52
	Matane	42				42		42					42
	New Carlisle							89					89
	Paspebiac	62				62		62					62
	River Magdaleine							41					41
	Rivière à Claude							76					76
	Sainte-Anne-des-Monts	120				120		199					199
Région de Québec													
	Berthier-sur-Mer	123				123							
	Cap-Santé							67					67
	Chateau-Richer	124				124		449	147				596
	Deschambault	796			251	1 047		514		166			680
	Île d'Orléans	30				37		30	19	27		17	93
	Jacques-Cartier	34				34		34					34
	Lac-Saint-Joseph										6		6
	Les Écureuils	129				129		130					130
	Lotbinière	733	71		256	281	1 341	463		76			539
	Montmorency									99			99
	New-Liverpool	300				65	365	176		137	54		367
	Notre-Dame-de-la-Victoire												
	(Lévis)				386	1 096	1 482	196		170	2 397		2 763
	Pointe aux Pizeau									91			91
	Pointe-aux-Trembles,												
	Portneuf	29				96	125	29				373	402
	Pointe-Lévis	66	38		1 130	759	1 993	66	38	769	711	1 584	
	Pointe-Saint-Laurent									9			9
	Portneuf	444			99	211	754	425		99	8		532
	Québec	1 744	11	340	2 951	2 275	7 321	850	98	2 707	1 143	4 798	

1874						1895					
	voiliers			barges	vapeurs		voiliers			barges	vapeurs
	goélettes	sloops	autres				goélettes	sloops	autres		
Québec Sud				107	3	110					3
Rivière Etchemin					253	253					
Saint-Antoine	541	16		236	190	983	674	16		57	747
Saint-Flavien	58					58	10				10
Saint-François-de-la-Rivière-du-Sud	70					70					
Saint-Jean-d'Orléans							108	19			127
Saint-Joachim	40					40		33			33
Saint-Laurent-d'Orléans									19		19
Saint-Louis-de-Lotbinière											269
Saint-Nicolas	169				52	221	119				696
Saint-Romuald-d'Etchemin		141			31	172		111			31
Saint-Vallier	29					29					
Sainte-Croix	199			144	94	437	394			139	533
Saguenay-Lac-Saint-Jean											
Anse-Saint-Jean	183					183	197				197
Bagotville							69				69
Chicoutimi	455			75		530	344	41		75	482
Grande-Baie	135					135		20		151	171
Roberval											391
Saguenay	418		181	151		750	128				128
Saint-Alexis-de-Bagot	37					37	229				229
Saint-Fulgence							62	47			109
Saint-Jean							37				37
Sainte-Anne-de-Chicoutimi	54					54	54				54
Maritimes											
Baie des Vaches	22					22					
Baie Verte (T.-N.)	68					68					
Botsford							56				56
Canso	53					53	53				53
Caraquet	252					252	151				151
Charlottetown	131		197			328	131				131
Chester	54					54					
Country Harbor							34				34
Dalhousie	20					20	20				13
Derby											4
Guvssboro			144			144					
Halifax	41					41	41				41
Havre aux Bouches	104					104					
Havre du comté	34					34					
Humber Sound							179				179
Isaac Harbour							78				78
James Harbor	78					78					
Jordan River							99				99
Liverpool					293	293	39				39
Lunenburg							69				69
Mahone Bay							55				55
Mosers River							36				36
North Sydney	74					74	18				18
Richibucto	75					75	75				75
Saint Margaret's Bay							50				50
Sheet Harbour	29			56		85					
Shelburne	30					30					
St Marys	47					47					
Sydney	57					57					
Tor Bay							22				22
Yarmouth							24				47
Ontario										55	55
Gravenhurst											
Hamilton					9	9					
Kingston, Ontario											9
Port Robinson											7
Prescott					3	3					
Sarnia	33					33					
États-Unis					499	499					469
Bath											
Belfast							19				19
Boothbay							37				37
Brothby	37					37					
Buffalo	20				160	180	20			84	104
Cleveland					50	50					
Détroit					64	64					

1874						1895							
		voiliers			barges	vapeurs			voiliers			barges	vapeurs
		goêlentes	sloops	autres			goêlentes	sloops	autres	barges	vapeurs		
	Erie	18					18	18					18
	Essex	101					101	78					78
	Etats-Unis							47					47
	Gloucester							45					45
	Maine	19					19						
	Mystic											193	193
	Northumberland									119			119
	Pointe Verte					654	654						
	Whitehall				72		72			72			72
	Wilmington											408	408
Royaume-Uni	Dumbarton					313	313					99	99
	Glasgow (G.-B.)											948	948
	Lanark					100	100						
	Londres					491	491					491	491
	Meadowside Patrick											86	86
	Renfrew					15	15					15	15
	Sunderland (G.-B.)											524	524
Inconnu ou indéterminé	Anse du Moulin					22	22						
	Gavan					168	168						
	Inconnu							40		91			131
	Pallion					456	456						
	Saint-Michel (indéterminé)							11	14				25
	Saint-Pierre	14					14	14					14
	Sainte-Anne (indéterminé)	40			97		137	127				11	138
		24 529	817	1 737	13 968	10 423	51 474	24 227	2 295	494	15 827	10 609	53 452

Source: DSC «Listes des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada [port de Québec]».

A. La batellerie de Québec

3. Le lieu de construction

c) Les navires nouvellement enregistrés au port de Québec entre 1875 et 1895 (par localité et par région, nombre et tonnage)

1875			n			barges	vapeurs	tonnage			barges	vapeurs
			voiliers					voiliers				
			goélettes	sloops	autres			goélettes	sloops	autres		
	Centre du Québec, rive nord	Batiscan				1					48	
	Centre du Québec, rive sud	Gentilly				1					108	
		Saint-Aimé				1					115	
		Saint-Jean-Deschaillons				2					170	
		Sainte-Emmélie-de-Lotbinière	1			1		53			84	
		Sorel				1	2				125	72
		Yamaska				1					127	
	Charlevoix	Baie-Saint-Paul	3					93				
		Île aux Coudres	2					31				
		La Malbaie	4					122				
		Les Éboulements	4					328				
		Murray Bay	1					12				
		Petite-Rivière-Saint-François	1					32				
		Saint-Fidèle	1					22				
		Saint-Irénée	2		1			173		195		
		Saint-Siméon	1					49				
	Côte-du-Sud et Estuaire	Bic	1					17				
		Cap-Saint-Ignace		1					21			
		Île aux Grues		1					30			
		L'Islet	1					43				
		Notre-Dame-de-l'Assomption-de-McNider	1					20				
		Saint-Jean-Port-Joli	2					65				
		Saint-Thomas	2					165				
		Pointe-aux-Esquimaux, Saguenay	1					20				
	Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	Cap-Chatte	1					32				
		Douglastown	1					41				
		New Carlisle	1					65				
		River Magdaleine	1					41				
	Québec/Lévis	Québec	1	1			3	267	13			162
	Région de Québec	Cap-Santé	1					28				
		Les Écureuils	1					37				
		Lotbinière	3					137				
		Montmorency				1					99	
		New-Liverpool					2					52
		Saint-Antoine	2					112				
		Saint-Joseph-de-Lévis					1					6
		Sainte-Croix					1					126
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Sainte-Anne, Saguenay	1					101				
	Maritimes	Sheet Harbour	1					57				
	États-Unis	Buffalo					1					4
	Royaume-Uni	Renfrew		1					24			
	Inconnu ou indéterminé	Inconnu				1					91	
		Pointe-aux-Trembles					1					373
1876	Centre du Québec, rive nord	Champlain	1					90				
	Centre du Québec, rive sud	Saint-Jean-Deschaillons	1			2		104			226	
		Saint-Thomas-de-Pierreville				1					110	
		Sainte-Emmélie-de-Lotbinière				1					112	
		Sainte-Monique		1					21			

		n			tonnage							
		voiliers			barges	vapeurs	voiliers			barges	vapeurs	
		goélettes	sloops	autres			goélettes	sloops	autres			
1877	Sorel				1						96	
	Yamaska				2						217	
	Charlevoix	Baie-Saint-Paul	2				121					
		Île aux Coudres	3				93					
		Les Éboulements	1				58					
	Côte-du-Sud et Estuaire	Cap-Saint-Ignace	2	1			122	24				
		Saint-Jean-Port-Joli	1				45					
		Saint-Roch-des-Aulnets	1				43					
		Sainte-Flavie	1				28					
		Sainte-Luce	1				24					
	Côte-Nord et Anticosti	Les Escoumains	1				10					
		Mille-Vaches	2				79					
	Ouest du Québec	Lanoraie				1					120	
	Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	New Carlisle	1				89					
	Québec/Lévis	Québec				2	3				424	71
	Région de Québec	Lotbinière	1				61					
		New-Liverpool				1					137	
		Saint-Antoine	1				37					
		Sainte-Croix	1				39					
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Grande-Baie	1				74					
	États-Unis	Buffalo					1					4
		Gloucester	1				45					
	Centre du Québec, rive nord	Sainte-Anne-de-la-Pérade	1				69					
	Centre du Québec, rive sud	Saint-Jean-Deschailions				1					109	
		Yamaska				1					90	
	Charlevoix	Baie-Saint-Paul	3				112					
		Les Éboulements	4				247					
	Côte-du-Sud et Estuaire	Cap-Saint-Ignace	2				231					
		Rivière-du-Loup	1				15					
		Rivière-du-Loup-en-Bas	1				36					
		Saint-Fabien	1				89					
	Saint-Jean-Port-Joli	1				37						
	Saint-Thomas			1				124				
	Sainte-Luce	1				44						
Côte-Nord et Anticosti	Betchoianne	1				52						
	Natashquan	1				20						
	Pointe-aux-Esquimaux, Saguenay	1				41						
Québec/Lévis	Lévis					2					320	
	Québec					4					83	
Région de Québec	Petite-Rivière-Saint-François, Montmagny			1				30				
États-Unis	Buffalo					1					11	
	Whitehall					1					34	
1878	Centre du Québec, rive nord											
		Trois-Rivières				1					21	
	Charlevoix	Baie-Saint-Paul	2				133					
		Saint-Irénée	1				22					
	Côte-du-Sud et Estuaire	L'Islet		1				23				
		Notre-Dame-de-l'Assomption-de-McNider	1				58					
		Rimouski		1				10				
	Côte-Nord et Anticosti	Kaska	1				36					
		Natashquan	1				39					
		Pointe-aux-Esquimaux, Saguenay	2				80					
	Québec/Lévis	Lévis				2					61	
		Québec	1			5	65				48	
	Région de Québec	Rivière Jacques-Cartier	1				30					
		Saint-Jean-d'Orléans	1				18					

		n			barges	vapeurs	tonnage			barges	vapeurs
		voiliers					voiliers				
		goélettes	sloops	autres			goélettes	sloops	autres		
1879	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Saint-Alexis-de-Bagot	1				23				
	Maritimes	Miramichi	1				74				
	États-Unis	Wilmington				1					109
	Centre du Québec, rive sud	Saint-Jean-Deschaillons		1			135				
		Sorel				1					317
	Charlevoix	Baie-Saint-Paul	1				114				
		Île aux Coudres	2				24				
		Les Éboulements	1				36				
		Petite-Rivière-Saint-François-Xavier	1				23				
	Côte-du-Sud et Estuaire	Cap-Saint-Ignace	1				44				
		Métis-sur-Mer	1				66				
		Rimouski	1				106				
		Rivière-du-Loup-en-Bas	1				11				
		Sainte-Anne-de-la-Pocatière	2				151				
		Trois-Pistoles	1				27				
1880	Ouest du Québec	Montréal				1					2
	Région de Québec	Saint-Joseph-de-Lévis				1					165
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Chicoutimi				1					4
		Metabetchaouan				1					111
	Ontario	Gravenhurst			1					55	
	États-Unis	Buffalo				1					25
	Centre du Québec, rive nord	Sainte-Anne-de-la-Pérade			1					75	
	Charlevoix	Baie-Saint-Paul	1				21				
		Île aux Coudres	1				29				
		Les Éboulements	3				295				
		Petite-Rivière-Saint-François-Xavier		1				27			
		Saint-Jrénée	1				25				
	Côte-Nord et Anticosti	Baie-des-Mille-Vaches	1				34				
		Betchoianne	1				18				
		Mille-Vaches	2				86				
1881		Pointe-aux-Esquimaux									
		Saguenay	2				99				
		Sault-au-Mouton	1				90				
	Québec/Lévis	Lévis				1					7
		Québec				2					26
	Région de Québec	Chateau-Richer		1				41			
		Saint-Louis-de-Lotbinière				1					269
		Saint-Nicolas	1			2	68				365
	Centre du Québec, rive nord	Batiscan			1					137	
		Trois-Rivières			1					74	
	Charlevoix	Baie-Saint-Paul	4				198				
		Les Éboulements	4				180				
		Murray Bay	1				15				
		Petite-Rivière-Saint-François-Xavier	1				44				
		Saint-Irénée	1				17				
Côte-du-Sud et Estuaire	Cap-Saint-Ignace	1				22					
	Sainte-Anne-de-la-Pocatière		1				13				
Côte-Nord et Anticosti	Kegashka	1				18					
	Mille-Vaches	2				67					
	Sept-Îles	1				18					
Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	Baie de Malbaie	1				30					
Québec/Lévis	Lévis				1					203	
	Québec	1			4	77				26	
Région de Québec	Bienville				1					70	

		n			tonnage							
		voiliers			barges	vapeurs	voiliers			barges	vapeurs	
		goélettes	sloops	autres			goélettes	sloops	autres			
1882		Saint-Laurent-d'Orléans				1						7
		Saint-Romuald-d'Etchemin	1					185				
	Maritimes	Saint Margaret's Bay	1				1					7
	Ontario	Port Robinson										
		Sunderland	1					524				
	États-Unis	Buffalo				1						5
		Essex	1					78				
	Centre du Québec, rive sud	Saint-Thomas-de-Pierreville					1				129	
		Sorel					1				95	
	Charlevoix	Baie-Saint-Paul	1		1			83		126		
	Côte-du-Sud et Estuaire	Isle Verte	1					13				
		Saint-Fabien	1					13				
	Côte-Nord et Anticosti	Kegashka	1					10				
		Pointe-aux-Esquimaux, Saguenay	1					46				
	Ouest du Québec	Hull					1					226
	Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	Barachois-de-Malbaie	1					76				
		Gaspé	1					48				
Québec/Lévis	Lévis					2					141	
	Québec		1					18				
Région de Québec	Chateau-Richer		1					39				
	Portneuf	1					65					
	Saint-Antoine	1					48					
	Saint-Joseph-de-Lévis					1					204	
	Sainte-Croix	1					48					
États-Unis	Buffalo					1					8	
	Essex	1					47					
	Wilmington					1					137	
1883	Centre du Québec, rive nord	Champlain				1					36	
	Centre du Québec, rive sud											
		Gentilly	1					78				
		Iberville					1				129	
		Saint-Marcel-de-Richelieu			1				73			
		Sainte-Emmélie-de-Lotbinière	1					36				
		Yamaska					2				283	
	Charlevoix	Île aux Coudres	1					81				
		Les Éboulements	2					195				
	Côte-du-Sud et Estuaire	Bic	1					13				
		Rimouski	1					70				
		Saint-Jean-Port-Joli	2					33				
		Sainte-Luce	1					44				
	Côte-Nord et Anticosti	Betchoianne	1					24				
		English Bay	1					46				
		Natashquan	1					19				
		Pointe-aux-Esquimaux, Saguenay	1					57				
	Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	Sainte-Anne-des-Monts	1					79				
	Québec/Lévis	Lévis	1		1	1	3	196		134	114	441
		Québec	1	1			1	90	38		146	35
	Région de Québec	Cap-Santé	1					39				
		Petite-Rivière-Saint-François, Montmagny	1					198				
		Saint-Jean-d'Orléans			2				38			
Saguenay-Lac-Saint-Jean												
	Anse-Saint-Jean	1					49					
	Sainte-Anne-de-Chicoutimi			1				41				
Maritimes	Derby					1					4	
	Liverpool	1					39					

		n				tonnage					
		voiliers			barges	vapeurs	voiliers			barges	vapeurs
		goélettes	sloops	autres			goélettes	sloops	autres		
1884	Inconnu ou indéterminé	Saint-Michel (indét.)	1				11				
	Centre du Québec, rive sud	Saint-Jean-Deschaillons			1					93	
		Saint-Michel-d'Yamaska			1					142	
		Saint-Ours			1					97	
		Saint-Thomas-de-Pierreville			1					121	
		Sorel				1					246
	Charlevoix	Baie-Saint-Paul	2				58				
		Murray Bay	1				109				
	Côte-du-Sud et Estuaire	Cap-Saint-Ignace		1				24			
	Côte-Nord et Anticosti	Pointe-aux-Esquimaux, Saguenay	1				18				
	Québec/Lévis	Lévis				2					352
1885		Québec				1					7
	Région de Québec	Chateau-Richer	1				51				
		Saint-Laurent-d'Orléans		3					46		
		Saint-Nicolas				1					206
	États-Unis	Mystic				1					193
	Charlevoix	Baie-Saint-Paul	1				56				
		Saint-Siméon	1				40				
	Côte-du-Sud et Estuaire	Cacouna	1				18				
		Montmagny		1				42			
		Petit-Métis	1				30				
		Saint-Antoine-de-l'Île-aux-Grues	1				14				
		Saint-Thomas		1				23			
1886		Sainte-Luce	1				54				
	Québec/Lévis	Lévis				3					327
		Québec				1					9
	Inconnu ou indéterminé	Inconnu	1				408				
	Charlevoix	Les Éboulements	3				219				
	Côte-Nord et Anticosti	Moisie	1				53				
	Québec/Lévis	Lévis				4					542
		Québec				3					41
	Région de Québec	Chateau-Richer	1				48				
		Petite-Rivière-Saint-François, Montmagny	1				198				
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Saint-Alexis-de-Bagot	1				67				
		Saint-Etienne	1				139				
1887		Saint-Fulgence	1				62				
	Maritimes	Jordan River	1				99				
		River John		1					139		
	Centre du Québec, rive nord	Saint-Léon				1					39
	Charlevoix	Petite-Rivière-Saint-François-Xavier	1				41				
	Côte-du-Sud et Estuaire	Sainte-Luce	1				14				
	Côte-Nord et Anticosti	Grandes-Bergeronnes	1				41				
		Natashquan	1				28				
	Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	Cap-Chatte	1				61				
	Québec/Lévis	Québec				1					8
	Région de Québec	Lac-Saint-Joseph				1					6
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Chicoutimi	1			1	114				18
1888		Saint-Jean	1				37				
	Centre du Québec, rive sud	Sainte-Emmélie-de-Leclerville			1					60	
	Charlevoix	Baie-Saint-Paul	1				56				
		Les Éboulements	1				76				
	Côte-du-Sud et Estuaire	L'Islet	1				111				
	Côte-Nord et Anticosti	Betchoianne	1				20				
		English Bay	1				20				

		n				tonnage					
		voiliers			barges	vapeurs	voiliers			barges	vapeurs
		goélettes	sloops	autres			goélettes	sloops	autres		
1889	Les Escoumains	1					55				
	Québec/Lévis					1					113
	Québec					1					6
	Région de Québec				1					96	
	Centre du Québec, rive nord										
	Sainte-Anne-de-la-Pérade	1					130				
	Côte-du-Sud et Estuaire	1					22				
	Côte-Nord et Anticosti	1					28				
	Tadoussac	1					49				
	Québec/Lévis					1					63
	Lévis	1				2	59				11
	Région de Québec	1				1	47				8
1890	Montmorency					1					12
	Saguenay-Lac-Saint-Jean										
	Anse-Saint-Jean	1					21				
	Chicoutimi	1					48				
	Maritimes					1					15
	Royaume-Uni					1					86
	Centre du Québec, rive sud										
	Yamaska				1					148	
	Charlevoix										
	Murray Bay	2					112				
	Saint-Irénée			1						188	
1891	Côte-du-Sud et Estuaire										
	Notre-Dame-de-l'Assomption-de-McNider	1					30				
	Saint-Thomas		1					26			
	Sainte-Anne-de-la-Pointe-au-Père	1					87				
	Côte-Nord et Anticosti										
	Pointe-aux-Esquimaux, Saguenay	1					27				
	Québec/Lévis					1					8
	Lévis					3					38
	Maritimes	1					56				
	Botsford	1					55				
	Mahone Bay										
	États-Unis					1					36
1892	Royaume-Uni	1					72				
	Glasgow										
	Centre du Québec, rive sud										
	Saint-Thomas-de-Pierreville				1					141	
	Sainte-Emmélie-de-Lotbinière	1					37				
	Sorel					1					696
	Charlevoix										
	Baie-Saint-Paul		2					80			
	Île aux Coudres	1	2				10	41			
	La Malbaie	1					50				
	Saint-Fidèle	1					23				
	Côte-du-Sud et Estuaire										
1892	Île aux Grues	1					13				
	Île aux Oies	1					39				
	L'Islet		3					61			
	Montmagny		1					34			
	Rimouski	1					14				
	Rivière-du-Loup-en-Bas	1					117				
	Saint-Thomas	1					49				
	Sainte-Luce	1					43				
	Côte-Nord et Anticosti										
	Baie-des-Bacon	1					44				
	Bon-Désir	1					29				
	Mille-Vaches	1					14				
1892	Québec/Lévis					2					19
	Québec										
	Région de Québec										
	Saint-Antoine	1					44				
	Saint-Michel-de-Bellechasse		1					14			
	Sainte-Croix	1			1		108			85	
	Saguenay-Lac-Saint-Jean										
	Chicoutimi	1					57				
	Maritimes					1					47
	Pubnico										
	Centre du Québec, rive nord										
	Trois-Rivières					1					59

1893

		n				tonnage						
		voiliers			barges	vapeurs	voiliers			barges	vapeurs	
		goélettes	sloops	autres			goélettes	sloops	autres			
Centre du Québec, rive sud	Gentilly				1						134	
Charlevoix	Baie-Saint-Paul	1					114					
Côte-du-Sud et Estuaire	Île aux Grues	1					48					
Côte-Nord et Anticosti	Grandes-Bergeronnes	1					38					
	Les Escoumains	1					54					
	Tadoussac		1					17				
Québec/Lévis	Lévis					1						15
	Québec	2					108					
Région de Québec	Chateau-Richer	1					66					
	Les Écureuils	1					57					
	Portneuf					1						8
Saguenay-Lac-Saint-Jean	Saint-Fulgence		1					47				
Maritimes	Lunenburg	1					69					
Centre du Québec, rive nord	Trois-Rivières					1						27
Centre du Québec, rive sud	Lac Mégantic					1						16
Charlevoix	Île aux Coudres	3	1				56	19				
	La Malbaie	1					18					
	Rivière Noire	1					34					
	Saint-Irénée	1					19					
	Saint-Siméon	2					75					
Côte-du-Sud et Estuaire	L'Islet		1					16				
	Montmagny	1					13					
	Saint-Thomas	1					15					
Côte-Nord et Anticosti	Les Escoumains	1					17					
	Tadoussac		1					42				
Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	Rivière à Claude	1					76					
Québec/Lévis	Lévis					1						39
	Québec		1			2		18				17
Région de Québec	Chateau-Richer	1					46					
	Les Écureuils	1					37					
	Saint-Laurent-d'Orléans			1					9			
Saguenay-Lac-Saint-Jean	Anse-Saint-Jean	1					81					
	Roberval					2						269
	Saint-Alexis-de-Bagot	2					102					
	Sainte-Anne-de-Chicoutimi					1						11
Maritimes	Mosers River	1					36					
États-Unis	Northumberland				1						119	
Inconnu ou indéterminé	Inconnu	1					24					
Centre du Québec, rive nord	Trois-Rivières					3						33
Centre du Québec, rive sud	Saint-Jean-Deschailions		1					22				
Charlevoix	Baie-Saint-Paul		1					15				
	Île aux Coudres	1					36					
	La Malbaie	1					61					
Côte-du-Sud et Estuaire	Île aux Grues		1					31				
	Isle Verte	1					20					
	Rivière-du-Loup-en-Bas	1					36					
	Sandy Bay	1					21					
Côte-Nord et Anticosti	Anticosti	1					20					
	La Romaine	1					11					
	Les Escoumains		1					34				
	Natashquan	1					27					
Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	Gaspé	1					52					
Québec/Lévis	Québec					3						70
Région de Québec	Île d'Orléans					1						3
Saguenay-Lac-Saint-Jean	Anse-Saint-Jean	1					86					

1894

		n				tonnage						
		voiliers			barges	vapeurs	voiliers			barges	vapeurs	
		goélettes	sloops	autres			goélettes	sloops	autres			
1895	Roberval					1						109
	Ontario	Portsmouth				1						9
	Centre du Québec, rive sud	Saint-Thomas-de-Pierreville				1					123	
	Charlevoix	Baie-Saint-Paul		1				27				
		Île aux Coudres	1				21					
		La Malbaie	1				59					
		Les Éboulements		1				13				
	Côte-du-Sud et Estuaire	Bic		1				22				
		Cedar Hall				1					13	
		Rivière-du-Loup-en-Bas				1					7	
		Trois-Saumons		1				41				
	Côte-Nord et Anticosti	Les Escoumains	1	2			52	89				
		Mille-Vaches		1				31				
		Tadoussac	1	1			20	41				
	Québec/Lévis	Québec	1				128					
	Région de Québec	Chateau-Richer	2	2			115	67				
		Saint-Joachim		1				33				
	Saint-Nicolas				1						318	
Saguenay-Lac-Saint-Jean	Roberval					1					12	
	Saint-Alphonse-de-Ligouri		1				20					
Royaume-Uni	Glasgow	1					876					
Inconnu ou indéterminé	Inconnu	1					40					

Source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

B. Les qualifications du personnel navigant

B. Les qualifications du personnel navigant

1. Répartition des certificats de services et de compétence (sommaires)

a) selon le grade et le type de navire (1884-1898)

			1884	1885-1891	1892-1898	Total
service	capitaines	voiliers	106	7	1	114
		vapeurs	78	12	1	91
	seconds	voiliers	12			12
		vapeurs	20			20
compétence	capitaines	voiliers	1	11	18	30
		vapeurs	4	16	101	121
		indéterminé		1	2	3
	seconds	voiliers		3	2	5
		vapeurs		5	22	27
		indéterminé		1		1
Total			221	56	147	424

b) selon le territoire et le type de navire (1884-1898)

		1884	1885-1891	1892-1898	Total	
service	voiliers	cabotage	89	5	94	
		eaux de l'intérieur	1	1	2	
		petites				
		eaux de				
		l'intérieur	28	1	1	30
		118	7	1	126	
	vapeurs	cabotage	36		1	37
		eaux de l'intérieur	1	1		2
		petites				
		eaux de				
		l'intérieur	61	11		72
		98	12	1	111	
compétence	voiliers	cabotage	1	13	14	28
		eaux de l'intérieur			1	1
		petites				
		eaux de				
		l'intérieur		1	5	6
		1	14	20	35	
	vapeurs	cabotage	3	7	18	28
		eaux de l'intérieur	1	3	2	6
		petites				
		eaux de				
		l'intérieur		11	103	114
		4	21	123	148	
			2	1	3	
				1	1	
			2	2	4	
Total		221	56	147	424	

Source: «Registres des certificats de compétence pour la navigation intérieure et le cabotage».

B. Les qualifications du personnel navigant

1. Répartition des certificats de services et de compétence (sommaires)

c) selon le territoire et le grément

		service	compétence			Total
			1884	1885-1891	1892-1898	
cabotage	gréé de l'avant à l'arrière	82		3	8	93
	voilure carré	12	1	8	6	27
	indéterminé			2		2
		94	1	13	14	122
eaux de l'intérieur	gréé de l'avant à l'arrière	2				2
	voilure carré				1	1
		2			1	3
petites eaux de l'intérieur	gréé de l'avant à l'arrière	30		1	5	36
		30		1	5	36
Total		126	1	14	20	161

Source: «Registres des certificats de compétence pour la navigation intérieure et le cabotage».

B. Les qualifications du personnel navigant

2. Âge moyen au diplôme

		capitaines		seconds		<i>n total</i>
		<i>âge moyen au diplôme</i>	<i>n</i>	<i>âge moyen au diplôme</i>	<i>n</i>	
<i>service</i>	1884	41,2	184	34,6	32	216
	1885-1891	44,9	19			19
	1892-1898	35,5	2			2
		41,4	205	34,6	32	237
<i>compétence</i>	1884	35,2	5			5
	1885-1891	32,1	28	30,6	9	37
	1892-1898	37,0	121	30,7	24	145
		36,1	154	30,6	33	187
<i>n total</i>			359		65	424

Source: «Registres des certificats de compétence pour la navigation intérieure et le cabotage».

B. Les qualifications du personnel navigant

3. Résidence des diplômés selon le grade et le territoire

a) certificats de service (1884-1892)

		capitaines			seconds		Total
		cabotage	eaux de l'intérieur	petites eaux de l'intérieur	cabotage	petites eaux de l'intérieur	
1884	Centre du Québec, rive nord						
	Grondines	3		4			7
	Sainte-Anne-de-la-Pérade			1			1
	Trois-Rivières				1		1
	Centre du Québec, rive sud						
	Saint-François-du-Lac			1			1
	Saint-Jean-Deschaillons			7			7
	Saint-Ours			1			1
	Saint-Pierre-les-Bécquets			1			1
	Saint-Thomas-de-Pierreville			1			1
	Sainte-Emmélie-de-Lotbinière			1			1
	Sorel			2			2
	Yamaska			1			1
	Charlevoix						
	Baie-Saint-Paul	1					1
	Éboulements	14			2		16
	Île aux Coudres	3					3
	Murray Bay	2		2	1		5
	Côte-du-Sud et Estuaire						
	Anse-à-Gilles				1		1
	Cap-Saint-Ignace	5			5		10
	Kamouraska	1					1
	L'Islet	5			6		11
	Montmorency	1					1
	Pointe-au-Père	1					1
	Saint-Jean-Port-Joli				1		1
	Saint-Thomas	9		1		1	11
	Ouest du Québec						
	Montréal	1		1			2
	Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine						
	Carleton	1			1		2
	New-Carlisle	1					1
	Région de Québec						
	Berthier-en-Bas	12					12
	Cap-Santé			1			1
	Deschambault	9		7			16
	Hedleyville	1					1
	Île d'Orléans	1		2	1		4
	Lévis	12		27	3	2	44
	Lotbinière			2			2
	Portneuf	1		2	1		4
	Québec	5		4	2		11
	Saint-Antoine-de-Tilly			3			3
	Saint-Apollinaire			1			1
	Saint-Joseph-de-Lévis	1		2			3
	Saint-Michel-de-Bellechasse				1		1
	Saint-Nicolas	1		3			4
	Saint-Romuald	1	1				2
	Saint-Vallier	1					1
	Sainte-Anne-de-Beaupré			1		1	2
	Sainte-Croix	2	1	2		1	6
	Saguenay-Lac-Saint-Jean						
	Chicoutimi	2		2		1	5
	indéterminé	2					2

			capitaines			seconds		Total
			<i>cabotage</i>	<i>eaux de l'intérieur</i>	<i>petites eaux de l'intérieur</i>	<i>cabotage</i>	<i>petites eaux de l'intérieur</i>	
			99	2	83	26	6	216
1885	Charlevoix	Murray Bay			1			1
	Région de Québec	Lévis	1					1
			1		1			2
1886	Centre du Québec, rive sud	Sainte-Angèle			1			1
	Région de Québec	Québec	1		1			2
		Saint-Antoine-de-Tilly			1			1
		Saint-Vallier	1					1
			2		3			5
1887	Région de Québec	Portneuf			1			1
					1			1
1888	Région de Québec	Lévis	1					1
			1					1
1889	Centre du Québec, rive nord	Grondines			1			1
	Centre du Québec, rive sud	Sainte-Emmélie-de-Lotbinière			1			1
	Région de Québec	Lévis			1			1
		Pointe-Lévis			1			1
		Saint-Antoine-de-Tilly			1			1
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Chicoutimi			1			1
					6			6
1890	Région de Québec	Île d'Orléans	1					1
			1					1
1891	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Chicoutimi		2	1			3
				2	1			3
1892	Côte-du-Sud et Estuaire	Saint-Roch-des-Aulnais			1			1
	Région de Québec	Lévis	1					1
			1		1			2
Total			105	4	96	26	6	237

Source: «Registres des certificats de compétence pour la navigation intérieure et le cabotage».

B. Les qualifications du personnel navigant
3. Résidence des diplômés selon le grade et le territoire

b) certificats de compétence (1884-1898)

			capitaines				seconds			Total
			cabotage	eaux de l'intérieur	petites eaux de l'intérieur	indéterminé	cabotage	eaux de l'intérieur	petites eaux de l'intérieur	
1884	Charlevoix	Murray Bay		1						1
	Région de Québec	Lévis	2							2
		Québec	2							2
			4	1						5
1885	Région de Québec	Québec						1		1
								1		1
1886	Côte-du-Sud et Estuaire	Cap-Saint-Ignace					2			2
	Région de Québec	Île d'Orléans	2							2
		Lévis					1			1
			2				3			5
1887	Côte-du-Sud et Estuaire	Grosse Isle			1					1
	Région de Québec	Berthier-en-Bas	1							1
		Deschambault			1					1
		Pointe-Lévis			1					1
		Québec					2			2
			1		3		2			6
1888	Région de Québec	Berthier-en-Bas	1							1
		Île d'Orléans	2							2
		Lévis			1				1	2
		Québec	4							4
		Saint-Michel-de-Bellechasse							1	1
			7		1				2	10
1890	Centre du Québec, rive sud	Saint-Ours			1					1
	Charlevoix	Éboulements	1							1
	Côte-du-Sud et Estuaire	Kamouraska	1							1
	Région de Québec	Berthier-en-Bas	1							1
		Deschambault			3					3
		Lévis							1	1
		Saint-Michel-de-Bellechasse			1					1
			3		5				1	9
1891	Côte-du-Sud et Estuaire	Grosse Isle			1					1
	Région de Québec	Deschambault		1	1					2
		Saint-Michel-de-Bellechasse	2							2
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Roberval, Lac Saint-Jean		1						1
			2	2	2					6
1892	Charlevoix	Murray Bay	1							1
	Ouest du Québec	Montréal							1	1
	Région de Québec	Québec	2							2
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Chicoutimi			2					2
		Metabetchaouan			1					1
			3		3				1	7
1893	Centre du Québec, rive nord	Berthier-en-Haut							1	1
	Centre du Québec, rive sud	Saint-Ours							1	1
		Sorel			3					3
	Côte-du-Sud et Estuaire	Île aux Grues	1							1
	Ouest du Québec	Montréal					2			2
	Région de Québec	Berthier-en-Bas				1				1
		Île d'Orléans	2							2
		Lévis			1				1	2
		Lotbinière			1					1
			3		5	1	2		3	14

		capitaines				seconds			Total	
		cabotage	eaux de l'intérieur	petites eaux de l'intérieur	indéterminé	cabotage	eaux de l'intérieur	petites eaux de l'intérieur		
1894	Centre du Québec, rive nord	Cap-de-la-Madeleine			1				1	
	Centre du Québec, rive sud	Saint-Thomas-de-Pierreville			1				1	
		Sainte-Angèle			1				1	
		Sainte-Emmélie-de-Lothinère			1				1	
		Sorel			3				3	
	Charlevoix	Éboulements	2						2	
	Côte-du-Sud et Estuaire	Saint-Thomas	4						4	
	Maritimes	Campbellton, N.B.			1				1	
	Ouest du Québec	Charlevoix			1				1	
		Contrecoeur			1				1	
		Lanoraie			1				1	
		Montréal			2				2	
		Pointe-Claire			1				1	
		Saint-Rédempteur			1				1	
	Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	Oak Bay								
					1				1	
	Région de Québec	Lévis	1						1	
		Lotbinière			2				2	
		Montréal			1				1	
		Pointe-Lévis			1				1	
		Québec	1		1		1		3	
		Saint-Joseph-de-Lévis			1				1	
		Saint-Michel-de-Bellechasse	6		1				7	
		Saint-Vallier			2				2	
		Sainte-Anne-de-Beaupré			1				1	
		Sillery			1				1	
	indéterminé	Inconnu			1				1	
			14		28		1		1	
	1895	Centre du Québec, rive nord	Champlain			2				2
		Centre du Québec, rive sud	Georgeville			1				1
			Sorel			2				2
		Côte-du-Sud et Estuaire	Saint-Thomas			1				1
		Ouest du Québec	Montréal						1	1
			Saint-Timothé					1		1
		Région de Québec	Chateau-Richer	2						2
		Québec	1		1				2	
		Sainte-Croix						1	1	
			3		7			1	2	
1896		Centre du Québec, rive sud	Saint-Ours			1				1
		Sorel			3				3	
	Charlevoix	Murray Bay			1			1	2	
	Côte-du-Sud et Estuaire	Saint-Thomas					1		1	
	Ouest du Québec	Montréal		2	2				4	
	Région de Québec	Lévis			1			1	2	
		Québec	1						1	
		Sillery			1				1	
	indéterminé	Inconnu			1			1	2	
			1	2	10		1		3	
	1897	Centre du Québec, rive nord	Champlain						1	1
Centre du Québec, rive sud		Georgeville						1	1	
		Saint-Ours			1				1	
		Sainte-Angèle						1	1	
Charlevoix		La Malbaie			1				1	
Ouest du Québec		Lachine			1				1	
		Montréal			2				2	
		Noyan, Missisquoi			1				1	
Région de Québec		Berthier-en-Bas						2	2	
		Lotbinière			1				1	
		Québec	1						1	

		capitaines				seconds			Total
		cabotage	eaux de l'intérieur	petites eaux de l'intérieur	indéterminé	cabotage	eaux de l'intérieur	petites eaux de l'intérieur	
	<i>Saint-Romuald</i>			1					1
	<i>Saint-Vallier</i>	1							1
	<i>Saguenay-Lac-Saint-Jean</i>			1					1
	<i>Chicoutimi</i>								
		2		9				5	16
1898	<i>Centre du Québec, rive nord</i>			4				1	5
	<i>Champlain</i>			1					1
	<i>Sainte-Anne-de-la-Pérade</i>								
	<i>Centre du Québec, rive sud</i>			1					1
	<i>Notre-Dame-de-Pierreville</i>			1					1
	<i>Saint-Jean-Deschaillons</i>			2					2
	<i>Sorel</i>								
	<i>Charlevoix</i>							1	1
	<i>Baie-Saint-Paul</i>			1					1
	<i>Murray Bay</i>			1					1
	<i>Pointe-aux-Bouleaux</i>								
	<i>Côte-du-Sud et Estuaire</i>								
	<i>L'Islet</i>	1							1
	<i>Ouest du Québec</i>			3					3
	<i>Montréal</i>			1					1
	<i>Rigaud</i>			2					2
	<i>Saint-Timothé</i>								
	<i>Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine</i>			1					1
	<i>Carleton</i>								
	<i>Région de Québec</i>			1					1
	<i>Île d'Orléans</i>			1				1	2
	<i>Lévis</i>			1					1
	<i>Lotbinière</i>			3					4
	<i>Québec</i>	1		1				1	2
	<i>Saint-Joseph-de-Lévis</i>			1					1
	<i>Sainte-Anne-de-Beaupré</i>			1					1
	<i>Sainte-Croix</i>			1					1
	<i>indéterminé</i>			1					1
	<i>Inconnu</i>								
		2		28				4	34
	Total	47	5	101	1	9	2	22	187

Source: «Registres des certificats de compétence pour la navigation intérieure et le cabotage».

B. Les qualifications du personnel navigant

4. Lieu de naissance des diplômés selon le grade et le territoire

a) certificats de service (1884-1892)

		capitaines			seconds		Total
		cabotage	eaux de l'intérieur	petites eaux de l'intérieur	cabotage	petites eaux de l'intérieur	
1884	Centre du Québec, rive nord						
	Champlain			1			1
	Grondines	3		2			5
	Saint-Barthélemie			1			1
	Sainte-Anne-de-la-Pérade	1		1			2
	Centre du Québec, rive sud						
	Saint-Aimé			2			2
	Saint-François-du-Lac			1			1
	Saint-Jean-Deschaillons			7			7
	Saint-Pierre-les-Bécquets			1			1
	Sorel			2			2
	Charlevoix						
	Baie-Saint-Paul	1		2			3
	Éboulements	13			2		15
	Île aux Coudres	3					3
	Murray Bay	4		2	2		8
	Côte-du-Sud et Estuaire						
	Anse-à-Gilles				1		1
	Cap-Saint-Ignace	5			5		10
	L'Islet	10			5		15
	Saint-André-de-Kamouraska	2					2
	Saint-Jean-Port-Joli				2		2
	Saint-Pierre-Montmagny				2		2
	Saint-Roch-des-Aulnais			1			1
	Saint-Thomas	9		2			11
	Sainte-Anne-de-la-Pocatière	1		1			2
	Sainte-Luce	1					1
	Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine						
	Carleton	2			1		3
	New-Carlisle	1					1
	Région de Québec						
	Berthier-en-Bas	12					12
	Cap-Santé	1		2	1		4
	Deschambault	8		10			18
	Île d'Orléans			1			1
	Lévis	2		11	3	2	18
	Lotbinière	1		3			4
	Portneuf	1		2			3
	Québec	2		3			5
	Saint-Antoine-de-Tilly	1		7			8
	Saint-Joseph-de-Lévis	3		8			11
	Saint-Michel-de-Bellechasse	1		1	1		3
	Saint-Nicolas			3			3
	Saint-Romuald		1				1
	Saint-Vallier	1		1			2
	Sainte-Anne-de-Beaupré			1		1	2
	Sainte-Claire			1			1
	Sainte-Croix	3	1	3		1	8
	Sillery	1					1
	Saguenay-Lac-Saint-Jean						
	Chicoutimi					1	1
	Maritimes						
	Bathurst				1		1
	Pictou	1					1

		capitaines			seconds		Total
		<i>cabotage</i>	<i>eaux de l'intérieur</i>	<i>petites eaux de l'intérieur</i>	<i>cabotage</i>	<i>petites eaux de l'intérieur</i>	
	<i>St. John</i>					1	1
	<i>indéterminé</i>						
	<i>Isle Canor (?)</i>	1					1
	<i>Saint-Eustache</i>	1					1
	<i>Sainte-Julie</i>	1					1
	<i>St. Lawrence</i>	1					1
		1					1
		99	2	83	26	6	216
1885	<i>indéterminé</i>	1		1			2
		1		1			2
1886	<i>Côte-du-Sud et Estuaire</i>						
	<i>L'Islet</i>	1					1
	<i>Saint-Thomas</i>	1					1
	<i>Région de Québec</i>			1			1
	<i>Québec</i>			1			1
	<i>Saint-Antoine-de-Tilly</i>						
	<i>indéterminé</i>			1			1
		2		3			5
1887	<i>Région de Québec</i>			1			1
	<i>Portneuf</i>			1			1
1888	<i>Région de Québec</i>	1					1
	<i>Saint-Vallier</i>	1					1
1889	<i>Région de Québec</i>			1			1
	<i>Deschambault</i>			1			1
	<i>Saint-Antoine-de-Tilly</i>			1			1
	<i>Saguenay-Lac-Saint-Jean</i>			1			1
	<i>Royaume-Uni</i>			1			1
	<i>Kilkenny, Ireland</i>			1			1
	<i>indéterminé</i>			1			1
				1			1
				6			6
1890	<i>Région de Québec</i>	1					1
	<i>Île d'Orléans</i>	1					1
1891	<i>Charlevoix</i>		2				2
	<i>Murray Bay</i>		2				2
	<i>Royaume-Uni</i>			1			1
	<i>Ely, England</i>			1			1
			2	1			3
1892	<i>Côte-du-Sud et Estuaire</i>						
	<i>Saint-Roch-des-Aulnais</i>			1			1
	<i>Région de Québec</i>	1					1
	<i>Lévis</i>	1					1
		1		1			2
Total		105	4	96	26	6	237

Source: «Registres des certificats de compétence pour la navigation intérieure et le cabotage».

B. Les qualifications du personnel navigant

4. Lieu de naissance des diplômés selon le grade et le territoire

b) certificats de compétence (1884-1898)

			capitaines				seconds			Total
			cabotage	eaux de l'intérieur	petites eaux de l'intérieur	indéterminé	cabotage	eaux de l'intérieur	petites eaux de l'intérieur	
1884	Charlevoix	Murray Bay			1					1
	Région de Québec	Lévis	2							2
		Pointe-Lévis	2							2
			4		1					5
1885	Ouest du Québec	Lachine						1		1
								1		1
1886	Côte-du-Sud et Estuaire	L'Islet					2			2
	Région de Québec	Île d'Orléans	2							2
		Lévis					1			1
			2				3			5
1887	Côte-du-Sud et Estuaire	Grosse Isle			1					1
	Région de Québec	Berthier-en-Bas	1							1
		Deschambault			1					1
		Île d'Orléans			1		2			3
			1		3		2			6
1888	Région de Québec	Beaumont	2							2
		Berthier-en-Bas	1							1
		Île d'Orléans	4							4
		Lévis			1					1
		Saint-Michel-de-Bellechasse							1	1
		Saint-Vallier							1	1
			7		1				2	10
1890	Centre du Québec, rive sud	Saint-Ours			1					1
		Stanford, Québec	1							1
	Charlevoix	Éboulements	1							1
	Région de Québec	Berthier-en-Bas	1							1
		Deschambault			3					3
		Lévis							1	1
		Saint-Michel-de-Bellechasse			1					1
			3		5				1	9
1891	Région de Québec	Deschambault		1	1					2
		Québec			1					1
		Saint-Michel-de-Bellechasse	2							2
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Chicoutimi		1						1
			2	2	2					6
1892	Charlevoix	Éboulements	2							2
		Murray Bay	1		2					3
	Côte-du-Sud et Estuaire	Rivière-Ouelle			1					1
		Saint-Thomas							1	1
			3		3				1	7
1893	Centre du Québec, rive sud	Saint-Aimé			2					2
		Saint-Ours			1				1	2
	Côte-du-Sud et Estuaire	Île aux Grues	1							1
		Trois-Pistoles							1	1
	Ouest du Québec	Lanoraie							1	1
	Région de Québec	Île d'Orléans	2							2
		Lotbinière			1					1
		Québec					2			2
		Saint-Vallier			1					1
	indéterminé					1				1
			3		5	1	2		3	14
1894	Centre du Québec, rive nord	Berthier-en-Haut			1					1

		capitaines				seconds			Total
		cabotage	eaux de l'intérieur	petites eaux de l'intérieur	indéterminé	cabotage	eaux de l'intérieur	petites eaux de l'intérieur	
	Champlain			2					2
Centre du Québec, rive sud	Arthabasca			1					1
	Bécancour			1					1
	Sorel			2					2
Charlevoix	Éboulements	2							2
Côte-du-Sud et Estuaire	Saint-Thomas	2							2
Ouest du Québec	Contrecoeur			2					2
	Lanoraie			1					1
	Pointe-Claire			1					1
	Saint-Paul-l'Ermite			1					1
	Vaudreuil			1					1
Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	Matapedia, Bonaventure			1					1
Région de Québec	Île d'Orléans					1			1
	Lévis			1					1
	Lotbinière			2					2
	Montréal			1					1
	Québec			2					2
	Saint-Joseph-de-Lévis			1					1
	Saint-Michel-de-Bellechasse	6		1					7
	Saint-Vallier	1		2				1	4
	Sainte-Anne-de-Beaupré	1		1					2
	Sillery			1					1
Maritimes	Campbellton (N.-B.)			1					1
États-Unis	St. Albans, Vermont (É.-U.)			1					1
indéterminé	Saint-Eustache	2							2
		14		28		1			44

1895	Centre du Québec, rive nord	Berthier-en-Haut			1				1
		Champlain			1				1
	Centre du Québec, rive sud	Stanstead			1				1
	Côte-du-Sud et Estuaire	Saint-Thomas			1				1
	Ouest du Québec	Rigaud						1	1
		Saint-Roch, Richelieu			1				1
	Région de Québec	Château-Richer	2						2
		Portneuf			1				1
		Québec	1		1				2
		Sainte-Croix						1	1
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	Saint-Étienne					1		1
			3		7		1		13

1896	Centre du Québec, rive sud	Saint-Ours			1				1
		Sorel			3				3
	Charlevoix	Murray Bay			1			1	2
	Côte-du-Sud et Estuaire	Saint-Thomas				1			1
	Ouest du Québec	Cedars			1				1
		Montréal		2	1				3
	Région de Québec	Beaumont	1						1
		Saint-Michel-de-Bellechasse			1				1
		Saint-Vallier						1	1
		Sillery			1				1
	indéterminé	Laval (non défini)			1				1
		South River						1	1
			1	2	10		1		17

1897	Centre du Québec, rive nord	Champlain			1				2
	Centre du Québec, rive sud	Georgeville						1	1
		Sainte-Angèle						1	1

		capitaines				seconds			Total
		cabotage	eaux de l'intérieur	petites eaux de l'intérieur	indéterminé	cabotage	eaux de l'intérieur	petites eaux de l'intérieur	
	<i>Sainte-Marthe</i>			1					1
<i>Charlevoix</i>	<i>Baie-Saint-Paul</i>	1							1
	<i>Murray Bay</i>			1					1
<i>Ouest du Québec</i>	<i>Clarenceville</i>			1					1
	<i>Lachine</i>			1					1
	<i>Montréal</i>			1					1
<i>Région de Québec</i>	<i>Berthier-en-Bas</i>							2	2
	<i>Lotbinière</i>			1					1
	<i>Saint-Romuald</i>			1					1
	<i>Saint-Vallier</i>	1							1
<i>Saguenay-Lac-Saint-Jean</i>	<i>Chicoutimi</i>			1					1
		2		9				5	16
1898									
<i>Centre du Québec, rive nord</i>	<i>Champlain</i>			4				1	5
	<i>Sainte-Anne-de-la-Pérade</i>			1					1
<i>Centre du Québec, rive sud</i>	<i>Arthabasca</i>			1					1
	<i>Saint-Jean-Deschaillons</i>			1					1
	<i>Saint-Thomas-de-Pierreville</i>			1					1
	<i>Sorel</i>			1					1
<i>Charlevoix</i>	<i>Baie-Saint-Paul</i>			1				1	2
	<i>Éboulements</i>	1							1
	<i>Murray Bay</i>			2					2
<i>Côte-du-Sud et Estuaire</i>	<i>L'Islet</i>	1							1
	<i>Rivière-Ouelle</i>							1	1
<i>Ouest du Québec</i>	<i>Cedars</i>			1					1
	<i>Lanoraie</i>			1					1
	<i>Rigaud</i>			1					1
	<i>Saint-Timothé</i>			1					1
	<i>Vaudreuil</i>			1					1
<i>Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine</i>	<i>Carleton</i>			1					1
<i>Région de Québec</i>	<i>Île d'Orléans</i>			1					1
	<i>Lévis</i>			1					1
	<i>Lotbinière</i>			1					1
	<i>Québec</i>			2					2
	<i>Saint-Joseph-de-Lévis</i>			1					1
	<i>Saint-Michel-de-Bellechasse</i>							1	1
	<i>Saint-Vallier</i>			1					1
	<i>Sainte-Croix</i>			1					1
<i>Saguenay-Lac-Saint-Jean</i>	<i>Saint-Étienne</i>			2					2
		2		28				4	34
Total		47	5	101	1	9	2	22	187

Source: «Registres des certificats de compétence pour la navigation intérieure et le cabotage».

C. La propriété et le crédit

C. La propriété et le crédit

1. Sommaire des transactions relatives à la propriété (1875-1895)

		1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	Total
<i>enregistrements</i>	<i>voiliers</i>	119	88	48	94	349
	<i>barges</i>	24	15	3	5	47
	<i>vapeurs</i>	40	33	32	29	134
		183	136	83	128	530
<i>achats</i>	<i>voiliers</i>	73	107	151	170	501
	<i>barges</i>	16	26	18	14	74
	<i>vapeurs</i>	23	52	64	42	181
		112	185	233	226	756
Total		295	321	316	354	1 286

%		1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	Total
<i>enregistrements</i>	<i>voiliers</i>	65,0	64,7	57,8	73,4	65,8
	<i>barges</i>	13,1	11,0	3,6	3,9	8,9
	<i>vapeurs</i>	21,9	24,3	38,6	22,7	25,3
		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>achats</i>	<i>voiliers</i>	65,2	57,8	64,8	75,2	66,3
	<i>barges</i>	14,3	14,1	7,7	6,2	9,8
	<i>vapeurs</i>	20,5	28,1	27,5	18,6	23,9
		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions
subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

C. La propriété et le crédit

2. L'enregistrement et l'achat de navires (1875-1895)

a) selon la catégorie d'intervenant et le type d'embarcation (nombre d'intervenants et tonnages*)

nombre		voiliers				barges				vapeurs				Total
		1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	
enregistrements	navigateurs	97	88	34	84	20	9	1	5	2	6	4	6	356
	marchands et intérêts maritimes	35	20	12	14	8	4	3	1	37	22	27	24	207
	autres	19	8	12	6	3	4			19	16	8	7	102
		151	116	58	104	31	17	4	6	58	44	39	37	665
achats	navigateurs	48	72	124	145	8	15	15	12	2	7	6	10	464
	marchands et intérêts maritimes	21	35	42	30	9	8	2	3	12	30	32	23	247
	autres	14	17	13	17	4	6	5	1	12	24	35	17	165
		83	124	179	192	21	29	22	16	26	61	73	50	876
Total		234	240	237	296	52	46	26	22	84	105	112	87	1 541
%		voiliers				barges				vapeurs				Total
		1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	
enregistrements	navigateurs	64,2	75,9	58,6	80,8	64,5	52,9	25,0	83,3	3,4	13,6	10,3	16,2	53,5
	marchands et intérêts maritimes	23,2	17,2	20,7	13,5	25,8	23,5	75,0	16,7	63,8	50,0	69,2	64,9	31,1
	autres	12,6	6,9	20,7	5,8	9,7	23,5			32,8	36,4	20,5	18,9	15,3
		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
achats	navigateurs	57,8	58,1	69,3	75,5	38,1	51,7	68,2	75,0	7,7	11,5	8,2	20,0	53,0
	marchands et intérêts maritimes	25,3	28,2	23,5	15,6	42,9	27,6	9,1	18,8	46,2	49,2	43,8	46,0	28,2
	autres	16,9	13,7	7,3	8,9	19,0	20,7	22,7	6,3	46,2	39,3	47,9	34,0	18,8
		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Tonnage		voiliers				barges				vapeurs				Total
		1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	
enregistrements	navigateurs	4 023	3 190	1 811	2 738	1 523	805	60	484	129	528	28	383	15 702
	marchands et intérêts maritimes	1 443	824	655	586	974	522	244	119	1 405	2 686	1 881	1 878	13 217
	autres	502	442	380	260	168	346			941	382	157	409	3 987
		5 968	4 456	2 846	3 584	2 665	1 673	304	603	2 475	3 596	2 066	2 670	32 906
achats	navigateurs	2 018	3 085	4 620	6 184	552	1 233	1 594	1 296	2	405	33	1 443	22 465
	marchands et intérêts maritimes	1 092	2 069	2 249	1 687	692	999	175	293	1 054	1 537	1 850	2 008	15 705
	autres	598	590	707	1 240	464	721	170	121	1 007	765	1 667	1 635	9 685
		3 708	5 744	7 576	9 111	1 708	2 953	1 939	1 710	2 063	2 707	3 550	5 086	47 855
Total		9 676	10 200	10 422	12 695	4 373	4 626	2 243	2 313	4 538	6 303	5 616	7 756	80 761
%		voiliers				barges				vapeurs				Total
		1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	
enregistrements	navigateurs	67,4	71,6	63,6	76,4	57,1	48,1	19,7	80,3	5,2	14,7	1,4	14,3	47,7
	marchands et intérêts maritimes	24,2	18,5	23,0	16,4	36,5	31,2	80,3	19,7	56,8	74,7	91,0	70,3	40,2
	autres	8,4	9,9	13,4	7,3	6,3	20,7			38,0	10,6	7,6	15,3	12,1
		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
achats	navigateurs	54,4	53,7	61,0	67,9	32,3	41,8	82,2	75,8	0,1	15,0	0,9	28,4	46,9
	marchands et intérêts maritimes	29,4	36,0	29,7	18,5	40,5	33,8	9,0	17,1	51,1	56,8	52,1	39,5	32,8
	autres	16,1	10,3	9,3	13,6	27,2	24,4	8,8	7,1	48,8	28,3	47,0	32,1	20,2
		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

* Les tonnages ont été calculés de la manière suivante: le tonnage de l'embarcation achetée ou enregistrée a été divisé par le nombre d'intervenants (cédants ou cessionnaires, selon le cas) participant à la transaction.

C. La propriété et le crédit

2. L'enregistrement et l'achat de navires (1875-1895)

b) selon la région et le type d'embarcation
(1) nombre

		1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	Total
enregistrements	voiliers					
	Centre du Québec, rive nord	3		1		4
	Centre du Québec, rive sud	2	1		1	4
	Charlevoix	49	26	15	30	120
	Côte-du-Sud et Estuaire	32	23	12	24	91
	Côte-Nord et Anticosti	19	28	8	15	70
	Ouest du Québec	2				2
	Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	1	2	1	3	7
	Québec/Lévis	17	13	8	10	48
	Région de Québec	23	20	6	15	64
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	3	2	7	6	18
	Maritimes		1			1
	barges					
	Centre du Québec, rive nord	2	2			4
	Centre du Québec, rive sud	18	7	2	5	32
	Ouest du Québec	4				4
	Québec/Lévis	3	5	2	1	11
	Région de Québec	4	3			7
	vapeurs					
	Centre du Québec, rive nord	4		1	4	9
	Centre du Québec, rive sud				2	2
achats	Côte-du-Sud et Estuaire	3	3		2	8
	Ouest du Québec			1	1	2
	Québec/Lévis	41	26	29	19	115
	Région de Québec	7	9	3	5	24
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	1	1	1	3	6
	Maritimes			2		2
	Ontario		4	1	1	6
	Royaume-Uni	2	1	1		4
	voiliers					
	Centre du Québec, rive nord	1		1		2
	Centre du Québec, rive sud	3			2	5
	Charlevoix	10	30	49	48	137
	Côte-du-Sud et Estuaire	11	28	25	34	98
	Côte-Nord et Anticosti	4	4	18	25	51
	Ouest du Québec		3	3	2	8
	Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	4	4	3	1	12
	Québec/Lévis	30	29	30	40	129
	Région de Québec	17	21	36	17	91
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	2	2	12	21	37
	Maritimes	1	1		2	4
	Ontario		1			1
	Canada (autres)			1		1
	?		1	1		2
barges	Centre du Québec, rive nord	2	7	1	4	14
	Centre du Québec, rive sud	9	11	14	6	40
	Ouest du Québec	6	5	6	6	23
	Québec/Lévis	3	6			9
	Région de Québec	1		1		2
vapeurs	Centre du Québec, rive nord		1	1		2
	Centre du Québec, rive sud			1	5	6
	Côte-du-Sud et Estuaire	2				2
	Ouest du Québec		7	10	6	23
	Québec/Lévis	22	34	38	23	117
	Région de Québec	2	7	9	9	27
	Saguenay-Lac-Saint-Jean				1	1
	Maritimes		2	3	3	8
	Ontario		9	8	3	20
	Canada (autres)		1			1
	Royaume-Uni			3		3
Total		370	391	375	405	1 541

Source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

C. La propriété et le crédit

2. L'enregistrement et l'achat de navires (1875-1895)

b) selon la région et le type d'embarcation

(2) tonnages*

		1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	Total
enregistrements	voiliers					
	Centre du Québec, rive nord	139		130		269
	Centre du Québec, rive sud	129	78		22	229
	Charlevoix	1 852	1 200	845	700	4 597
	Côte-du-Sud et Estuaire	1 565	626	416	678	3 285
	Côte-Nord et Anticosti	301	528	229	518	1 576
	Ouest du Québec	117				117
	Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	32	167	61	128	388
	Québec/Lévis	759	877	665	542	2 843
	Région de Québec	876	840	225	680	2 621
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	198	90	275	316	879
	Maritimes		50			50
	barges					
	Centre du Québec, rive nord	92	212			304
	Centre du Québec, rive sud	1 548	835	208	484	3 075
	Ouest du Québec	557				557
	Québec/Lévis	281	476	96	119	972
	Région de Québec	187	150			337
	vapeurs					
	Centre du Québec, rive nord	34		39	59	132
	Centre du Québec, rive sud				75	75
	Côte-du-Sud et Estuaire	84	182		20	286
	Ouest du Québec			8	696	704
	Québec/Lévis	1 740	1 809	1 856	578	5 983
	Région de Québec	597	841	20	343	1 801
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	4	70	18	23	115
	Maritimes			16		16
	Ontario		170	37	876	1 083
	Royaume-Uni	16	524	72		612
	achats					
	voiliers					
	Centre du Québec, rive nord	59		59		118
	Centre du Québec, rive sud	222			104	326
	Charlevoix	345	1 218	1 618	1 639	4 820
	Côte-du-Sud et Estuaire	261	1 071	1 091	1 418	3 841
	Côte-Nord et Anticosti	92	126	541	802	1 561
	Ouest du Québec		21	112	205	338
	Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	154	250	111	54	569
	Québec/Lévis	1 669	1 922	1 805	2 490	7 886
	Région de Québec	761	951	1 570	1 471	4 753
	Saguenay-Lac-Saint-Jean	77	79	498	788	1 442
	Maritimes	68	75		140	283
	Ontario		18			18
	Canada (autres)			139		139
	?		13	32		45
	barges					
	Centre du Québec, rive nord	221	441	112	388	1 162
	Centre du Québec, rive sud	822	1 166	1 063	682	3 733
	Ouest du Québec	313	498	671	640	2 122
	Québec/Lévis	253	848			1 101
	Région de Québec	99		93		192
	vapeurs					
	Centre du Québec, rive nord		7	373		380
	Centre du Québec, rive sud			9	395	404
	Côte-du-Sud et Estuaire	74				74
	Ouest du Québec		44	59	431	534
	Québec/Lévis	1 243	1 347	2 364	2 701	7 655
	Région de Québec	746	739	308	910	2 703
	Saguenay-Lac-Saint-Jean				45	45
	Maritimes		67	73	159	299
	Ontario		494	361	445	1 300
	Canada (autres)		9			9
	Royaume-Uni			3		3
Total		18 587	21 129	18 281	22 764	80 761

Source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

* Les tonnages ont été calculés de la manière suivante: le tonnage de l'embarcation achetée ou enregistrée a été divisé par le nombre d'intervenants (cédants ou cessionnaires, selon le cas) participant à la transaction.

C. La propriété et le crédit

2. L'enregistrement et l'achat de navires (1875-1895)

c) selon la localité, la région et le type d'embarcation

(1) nombre

voiliers		enregistrements				achats				Total
		1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	
Centre du Québec, rive nord	Berthier-en-Haut	1								1
	Champlain	1								1
	Grondines					1				1
	Sainte-Anne-de-la-Pérade			1						1
	Trois-Rivières	1						1		2
Centre du Québec, rive sud	Arihabaskaville								2	2
	Gentilly		1							1
	Saint-Jean-Deschaillons	1			1	3				5
	Sainte-Emmélie-de-Lobinrière	1								1
Charlevoix	Baie Sainte-Catherine	1								1
	Baie-Saint-Paul	11	8	1	5	2	4	2	5	38
	Île aux Coudres	9	3	1	8		4	4	8	37
	La Malbaie	5		2	5	1	1	9	16	39
	Les Éboulements	13	10	6	3	3	15	4	3	57
	Murray Bay		1			2	2	2		7
	Petite-Rivière-Saint-François-Xavier	4	2	1	1	1		4	1	14
	Pointe-au-Pic							1		1
	Port-au-Persil						1			1
	Saint-Fidèle	2			2		1	1	1	7
	Saint-Irénée	1	2	3	1		1	4	3	15
	Saint-Louis-de-l'Isle-aux-Coudres	2			1			4		7
	Saint-Siméon	1		1	4	1	1	14	11	33
Côte-du-Sud et Estuaire	Bic	1			1	2		1	2	7
	Cacouna			2			2	1	1	6
	Cap-Saint-Ignace	7	4				6	2	4	23
	Île aux Grues	1		1	3			2		7
	Île aux Oies				1					1
	Isle Verte		9		1		3	2	3	18
	Kamouraska							1		1
	L'Islet	2	1		6	1	4	2	7	23
	Métis-sur-Mer	1				1			1	3
	Montmagny	1		1	3		1			6
	Notre-Dame-de-l'Assomption-de-Macnider	2		1	1		1		2	7
	Notre-Dame-du-Portage		1							1
	Petit-Métis			1						1
	Pointe-au-Père						3			3
	Rimouski	2	2		1					5
	Rivière-du-Loup-en-Bas	2		1	2	1	6	4	4	20
	Rivière-Ouelle						1	1		2
	Saint-Jean-Baptiste-de-L'Isle-Verte							2		2
	Saint-Jean-Baptiste-des-Écureuils						1			1
	Saint-Jean-Port-Joli	4	1			1				6
	Saint-Roch-des-Aulnais	1							2	3
	Saint-Thomas	1	1	2	3	2			3	12
	Sainte-Anne-de-la-Pocatière	2	1							4
	Sainte-Anne-de-la-Pointe-au-Père			1				1	1	3
	Sainte-Flavie	1		1						2
	Sainte-Luce	3	2	1	1	1		5	2	15
	Trois-Pistoles	1				2		1	2	6
	Trois-Saumons				1					1
Côte-Nord et Anticosti	Anticosti					1				1
	Baie-des-Bacon				1			1		2
	Bersimis	1								1
	Beichoianne	2	1							3
	Bon-Désir			2	1				2	5
	Bonne-Espérance								1	1
	Ellis Bay			1						1
	Grandes-Bergeronnes				1					1
	Hamilton Cove						1			1
	Kegashka		2							2
	Les Escoumains			1	5		1	1	2	10
	Mille-Vaches	1	3		1	1	1	1	3	11
	Moisie							1		1
	Natashquan	4	5	3	1			1		15
	Petites-Bergeronnes							3		3
	Pointe-aux-Anglais								1	1
	Pointe-aux-Esquimaux, Saguenay	11	13			1		2		28
	Portneuf-sur-Mer							2		5
	Rivière Moisie								1	1
	Rivière Romaine								1	1
	Rivière-au-Tonnerre			1						1
	Rivière-Pentecôte								1	1
	Sainte-Anne-de-Portneuf		1							1
	Sept-Îles		2					5	5	12
	Tadoussac		1		4		1	1	5	12
Ouest du Québec	Lachine	1								1
	Montréal	1					3	3		9
Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	Barachois-de-Malbaie						2			2
	Bonaventure					1				1
	Cap-Choite	1		1		1				4

		enregistrements				achats				Total
		1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	
	<i>Lachine</i>								2	2
	<i>Lanoraie</i>								2	2
	<i>Montréal</i>			1	1		7	9	2	20
<i>Québec/Lévis</i>	<i>Lévis</i>	4	4	6	1	2	6	4	3	30
	<i>Québec</i>	37	22	23	18	20	28	34	20	202
<i>Région de Québec</i>	<i>Beauport</i>			2				4		6
	<i>Cap-Rouge</i>						1			1
	<i>Hedleyville</i>							2		2
	<i>New-Liverpool</i>							1		1
	<i>Pointe-aux-Trembles, Portneuf</i>	2				2				4
	<i>Pointe-Lévis</i>				1				1	2
	<i>Portneuf</i>				1					1
	<i>Saint-Félix-du-Cap-Rouge</i>				1				1	2
	<i>Saint-François, Île-d'Orléans</i>								1	1
	<i>Saint-Gilles</i>		1							1
	<i>Saint-Joseph-de-Lévis</i>	3		1	1					5
	<i>Saint-Louis-de-Lotbinière</i>		1					2		3
	<i>Saint-Michel-de-Bellechasse</i>								1	1
	<i>Saint-Nicolas</i>	1	6				2			9
	<i>Sainte-Anne-de-Beaupré</i>						1		3	4
	<i>Sainte-Croix</i>		1		1		2		2	6
	<i>Sainte-Pétronille, Île-d'Orléans</i>	1								1
	<i>Sillery</i>						1			1
<i>Saguenay-Lac-Saint-Jean</i>	<i>Chicoutimi</i>	1	1	1					1	4
	<i>Roberval</i>				2					2
	<i>Sainte-Anne-de-Chicoutimi</i>				1					1
<i>Maritimes</i>	<i>Bathurst</i>							1		1
	<i>Charlottetown</i>								1	1
	<i>Dalhousie</i>			2					1	3
	<i>Kingston</i>							2		2
	<i>New Glasgow</i>						1			1
	<i>North Sydney</i>						1			1
	<i>Saint-John</i>								1	1
<i>Ontario</i>	<i>Carlton Place</i>							1		1
	<i>Cornwall</i>						1			1
	<i>Kingston, Ontario</i>								1	1
	<i>Morrisburg</i>								1	1
	<i>Ottawa</i>			1			2	4		7
	<i>Parry Harbour</i>						1			1
	<i>Saint-Catharines</i>		3				1			4
	<i>Sarnia</i>						1	1		2
	<i>Toronto</i>		1		1		2	2	1	7
	<i>Trenton</i>						1			1
<i>Canada (autres)</i>	<i>Winnipeg</i>						1			1
<i>Royaume-Uni</i>	<i>Glasgow, G.B.</i>	2	1							3
	<i>Liverpool, G-B</i>			1						1
	<i>Londres</i>							3		3
Total		240	177	101	147	130	214	274	258	1 541

Source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

C. La propriété et le crédit

2. L'enregistrement et l'achat de navires (1875-1895)

c) selon la localité, la région et le type d'embarcation

(2) tonnages*

		enregistrements				achats				Total
		1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	
volliers	Centre du Québec, rive nord									
	Berthier-en-Haut	28								28
	Champlain	90								90
	Gronclines					59				59
	Sainte-Anne-de-la-Pérade			130						130
Centre du Québec, rive sud	Trois-Rivières	21						59		80
	Arthabaskaville								104	104
	Gentilly		78							78
	Saint-Jean-Deschailans	104			22	222				348
	Sainte-Emmélie-de-Loibinière	25								25
Charlevoix	Baie Sainte-Catherine	32								32
	Baie-Saint-Paul	513	283	56	123	55	205	53	155	1 443
	Île aux Coudres	134	308	111	130		168	90	422	1 363
	La Malbaie	122		112	180	49	32	313	492	1 300
	Les Éboulements	641	481	296	47	136	633	210	161	2 605
	Murray Bay		15			28	50	76		169
	Petite-Rivière-Saint-François-Xavier	108	71	41	24	30		106	34	414
	Pointe-au-Pic							18		18
	Port-au-Persil						36			36
	Saint-Fidèle	44			24		22	52	38	180
	Saint-Irénée	195	42	189	19		25	131	64	665
	Saint-Louis-de-l'Isle-aux-Coudres	14			19			291		324
	Saint-Siméon	49		40	134	47	47	278	273	868
	Bic	89			22	69		54	68	302
	Cacouna			40			32	34	41	147
Côte-du-Sud et Estuaire	Cap-Saint-Ignace	442	94				485	213	136	1 370
	Île aux Grues	30		14	91			70		206
	Île aux Oies				39					39
	Isle Verte		128		20		36	47	75	306
	Kamouraski							99		99
	L'Islet	66	139		101	43	191	169	547	1 256
	Métis-sur-Mer	66				20			40	126
	Monmagny	57		26	62		30			175
	Notre-Dame-de-l'Assomption-de-Macnider	78		38	21		9		106	244
	Notre-Dame-du-Portage		48							48
	Petit-Métis			30						30
	Pointe-au-Père						31			31
	Rimouski	116	122		14					252
	Rivière-du-Loup-en-Bas	51		56	153	13	184	106	192	755
	Rivière-Ouelle						21	44		65
	Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte							61		61
	Saint-Jean-Baptiste-des-Écureuils						52			52
	Saint-Jean-Port-Joli	168	9			30				207
	Saint-Roch-des-Aulnais	43							65	108
	Saint-Thomas	67	30	65	70	24			51	307
	Sainte-Anne-de-la-Pocatière	152	12							164
	Sainte-Anne-de-la-Pointe-au-Père			87				51	24	163
	Sainte-Flavie	28		14						42
	Sainte-Luce	85	44	54	43	10		102	14	352
	Trois-Pisioles	27				52		40	59	178
	Trois-Saumons				41					41
Côte-Nord et Anticosti	Anticosti					31				31
	Baie-des-Bacon				44			45		89
	Bersimis	10								10
	Bechoianne	52	18							70
	Bon-Désir			28	29				78	135
	Bonne-Espérance								14	14
	Ellis Bay			99						99
	Grandes-Bergeronnes				38					38
	Hamilton Cove						34			34
	Kegashka		18							18
	Les Escoumains			55	230		47	61	84	477
	Mille-Vaches	41	88		31	41	32	33	153	423
	Moisie							18		18
	Natashquan	60	54	27	26			24		191
	Petites-Bergeronnes							64		64
	Pointe-aux-Anglais								24	24
	Pointe-aux-Esquimaux, Saguenay	138	285			20		87		530
	Portneuf-sur-Mer							78	78	156
	Rivière Moisie								15	19
	Rivière Rompne								21	21
	Rivière-au-Tonnerre			20						20
	Rivière-Pentecôte								59	59
	Sainte-Anne-de-Portneuf		13							13
	Sept-Îles		18					111	151	280
	Tadoussac		34		120		13	20	117	304
Ouest du Québec	Lachine	12								12
	Montréal	105					21	112	205	443
Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	Barachois-de-Malbaie						114			114
	Bonaventure					89				89
	Cap-Chatte	32		61		32			54	179

		enregistrements				achats				Total
		1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	1875-1879	1880-1884	1885-1890	1891-1895	
	Lachine									6
	Lanoraie									374
	Montréal			8	696		44	47		51
	Lévis	155	256	749	39	8	449	664	413	2 733
	Québec	1 585	1 553	1 107	539	1 235	898	1 700	2 288	10 905
Région de Québec	Beauport			12				16		28
	Cap-Rouge						6			6
	Hedleyville							16		16
	New-Liverpool							6		6
	Pointe-aux-Trembles, Portneuf	374				746				1 120
	Pointe-Lévis				3				4	7
	Portneuf				8					8
	Saint-Félix-du-Cap-Rouge				7				6	13
	Saint-François, Île-d'Orléans								83	83
	Saint-Gilles		50							50
	Saint-Joseph-de-Lévis	171		8	7					186
	Saint-Louis-de-Loxborough		269					270		539
	Saint-Michel-de-Bellechasse								4	4
	Saint-Nicolas	32	472				164			668
	Sainte-Anne-de-Baupré						165		413	578
	Sainte-Croix		50		318		400		400	1 168
	Sainte-Pétronille, Île-d'Orléans	20								20
	Sillery						4			4
Saguenay-Lac-Saint-Jean	Chicoutimi	4	70	18					45	137
	Roberval				12					12
	Sainte-Anne-de-Chicoutimi				11					11
Maritimes	Bathurst							63		63
	Charlottetown								113	113
	Dalhousie			16					15	31
	Kingston							10		10
	New Glasgow						41			41
	North Sydney						26			26
	Saint-John								31	31
Ontario	Carlton Place							6		6
	Cornwall						70			70
	Kingston, Ontario								206	206
	Morrisburg								33	33
	Onawa			37			8	102		147
	Parry Harbour						70			70
	Saint-Catharines		33				20			53
	Sarnia						137	137		274
	Toronto		137		876		185	116	206	1 520
	Trenton						4			4
Canada (autres)	Winnipeg						9			9
Royaume-Uni	Glasgow, G.B.	16	524							540
	Liverpool, G.B.			72						72
	Londres							3		3
Total		11 108	9 725	5 216	6 857	7 479	11 404	13 065	15 907	80 761

Source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

* Les tonnages ont été calculés de la manière suivante: le tonnage de l'embarcation achetée ou enregistrée a été divisé par le nombre d'intervenants (cédants ou cessionnaires, selon le cas) participant à la transaction.

C. La propriété et le crédit

3. Le crédit

a) Nombre d'hypothèques selon la région de résidence

(1) Les créanciers selon la catégorie d'intervenant

		marchands et intérêts			Total
		navigateurs	maritimes	autres	
Centre du Québec, rive nord	voiliers	1	1	1	3
	barges	1	2	1	4
	vapeurs			2	2
Centre du Québec, rive sud	voiliers	3	2	2	7
	barges	11	15	16	42
	vapeurs	1		4	5
Charlevoix	voiliers	41	19	6	66
Côte du Sud et Estuaire	voiliers	27	33	8	68
Côte Nord et Anticosti	voiliers	5		2	7
	vapeurs		1		1
Ouest du Québec	voiliers		2	4	6
	barges	1	4	2	7
	vapeurs		2	6	8
Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	voiliers	1		4	5
Québec/Lévis	voiliers	2	154	75	231
	barges		2	7	9
	vapeurs	2	81	76	159
Région de Québec	voiliers	27	12	6	45
	barges		1		1
	vapeurs	4	7	13	24
Saguenay-Lac-Saint-Jean	voiliers	10		2	12
Maritimes	voiliers			1	1
	vapeurs			1	1
Ontario	vapeurs		2	1	3
États-Unis	vapeurs		1	1	2
indéterminé	barges			1	1
	vapeurs			1	1
Total		137	341	243	721

(2) Les débiteurs selon la catégorie d'intervenant

		marchands et intérêts			Total
		navigateurs	maritimes	autres	
Centre du Québec, rive nord	voiliers	2	1		3
	barges	5	1		6
	vapeurs		2		2
Centre du Québec, rive sud	voiliers	2	1	1	4
	barges	39	3	3	45
	vapeurs	2	2		4
Charlevoix	voiliers	133	3	5	141
Côte du Sud et Estuaire	voiliers	58	15	3	76
	vapeurs	2	1	2	5
Côte Nord et Anticosti	voiliers	37	6		43
Ouest du Québec	barges	8	3	1	12
	vapeurs	2	6	4	12
Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	voiliers	5	2		7
Québec/Lévis	voiliers	12	19	6	37
	barges		2	4	6
	vapeurs	15	85	35	135
Région de Québec	voiliers	84	3	2	89
	vapeurs	17	19	16	52
Saguenay-Lac-Saint-Jean	voiliers	29		3	32
	vapeurs		1		1
Ontario	vapeurs		3	2	5
indéterminé	barges			1	1
Total		452	178	88	718

Source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

C. La propriété et le crédit
3. Le crédit

b) Valeur** des hypothèques selon la région
(1) Les prêts selon la catégorie d'intervenant

		marchands et intérêts			Total
		navigateurs	maritimes	autres	
Centre du Québec, rive nord	voiliers	400	1 448	625	2 473
	barges	650	310	650	1 610
	vapeurs			6 000	6 000
Centre du Québec, rive sud	voiliers	3 400	2 540	570	6 510
	barges	8 150	15 787	9 488	33 425
	vapeurs	700		6 532	7 232
Charlevoix	voiliers	18 097	10 260	9 710	38 067
Côte du Sud et Estuaire	voiliers	15 238	13 145	6 311	34 694
Côte Nord et Anticosti	voiliers	2 185		1 300	3 485
	vapeurs		750		750
Ouest du Québec	voiliers		825	2 170	2 995
	barges	500	11 325	1 317	13 142
	vapeurs		4 840	62 350	67 190
Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	voiliers	204		816	1 020
Québec/Lévis	voiliers	1 575	87 922	64 279	153 776
	barges		2 000	2 772	4 772
	vapeurs	427	343 410	163 232	507 069
Région de Québec	voiliers	14 233	2 442	1 975	18 650
	barges		500		500
	vapeurs	1 740	6 950	16 082	24 772
Saguenay-Lac-Saint-Jean	voiliers	2 785		1 234	4 019
Maritimes	voiliers			500	500
	vapeurs			6 000	6 000
Ontario	vapeurs		1 500	4 100	5 600
États-Unis	vapeurs		1 000	164	1 164
indéterminé	barges			1 500	1 500
	vapeurs			5 000	5 000
Total		70 284	506 954	374 677	951 915

(2) Les dettes selon la catégorie d'intervenant

		marchands et intérêts			Total
		navigateurs	maritimes	autres	
Centre du Québec, rive nord	voiliers	621	375		996
	barges	1 800	200		2 000
	vapeurs		2 666		2 666
Centre du Québec, rive sud	voiliers	936	1 000	375	2 311
	barges	28 700	1 138	1 775	31 613
	vapeurs	1 054	6 000		7 054
Charlevoix	voiliers	105 493	2 300	4 422	112 215
Côte du Sud et Estuaire	voiliers	25 774	10 490	952	37 216
	vapeurs	3 866	1 000	3 866	8 732
Côte Nord et Anticosti	voiliers	11 361	2 975		14 336
Ouest du Québec	barges	4 225	1 850	1 500	7 575
	vapeurs	700	7 650	5 300	13 650
Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	voiliers	5 044	700		5 744
Québec/Lévis	voiliers	11 869	19 630	1 406	32 905
	barges		2 450	1 312	3 762
	vapeurs	14 350	344 205	143 135	501 690
Région de Québec	voiliers	40 834	1 825	775	43 434
	vapeurs	17 730	30 264	16 154	64 148
Saguenay-Lac-Saint-Jean	voiliers	16 318		1 410	17 728
	vapeurs		1 840		1 840
Ontario	vapeurs		13 000	17 100	30 100
indéterminé	barges			10 000	10 000
Total		290 675	451 558	209 482	951 715

Source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec), 1875-1895.

** Les valeurs des hypothèques ont été réparties selon les mêmes principes que les tonnages.

c) Le lieu de résidence

(1) Les créanciers (nombre et valeur** des prêts) selon la catégorie d'intervenant

		navigateurs		marchands et intérêts maritimes		autres		Total n	Total \$	
		n	\$	n	\$	n	\$			
voiliers	Centre du Québec, rive nord	Grondines				1	625	1	625	
		Sainte-Anne-de-la-Pérade			1	1 448		1	1 448	
		Trois-Rivières	1	400				1	400	
	Centre du Québec, rive sud	Gentilly	1	525				1	525	
		Saint-Jean-Deschailions	1	2 500	1	749		2	3 249	
		Saint-Théophile	1	375				1	375	
		Sainte-Emmélie-de-Lothbinière			1	1 791	2	570	3	2 361
	Charlevoix	Baie-Saint-Paul	6	2 577	7	3 276	3	1 715	16	7 568
		Ile aux Coudres	1	400				1	400	
		La Malbaie	12	4 870	7	2 793	1	300	20	7 963
		Les Éboulements	11	7 446	3	3 091	2	7 695	16	18 232
		Murray Bay	2	500	1	800			3	1 300
		Saint-Fidèle	1	600	1	300			2	900
		Saint-Irénée	3	978					3	978
		Saint-Siméon	5	726					5	726
	Côte du Sud et Estuaire	Be-	2	1 500					2	1 500
		Cap-Saint-Ignace	3	1 700	9	1 590	1	400	13	3 690
		Isle Verte	1	250	6	1 200			7	1 450
		Kamouraska	3	2 650					3	2 650
		L'Isle	5	4 138			1	450	6	4 588
		Rimouski	1	1 000	2	1 471			3	2 471
		Rivière-du-Loup-en-Bas	3	800	3	2 150	4	1 861	10	4 811
		Saint-Jean-Port-Joli	3	750	2	950			5	1 700
		Saint-Thomas	1	200	1	700	1	600	3	1 500
		Sainte-Anne-de-la-Pocatière					1	3 000	1	3 000
		Sainte-Luce	2	650	6	3 950			8	4 600
		Trois-Pistoles	3	1 600	4	1 134			7	2 734
	Côte Nord et Anticosti	Anticosti	1	500					1	500
		Grandes-Bergeronnes					1	300	1	300
		Les Escoumains	1	300					1	300
		Mille-Vaches	2	1 200					2	1 200
		Pointe-aux-Esquimaux, Saguenay					1	1 000	1	1 000
		Tadoussac	1	185					1	185
	Ouest du Québec	Montréal			2	825	4	2 170	6	2 995
	Péninsule gaspésienne et Îles de la Madeleine	Gaspé	1	204					1	204
		Pointe-Saint-Pierre					4	816	4	816
Québec/Levis	Levis			1	350	1	4 000	2	4 350	
	Québec	2	1 575	153	87 572	74	60 279	229	149 426	
Région de Québec	Beauport	3	580	8	1 554			11	2 134	
	Berthier-sur-Mer	6	4 103	1	175			7	4 278	
	Cap-Saint	1	375					1	375	
	Château-Richer	5	2 625			1	200	6	2 825	
	Deschambault			1	281			1	281	
	Saint-Antoine-de-Tilly	3	800					3	800	
	Saint-Augustin					1	300	1	300	
	Saint-Jean-d'Orléans	5	2 200	2	432	2	700	9	3 332	
	Saint-Laurent-d'Orléans					1	325	1	325	
	Saint-Michel-de-Bellechasse	1	2 400					1	2 400	
	Saint-Nicolas	1	400					1	400	
	Sainte-Croix	2	750			1	450	3	1 200	
Saguenay-Lac-Saint-Jean	Anse-Saint-Jean	3	270					3	270	
	Bogorville	2	350			1	600	3	950	
	Chicoutimi	3	1 565					3	1 565	
	Grande-Baie	1	350					1	350	
	Saint-Fulgence	1	250			1	634	2	884	
Maritimes	Glace Bay					1	500	1	500	
barges	Centre du Québec, rive nord	Batiscan	1	650			1	650	2	1 300
		Grondines			2	310			2	310
	Centre du Québec, rive sud	Gentilly			1	1 400	2	825	3	2 225
		Iberville					1	1 020	1	1 020
		Saint-Aimé					1	700	1	700
		Saint-François-du-Lac	1	900	3	3 169	2	1 490	6	5 559
		Saint-Jean-Deschailions	1	1 200	1	1 068	1	500	3	2 768
		Saint-Pierre-de-Sorel					1	600	1	600
		Saint-Thomas-de-Pierreville			1	2 000	1	875	2	2 875
		Sainte-Anne-de-Sorel					1	500	1	500
		Sainte-Emmélie-de-Lothbinière	2	400	5	4 650	1	253	8	5 303
		Sorel	3	1 700	2	1 200	4	2 225	9	5 125
		Yamaska	4	3 950	2	2 100	1	500	7	6 750
	Ouest du Québec	Lanoraie			1	100			1	100
		Montréal	1	500	3	11 225	2	1 312	6	13 042
	Québec/Levis	Levis					1	656	1	656
		Québec			2	2 000	6	2 116	8	4 116
	Région de Québec	Beauport			1	500			1	500
	indéterminé	Inconnu					1	1 500	1	1 500
vapeurs	Centre du Québec, rive nord	Trois-Rivières					2	6 000	2	6 000
	Centre du Québec, rive sud	Sorel	1	700			4	6 532	5	7 232
	Côte Nord et Anticosti	Rivière-Pentecôte			5	750			1	750
	Ouest du Québec	Montréal			2	4 840	6	61 350	8	67 190
	Québec/Levis	Levis			3	4 153	23	38 415	26	42 566
		Québec	2	427	78	339 257	53	124 819	133	464 503
	Région de Québec	Beauport			1	750	1	750	2	1 500
		Saint-Antoine-de-Tilly					1	1 000	1	1 000
		Saint-Félix-du-Cap-Rouge			1	200			1	200
		Saint-François-de-la-Rivière-du-Sud					2	11 600	2	11 600
		Saint-Laurent-d'Orléans					1	200	1	200
		Saint-Louis-de-Lothbinière			2	2 000			2	2 000
		Saint-Nicolas			2	2 000			2	2 000
		Sainte-Anne-de-Beauport	1	1 200					1	1 200
		Sainte-Croix	3	540	1	2 000	8	2 532	12	5 072
	Maritimes	Kingsmill					1	6 000	1	6 000
	Ontario	Toronto			1	1 000	1	4 100	2	5 100
		Westmeath			1	500			1	500
	États-Unis	New York			1	1 000			1	1 000
		Savannah					1	164	1	164
	indéterminé						1	5 000	1	5 000
	Total		137	70 284	341	506 954	243	374 677	721	951 915

Source: «registres de l'immatriculation maritime et des transactions subséquentes au premier enregistrement» (port de Québec, 1875-1895).

C. La propriété et le crédit
3. Le crédit

c) Le lieu de résidence
(2) Les débiteurs (nombre et valeur** des dettes) selon la catégorie d'intervenant

		navigation		marchandises et unités maritimes		autres		Total n	Total \$
		n	\$	n	\$	n	\$		
napéens	Centre du Québec, rive nord	2	621					2	621
	Trois-Rivières			1	375			1	375
napéens	Centre du Québec, rive sud					1	375	1	375
	Arthabaska/Valley							1	375
napéens	Saint-Jean-Deschêlles	2	936					2	936
	Saint-Eugène-de-Javelin			1	1 000			1	1 000
napéens	Charlevoix	2	320					2	320
	Rive-Saint-Catharine								
napéens	Beau-Saint-Paul	18	12 562	1	500			21	13 742
	Île aux Coudres	21	15 525			2	1 075	23	16 600
napéens	La Malbaie	18	8 317					18	8 317
	Les Éboulements	39	44 082	1	800			40	44 882
napéens	Murray Bay	5	1 871					5	1 871
	Petit-Rivière-Saint-François-Lavoy	6	3 444					6	3 444
napéens	Pointe-au-Pic	1	300					1	300
	Port-au-Pic			1	1 000			1	1 000
napéens	Saint-Fidèle	3	910					3	910
	Saint-Isidore	10	13 112			1	2 667	11	15 779
napéens	Saint-Siméon	10	5 550					10	5 550
	Côte du Sud et Estuaire	2	1 800					2	1 800
napéens	Cacumet	3	500					3	500
	Cap-Saint-Ignace	6	1 989	3	3 150			9	5 139
napéens	Île aux Grues	1	500					1	500
	Île Verte	6	1 196	3	600			9	1 796
napéens	L'Isle	6	4 455			2	877	8	5 332
	Métis-sur-Mer	1	500					1	500
napéens	Notre-Dame-de-l'Assomption-de-McMasters	3	1 750					3	1 750
	Rimouki	2	1 700					2	1 700
napéens	Rivière-de-Loup-en-Bas	12	3 432	5	4 500			17	7 932
	Rivière-Ouelle	1	600					1	600
napéens	Saint-Jean-Baptiste-de-L'Isle-Verte	2	700					2	700
	Saint-Jean-Port-Joli	1	150	2	730			3	880
napéens	Saint-Roch-de-Valmont	1	200					1	200
	Saint-Thomas	2	1 300					2	1 300
napéens	Saint-Anne-de-la-Pocnière	3	3 275			1	75	4	3 350
	Saint-Anne-de-la-Poudre-au-Fère	1	600					1	600
napéens	Saint-Luce	3	900					3	900
	Trois-Ponts	2	272					2	272
napéens	Côte Nord et Anticosti			1	300			1	300
	Berthoud	2	229					2	229
napéens	Bon-Décor	4	1 313					4	1 313
	Les Escoumains	3	650	2	1 025			5	1 675
napéens	Millie-Vachon	8	2 904					8	2 904
	Petites-Bergeronnes	2	400					2	400
napéens	Pont-de-l'Église-Saguenay	4	1 580					4	1 580
	Port-au-Pic-Mer	5	1 510					5	1 510
napéens	Rivière-Romaine			1	1 000			1	1 000
	Rivière-Pemoué			1	350			1	350
napéens	Saint-Anne-de-Portneuf	1	237					1	237
	Sept-Îles	3	938					3	938
napéens	Tadoussac	5	1 600	1	300			6	1 900
napéens	Péninsule gaspéenne et îles de la Madeleine								
	Bonaventure	1	1 800					1	1 800
napéens	Cap-Charles	1	850					1	850
	Gaspé	1	1 020					1	1 020
napéens	Méville	1	374					1	374
	Rivière-de-la-Madeleine			2	700			2	700
napéens	Saint-Basile-Gaspé	1	1 000					1	1 000
	Québec/Lévis	12	11 869	19	19 636	6	1 408	37	32 913
napéens	Région de Québec			3	1 825			3	1 825
	Berthoud	9	10 196					9	10 196
napéens	Cap-Saint	1	625					1	625
	Château-Richer	7	3 262			1	375	8	3 637
napéens	L'Ange-Gardien	1	400					1	400
	Les Éboulements	9	1 851					9	1 851
napéens	Loburnville	5	2 910					5	2 910
	Pierrefort	6	904					6	904
napéens	Saint-Amand-de-Tilly	1	300					1	300
	Saint-Apollinaire	1	1 448					1	1 448
napéens	Saint-François-de-la-Rivière-du-Sud	2	790					2	790
	Saint-Jean-d'Orléans	28	7 890					28	7 890
napéens	Saint-Michel-de-Bellechasse	4	7 508					4	7 508
	Saint-Nicolas	1	300					1	300
napéens	Saint-Romuald-d'Élection	1	200					1	200
	Saint-Vallier	2	750					2	750
napéens	Sainte-Croix	5	1 425			1	400	6	1 825
	Saint-Jean-Lac-Saint-Jean	4	2 900					4	2 900
napéens	Bagnerville	8	4 282					8	4 282
	Chicoutimi	3	1 340					3	1 340
napéens	Grand-Baie	5	2 536					5	2 536
	Saint-Fulgence	8	4 824			3	1 410	11	6 234
napéens	Saint-Anne-de-Châteauguay	1	436					1	436
	Centre du Québec, rive nord								
napéens	Bassan	1	650					1	650
	Champlain	4	1 150					4	1 150
napéens	Trois-Rivières			1	200			1	200
	Centre du Québec, rive sud								
napéens	Gouville	3	2 225					3	2 225
	Beville	1	1 020					1	1 020
napéens	Saint-Amand	2	1 600					2	1 600
	Saint-François-de-Lac	2	618	1	318			3	936
napéens	Saint-Jean-Deschêlles	7	7 668	2	820			9	8 488
	Saint-Thomas-de-Pierreville	3	4 341			1	875	4	5 216
napéens	Saint-Eugène-de-Loburnville	6	5 003					6	5 003
	Sorel	10	5 825			2	900	12	6 725
napéens	Yamaché	3	4 400					3	4 400
	Centre du Québec, rive nord								
napéens	Boucherville	1	200					1	200
	Contrecoeur	1	600					1	600
napéens	Lamont	5	3 125	1	350	1	1 500	7	4 975
	Montréal	1	200					1	200
napéens	Québec/Lévis			2	1 500			2	1 500
	Québec			2	2 450	4	1 112	6	3 562
napéens	Indéterminé					1	10 000	1	10 000
	Centre du Québec, rive nord			2	2 666			2	2 666
napéens	Saint-François-de-Lac	1	600					1	600
	Saint-Angèle			2	6 000			2	6 000
napéens	Sorel	1	454					1	454
	Côte du Sud et Estuaire			1	1 000			1	1 000
napéens	Rivière-de-Loup-en-Bas								
	Saint-Thomas	2	3 866			2	2 866	4	7 732
napéens	Lac Beau			4	3 650			4	3 650
	Lamont	2	700					2	700
napéens	Montréal			2	4 000	4	5 300	6	9 300
	Québec/Lévis			7	76 683	2	2 388	9	79 071
napéens	Québec	15	14 350	78	267 522	22	140 747	115	412 619
	Région de Québec	4	1 500					4	1 500
napéens	Beauport					2	450	2	450
	Pointe-aux-Trembles-Portneuf					5	12 100	5	12 100
napéens	Saint-François-d'Orléans	1	1 500					1	1 500
	Saint-Gilles					4	1 052	4	1 052
napéens	Saint-Joseph-de-Lévis			1	7 000	1	1 500	2	8 500
	Saint-Louis-de-Loburnville	2	2 228					2	2 228
napéens	Saint-Nicolas	4	1 052	15	22 392	4	1 052	23	24 496
	Saint-Anne-de-Bonport	5	9 450					5	9 450
napéens	Saint-Romuald-d'Élection	1	2 000					1	2 000
	Chicoutimi			1	1 840			1	1 840
napéens	Saguenay-Lac-Saint-Jean								
	Petit-Norfolk			1	1 000			1	1 000
napéens	Ontario			2	12 000	2	17 100	4	29 100
	Toronto								
Total		452	290 675	178	451 558	88	209 482	718	951 715

Source : « enregistrements de transactions maritimes et des transactions subséquentes au premier enregistrement » (port de Québec), 1875-1893.

** Les valeurs des hypothèques ont été reportées selon les mêmes principes que les totaux.

D. Divers

D. Divers

1. Les ports canadiens et québécois

a) Nombre et tonnage des navires inscrits sur les listes de l'enregistrement maritime canadien (par province, 1869-1910)

n	Terre-Neuve	Nouvelle-Écosse	Île du Prince Édouard	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Prairies	Colombie-Britannique	Total
1869	1 450	3 437	266	1 043	1 058	-	-	-	5 804
1875	-	2 786	335	1 133	1 831	825	2	40	6 952
1880	1 830	2 977	288	1 097	1 889	1 042	21	63	7 377
1885	2 300	2 988	227	1 060	1 631	1 223	63	123	7 315
1890	2 208	2 793	231	981	1 399	1 312	79	196	6 991
1895	-	2 683	190	975	1 454	1 508	106	346	7 262
1900	2 591	2 121	176	927	1 247	1 610	128	515	6 724
1905	-	2 121	158	938	1 301	1 942	142	712	7 314
1910	-	2 054	150	951	1 499	2 027	98	1 109	7 888

tonnage	Terre-Neuve	Nouvelle-Écosse	Île du Prince Édouard	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Prairies	Colombie-Britannique	Total
1869	75 443	405 543	37 402	228 951	135 350	-	-	-	807 246
1875	-	505 144	50 677	307 926	222 965	114 990	178	3 685	1 205 565
1880	86 561	550 448	45 931	336 976	233 341	137 481	1 992	5 049	1 311 218
1885	90 445	541 832	36 040	288 589	203 635	144 487	5 439	11 834	1 231 856
1890	99 812	464 194	26 080	209 460	164 003	138 738	6 475	16 024	1 024 974
1895	-	343 356	19 323	122 417	158 776	148 669	7 307	25 988	825 836
1900	112 221	226 817	14 251	78 708	138 136	141 112	7 147	51 095	657 266
1905	-	198 976	11 924	49 145	141 406	178 848	7 809	79 954	668 062
1910	-	149 737	10 100	59 637	189 945	227 451	5 855	105 414	748 139

D. Divers

1. Les ports canadiens et québécois

b) Nombre et tonnage des navires inscrits sur les listes de l'enregistrement des sept principaux ports canadiens (1867-1910)

n	Halifax	Windsor (N.-É.)	Parrsborough (N.-É.)	Yarmouth	St-John (N.-B.)	Québec	Montréal
1867	1 335	243	44	434	606	706	652
1875	992	198	81	409	801	808	915
1880	993	193	75	430	700	859	914
1885	938	186	105	381	657	907	622
1890	839	194	112	321	581	844	469
1895	793	149	141	266	443	875	512
1900	462	110	130	197	399	625	560
1905	428	106	119	247	354	634	607
1910	424	78	95	311	332	625	789

tonnage	Halifax	Windsor (N.-É.)	Parrsborough (N.-É.)	Yarmouth	St-John (N.-B.)	Québec	Montréal
1867	93 919	62 480	7 066	87 343	176 659	76 715	75 396
1875	115 456	78 831	11 931	146 481	270 762	101 285	116 290
1880	95 359	101 586	13 433	156 779	275 879	107 687	119 205
1885	84 334	117 354	23 650	130 129	233 947	101 514	96 744
1890	60 601	130 002	25 366	103 703	176 159	78 671	80 915
1895	43 694	96 945	31 528	52 721	98 750	70 060	85 499
1900	21 630	57 525	29 612	25 084	61 072	43 367	91 308
1905	20 651	43 746	27 976	17 625	33 353	39 144	98 691
1910	21 373	26 222	17 726	15 906	43 933	46 271	136 407

Source: DSC, «État indiquant le nombre des navires et leur tonnage, inscrits sur les registres du Canada [province de Québec], le 31 décembre (...), Rapport annuel du ministère de la Marine et des pêcheries (années en cause).

c) Nombre et tonnage des navires inscrits sur les listes de l'enregistrement des six ports du Québec (1875-1995)

n	Amherst	Gaspé	Montréal	New-Carlisle	Percé	Québec	total
1875	36	39	915	30	3	808	1 831
1880	33	47	914	33	3	859	1 889
1885	32	43	622	25	2	907	1 631
1890	30	39	469	15	2	844	1 399
1895	18	36	512	13		875	1 454

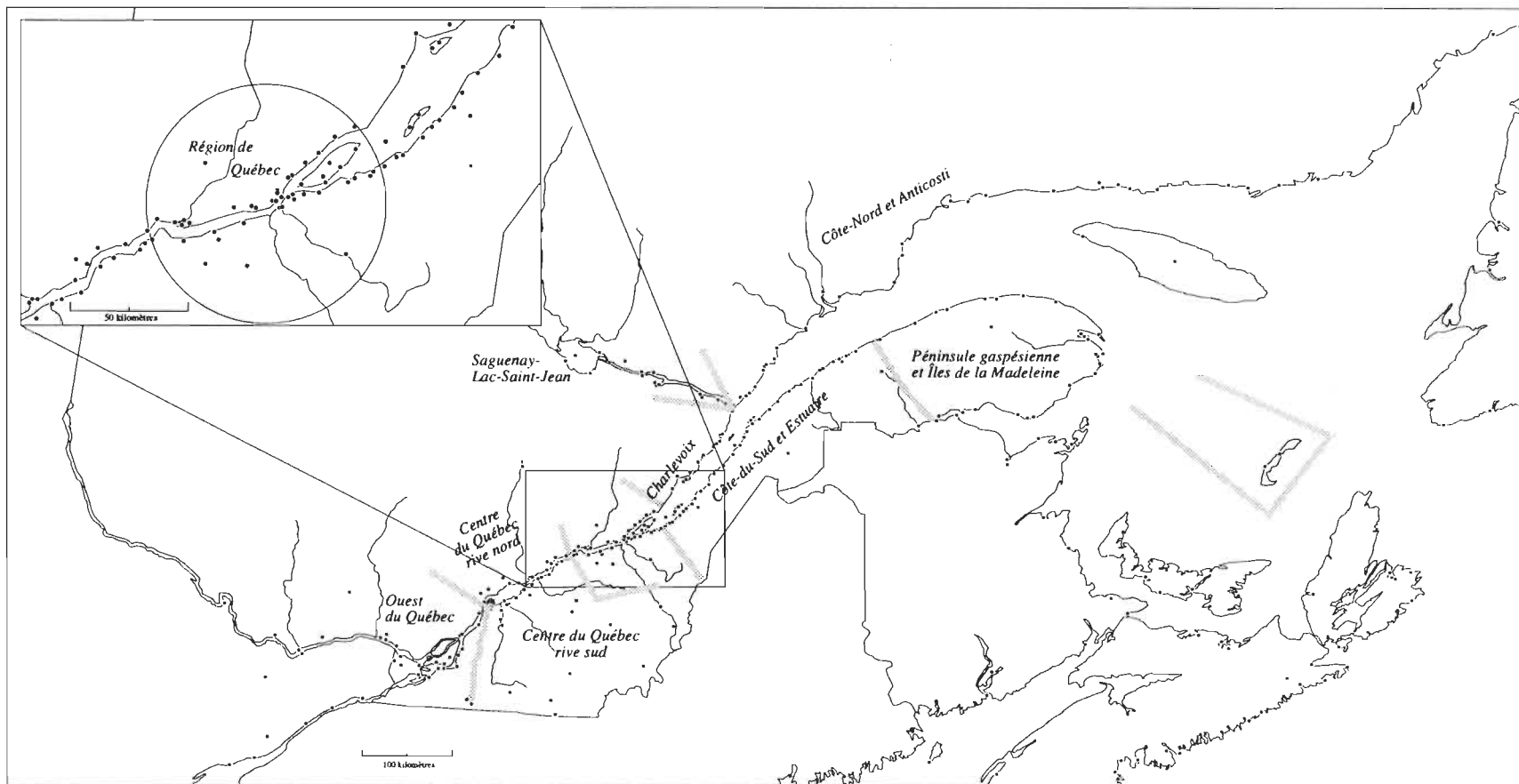
tonnage	Amherst	Gaspé	Montréal	New-Carlisle	Percé	Québec	total
1875	1 313	2 017	116 290	1 829	231	101 285	222 965
1880	1 262	2 995	119 205	1 962	230	107 687	233 341
1885	1 104	2 837	96 744	1 303	133	101 514	203 635
1890	1 098	2 397	80 915	789	133	78 671	164 003
1895	667	2 042	85 499	508		70 060	158 776

Source: DSC, «État indiquant le nombre des navires et leur tonnage, inscrits sur les registres du Canada [province de Québec], le 31 décembre (...), Rapport annuel du ministère de la Marine et des pêcheries (années en cause).

D. Divers

2. Les localités et les régions

a) Le découpage du territoire en région



D. Divers

2. Les localités et les régions

b) Liste des localités figurant sur les cartes et regroupement selon la région

<i>Centre du Québec, rive nord</i>	Batiscan	<i>Côte-du-Sud et Estuaire</i>	Anse-à-Gilles
	Berthier-en-Haut		Bic
	Cap-de-la-Madeleine		Cabano
	Champlain		Cacouna
	Grandes-Piles		Cap-Saint-Ignace
	Grondines		Cedar Hall
	Latuque		Grand-Métis
	Pointe-du-Lac		Grosse Isle
	Rivière-Saint-Maurice		Île aux Grues
	Saint-Barthélemie		Île aux Oies
	Saint-Léon		Isle Verte
	Sainte-Anne-de-la-Pérade		Kamouraska
	Sainte-Geneviève-de-Batiscan		L'Anse-aux-Bois
	Trois-Rivières		L'Islet
	Yamachiche		Métis-sur-Mer
<i>Centre du Québec, rive sud</i>	Arthabaskaville		Montmagny
	Baie-du-Fèvre		Notre-Dame-de-l'Assomption-de-Macnider
	Bécancour		Notre-Dame-de-l'Isle-Verte
	D'Israëli		Notre-Dame-du-Portage
	Gentilly		Petit-Métis
	Georgeville		Pointe-au-Père
	Iberville		Pot à l'Eau-de-Vie
	Lac Mégantic		Rimouski
	Nicolet		Rivière-du-Loup-en-Bas
	Notre-Dame-de-Pierreville		Rivière-Ouelle
	Richelieu		Saint-André-de-Kamouraska
	Saint-Aimé		Saint-Fabien
	Saint-Cuthbert		Saint-Germain-de-Rimouski
	Saint-François-du-Lac		Saint-Jean-Baptiste-de-L'Isle-Verte
	Saint-George-de-Beauce		Saint-Jean-Baptiste-des-Écureuils
	Saint-Grégoire		Saint-Jean-Port-Joli
	Saint-Jean-Deschaillons		Saint-Octave-de-Métis
	Saint-Marcel-de-Richelieu		Saint-Pierre-Montmagny
	Saint-Ours		Saint-Roch-des-Aulnets
	Saint-Pierre-de-Sorel		Saint-Simon
	Saint-Pierre-les-Becquets		Saint-Thomas
	Saint-Théophile		Sainte-Anne-de-la-Pocatière
	Saint-Thomas-de-Pierreville		Sainte-Anne-de-la-Pointe-au-Père
	Sainte-Angèle		Sainte-Flavie
	Sainte-Anne-de-Sorel		Sainte-Luce
	Sainte-Emmeline-de-Lotbinière		Trois-Pistoles
	Sainte-Marthe		Trois-Saumons
	Sainte-Monique		Aguanus River
	Sherbrooke		Anticosti
	Sorel	<i>Côte-Nord et Anticosti</i>	Baie de la Trinité
	Stanford (Quebec)		Baie-des-Bacons
	Stanstead		Bersimis
	Sweetsburg		Betchoianne
	Yamaska		Bon-Désir
<i>Charlevoix</i>	Baie Sainte-Catherine		Bonne-Espérance
	Baie-Saint-Paul		Brador
	Charlevoix		Ellis Bay
	Dorvil		English Bay
	Île aux Coudres		Grandes-Bergeronnes
	La Malbaie		Hamilton Cove
	Les Éboulements		Île aux Caribous
	Murray Bay		Kaska
	Petite-Rivière-Saint-François-Xavier		Kegashka
	Pointe-au-Pic		La Romaine
	Pointe-aux-Bouleaux		Labrador
	Port-au-Persil		Les Escoumains
	Port-au-Saumon		Mille-Vaches
	Rivière Noire		Mingan
	Rivière-Saint-François		Moisie
	Saint-Étienne-de-la-Malbaie		Natashquan
	Saint-Fidèle		Petites-Bergeronnes
	Saint-Irénée		Pointe-aux-Anglais
	Saint-Louis-de-l'Isle-aux-Coudres		Pointe-aux-Esquimaux (Saguenay)
	Saint-Siméon		

Ouest du Québec

Portneuf-sur-Mer
 Rivière Moisie
 Rivière Romaine
 Rivière-au-Tonnerre
 Rivière-Pentecôte
 Sainte-Anne-de-Portneuf
 Sault-au-Cochon
 Sault-au-Mouton
 Sept-Îles
 Tadoussac
 Beauharnois
 Boucherville
 Buckingham
 Carillon
 Caughnawaga
 Charlemagne
 Châteauguay
 Clarenceville
 Contrecoeur
 Grenville
 Hull
 Lachine
 Lanoraie
 Laprairie
 Les Cèdres
 Longueuil
 Montréal
 Noyan (Missisquoi)
 Ogdensburg
 Pointe-Claire
 Pontiac
 Preston
 Rigaud
 Saint-Antoine-sur-Richelieu
 Saint-Paul-l'Ermitte
 Saint-Rédempteur
 Saint-Roch (Richelieu)
 Saint-Timothé
 Stonefield
 Vaudreuil

*Péninsule gaspésienne
et Îles de la Madeleine*

Anse du Cap
 Baie de Malbaie
 Barachois-de-Malbaie
 Bonaventure
 Cap-Chatte
 Carleton
 Douglastown
 Gaspé
 Grand-Méchin
 Grande-Grève
 Îles de la Madeleine
 Les Caps
 Matane
 Matapédia (Bonaventure)
 Miguasha
 Mont Louis
 New Carlisle
 Oak Bay
 Pabos
 Paspebiac
 Percé
 Pointe-Saint-Pierre
 River Magdaleine
 Rivière à Claude
 Rivière-de-la-Madeleine
 Saint-Jérôme-de-Matane
 Sainte-Anne-des-Monts
 Sainte-Cécile-de-Cloridorme
 Sandy Beach (Gaspé)
 Beaulieu
 Beaumont
 Beauport
 Berthier-sur-Mer
 Bienville
 Cap-Rouge
 Cap-Santé
 Château-Richer
 Deschambault
 Domaine Lairet
 Hedleyville

Région de Québec

Île d'Orléans
 Jacques-Cartier
 L'Ange-Gardien
 Lac-Saint-Joseph
 Les Écureuils
 Lévis
 Lotbinière
 Montmorency
 New-Liverpool
 Notre-Dame-de-la-Victoire
 (Lévis)
 Pointe aux Pizeau
 Pointe-aux-Trembles
 (Portneuf)
 Pointe-Lévis
 Pointe-Saint-Laurent
 Portneuf
 Québec
 Québec Sud
 Rivière Etchemin
 Rivière Jacques-Cartier
 Saint-Antoine
 Saint-Antoine-de-Tilly
 Saint-Apollinaire
 Saint-Augustin
 Saint-Félix-du-Cap-Rouge
 Saint-Flavien
 Saint-François (Île d'Orléans)
 Saint-François-de-la-Rivière-
 du-Sud
 Saint-Gilles
 Saint-Jean-d'Orléans
 Saint-Joachim
 Saint-Joseph-de-Lévis
 Saint-Laurent-d'Orléans
 Saint-Louis-de-Lotbinière
 Saint-Michel-de-Bellechasse
 Saint-Nicolas
 Saint-Romuald-d'Etchemin
 Saint-Vallier
 Sainte-Anne-de-Beaupré
 Sainte-Claire
 Sainte-Croix
 Sainte-Foy
 Sainte-Pétronille (Île
 d'Orléans)
 Sillery
 Anse-Saint-Jean
 Bagotville
 Baie-des-Ha! Ha!
 Chicoutimi
 Grande-Baie
 Grande-Décharge
 Lac Saint Jean
 Metabetchaouan
 Mistassini
 Rivière Saguenay
 Roberval
 Saguenay
 Saint-Alexis-de-Bagot
 Saint-Ambroise
 Saint-Étienne
 Saint-Fulgence
 Saint-Jean
 Sainte-Anne-de-Chicoutimi
 Baie des Vaches
 Baie Verte (N.-B.)
 Baie Verte (T.-N.)
 Bathurst
 Bay of Islands
 Bonne Baie
 Botsford
 Campbellton
 Canso
 Cap-Breton
 Caraque
 Carbonear
 Channel Port aux Basques
 Charlottetown
 Chester
 Country Harbor

*Saguenay-Lac-Saint-Jean**Maritimes*

	Dalhousie	Buffalo
	Derby	Cleveland
	Edwardsville	Détroit
	Glace Bay	Erie
	Gloucester (N.-B.)	Essex
	Grande-Anse	États-Unis
	Guysboro	Fulton
	Halifax	Gloucester
	Harrington Cove	Maine
	Havre aux Bouches	Mystic
	Havre du comté	New York
	Humber Sound	Northumberland
	Isaac Harbour	Ogdensburg (N.Y.)
	James Harbor	Pointe Verte
	Jordan River	Savanah
	Kingston	St. Albans (Vermont, É.-U.)
	La Poile	Whitehall
	Liverpool	Wilmington
	Louisbourg	Dumbarton
	Lunenburg	Ely (G.-B.)
	Mabou	Glasgow (G.-B.)
	Mahone Bay	Glasgow (G.-B.)
	Miramichi	Îles Jersey
	Mosers River	Kilkenny (Irlande)
	New Castle	Lanark
	New Edinburgh	Liverpool (G.-B.)
	New Glasgow	Londres
	North Sydney	Meadowside Patrick
	Pictou	Renfrew
	Pubnico	Sunderland (G.-B.)
	Richibucto	Anse du Moulin
	River John	Barbades
	Saint John's	Blackwood
	Saint Margaret's Bay	Chaudière
	Saint-John	Comté Anderson (Essex)
	Saint-Pierre et Miquelon	Fleuve Saint-Laurent
	Sheet Harbour	Gavan
	Shelburne	Golfe Saint-Laurent
	Shippegan	Inconnu
	St Marys	Isle Canor (?)
	Summerside	Laval (indéterminé)
	Sydney	Pallion
	Tor Bay	Pointe-aux-Trembles
	Tryon	Saint-Eustache
	Yarmouth	Saint-François-Xavier
Ontario	Barrie	Saint-Michel (indéterminé)
	Belleville	Saint-Pierre
	Carlton Place	Sainte-Anne (indéterminé)
	Cornwall	Sainte-Catherine
	Gananoque	Sainte-Julie
	Gravenhurst	South River
	Hamilton	St. Lawrence
	Kingston	
	Kingston (Ontario)	
	Midland	
	Morrisburg	
	Murray Bay (Ontario)	
	Oshawa	
	Oswego	
	Ottawa	
	Parry Harbour	
	Pembroke	
	Port Robinson	
	Prescott	
	Saint-Catharines	
	Sarnia	
	Stouffville	
	Sunderland	
	Toronto	
	Trenton	
	Welland	
	Wellington	
	Westmeath	
	Windsor	
Canada (autres)	Victoria	
États-Unis	Winnipeg	
	Albany	
	Bath	
	Belfast	
	Boothbay	
	Brothby	

Royaume-Uni

Autres et indéterminés