

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À
L'UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À TROIS-RIVIÈRES

COMME EXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAÎTRISE EN ÉTUDES QUÉBÉCOISES

PAR
KARINE MAURAIS

ACTIVITÉ ET PROPRIÉTÉ MARITIMES
DANS LA RÉGION DU BAS-SAINT-LAURENT (1874-1920)

OCTOBRE 2008

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.

RÉSUMÉ

La présente recherche a pour double objectif de mettre en lumière le renouvellement et le financement de la flotte de navires du Bas-Saint-Laurent au cours des années 1874 à 1920. À partir d'une étude des navires (taille et caractéristiques) et des activités de propriété navale, notre mémoire vise à mieux comprendre les transformations qui s'opèrent, à micro-échelle, dans cette région à vocation maritime et agricole, qui entreprend véritablement son industrialisation à l'orée du XX^e siècle, sous la poussée de nouveaux secteurs d'activités, notamment l'industrie forestière.

La période retenue nous permet d'appréhender l'évolution de la batellerie à la lumière des changements technologiques qui ont marqué le secteur de la navigation, notamment l'introduction de la vapeur. Notre étude montre une diminution progressive des investissements à partir du XX^e siècle, alors que la batellerie demeure à peu près stable sur le plan de sa composition. Certes, l'examen des transactions effectuées sur les navires indique une légère hausse des achats au début du siècle. Toutefois, la caducité des unités en service, jointe aux accidents en mer, viendra bientôt contrebancer ces gains, rendant le déclin de la flotte inévitable.

L'analyse suggère par ailleurs que la bourgeoisie locale a joué un rôle limité dans le financement des navires, le crédit provenant principalement d'intérêts extrarégionaux.

REMERCIEMENTS

Ce mémoire n'aurait pu être réalisé sans une certaine dose de détermination et une grande passion pour l'histoire. Toutefois, c'est grâce à l'aide et aux encouragements de nombreuses personnes que j'ai pu réellement concrétiser mon projet. J'aimerais remercier sincèrement tous ces gens qui ont contribué de près ou de loin aux étapes de ma recherche et de ma rédaction.

Je tiens d'abord à remercier madame France Normand, qui a accepté de diriger cette recherche. Ses commentaires éclairants et ses conseils judicieux, à travers de nombreuses conversations, m'ont beaucoup apporté, non seulement sur le plan intellectuel, mais aussi sur les plans professionnel et personnel. Merci pour sa patience et sa rigueur à toutes les étapes de ce travail.

Ma reconnaissance va ensuite à mes parents, France et Raymond Maurais, dont le soutien moral et financier m'a permis de mener à terme ce projet. Leur appui inconditionnel a constitué une grande source de motivation.

Je désire également remercier mon conjoint, Benjamin Kandel, pour ses lectures attentives, pour ses encouragements et ses précieux conseils lors de mes pannes d'inspiration. Je remercie mes lecteurs assidus, Dominique Kandel et Jean-Claude Kandel. Je pense aussi à mes amis et collègues de l'Université, auprès de qui j'ai souvent retrouvé la bonne humeur et la motivation. Un merci spécial à Simon Bernier et

à Manon Bussières pour nos discussions socioéconomiques ! Merci également à Amanda Dreyer, Benoît Bourbeau, Hugues Brunoni, Isabelle Dupuis, Jacinthe Mercier et Marilyne Lafrenière. Je tiens par ailleurs à souligner la contribution d'Éric Mauras (Université de Montréal) qui a su remédier plus d'une fois à mes ennuis techniques.

Enfin, mes remerciements vont au Conseil de recherche en sciences humaines du Canada (CRSH) et à la Fondation Desjardins pour leur appui financier.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	ii
REMERCIEMENTS	iii
TABLE DES MATIÈRES	v
LISTE DES TABLEAUX	vii
LISTE DES FIGURES ET DES CARTES	viii
INTRODUCTION	1
CHAPITRE 1 - LES TRANSFORMATIONS DE LA BATELLERIE DU BAS-SAINT-LAURENT, 1874-1920	16
Reconstituer la batellerie bas-laurentienne : considérations méthodologiques	18
La structure de la flotte en 1874 et ses transformations jusqu'en 1920 : une vue d'ensemble	22
<i>La taille de la flotte</i>	22
<i>La composition de la flotte</i>	25
<i>Facteurs de changement</i>	27
<i>Le tonnage des navires</i>	35
<i>Vers une hausse de la capacité de transport ?</i>	37
<i>Les usages des voiliers et des vapeurs</i>	46
Conclusion	49

CHAPITRE 2 - NOUVEAUX INVESTISSEMENTS ET FINANCEMENT (1875-1920)	50
Le passage à l'ère industrielle et l'émergence des entrepreneurs en transport dans la région du Bas-Saint-Laurent	52
Présentation de la documentation	53
Un renouvellement constant mais différencié de la flotte	54
Les facteurs favorables à l'investissement régional	59
<i>La construction navale</i>	59
<i>Le marché de l'usagé</i>	61
<i>Le contexte extrarégional</i>	62
<i>Les facteurs locaux</i>	63
Assumer le renouvellement de la flotte malgré les risques	64
Le rayonnement des activités de construction navale	68
<i>L'importance de l'autoconstruction</i>	69
Les transactions effectuées sur les navires	72
<i>Une vue d'ensemble</i>	72
<i>Les changements de propriété</i>	74
<i>Le calendrier des transactions</i>	74
<i>Les indices de rentabilité</i>	75
<i>Le recours au crédit</i>	77
<i>La rétention des navires en région</i>	78
Conclusion	80
CHAPITRE 3 - PROPRIÉTAIRES ET BAILLEURS DE FONDS (1875-1920)	82
Profil des investisseurs	83
<i>Les individus propriétaires</i>	83
<i>Les entreprises propriétaires</i>	96
Profil des débiteurs et créanciers	97
Conclusion	105
CONCLUSION	107
BIBLIOGRAPHIE	110

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.1 : Tonnage des vapeurs en activité (1874-1920)	38
Tableau 1.2 : Dimensions moyennes (en pieds) des navires actifs en 1874 et en 1920	40
Tableau 1.3 : Voiliers de 90-100 tonneaux en activité de 1874 à 1920 (n. unités)	42
Tableau 1.4 : Commerce entre le Bas-Saint-Laurent et le port de Québec	48
Tableau 2.1 : Lieux de construction des navires ajoutés à la flotte de 1875 à 1920	70
Tableau 2.2 : Calendrier des transactions	75
Tableau 3.1 : Professions des Bas-Laurentiens qui enregistrent ou qui achètent un navire	86
Tableau 3.2 : Localités de résidence des marchands bas-laurentiens impliqués dans l'investissement	89
Tableau 3.3 : Professions des créanciers impliqués dans le financement de la flotte régionale	104

LISTES DES FIGURES ET DES CARTES

Carte 1 : Le Bas-Saint-Laurent en 1993	2
Figure 1.1 : Taille de la flotte bas-laurentienne, 1874-1920 (en n. unités)	23
Figure 1.2 : Évolution de la taille de la flotte du Bas-Saint-Laurent, du port de Québec et des ports de l'ensemble de la province (en n. unités)	28
Figure 1.3 : Renouvellement de la flotte de vapeurs, 1891-1920 (tonnage enregistré)	39
Figure 1.4 : Répartition des voiliers en activité (1874-1920) par catégorie de tonnage	42
Figure 1.5 : Distribution des tonnages enregistrés des voiliers (n. unités), <i>État de la situation en 1874 et renouvellement entre 1875 et 1920</i>	43
Figure 1.6 : Tonnage total des voiliers bas-laurentiens en activité, 1874-1920 (n. unités)	44
Figure 1.7 : Tonnage total des navires bas-laurentiens en activité, 1874-1920 (n. unités), <i>Comparaison avec les navires rattachés au port de Québec</i>	45
Figure 2.1 : Renouvellement de la flotte de navires bas-laurentiens, 1875-1921 (n. unité)	55
Figure 2.2 : Renouvellement de la flotte de navires bas-laurentiens, 1875-1921 (n. unité), <i>Enregistrements initiaux et actes de vente</i>	58

Figure 2.3 : Renouvellement de la flotte de navires bas-laurentiens, 1875-1921, <i>Proportions des enregistrements initiaux et des actes de vente (en %)</i>	58
Figure 2.4 : Navires bas-laurentiens construits et enregistrés dans le Bas-Saint-Laurent, 1875-1920 (n. unités)	60
Figure 2.5 : Causes des fermetures de registre	65
Figure 2.6 : Navires actifs de 1874 à 1920 construits dans le Bas-Saint-Laurent	69
Figure 3.1 : Entreprises extrarégionales participant au financement des navires du Bas-Saint-Laurent, 1905-1941 (n. intervenants)	99
Figure 3.2 : Créditeurs (individus) dans les transactions hypothécaires, 1875-1926 (n. intervenants)	101

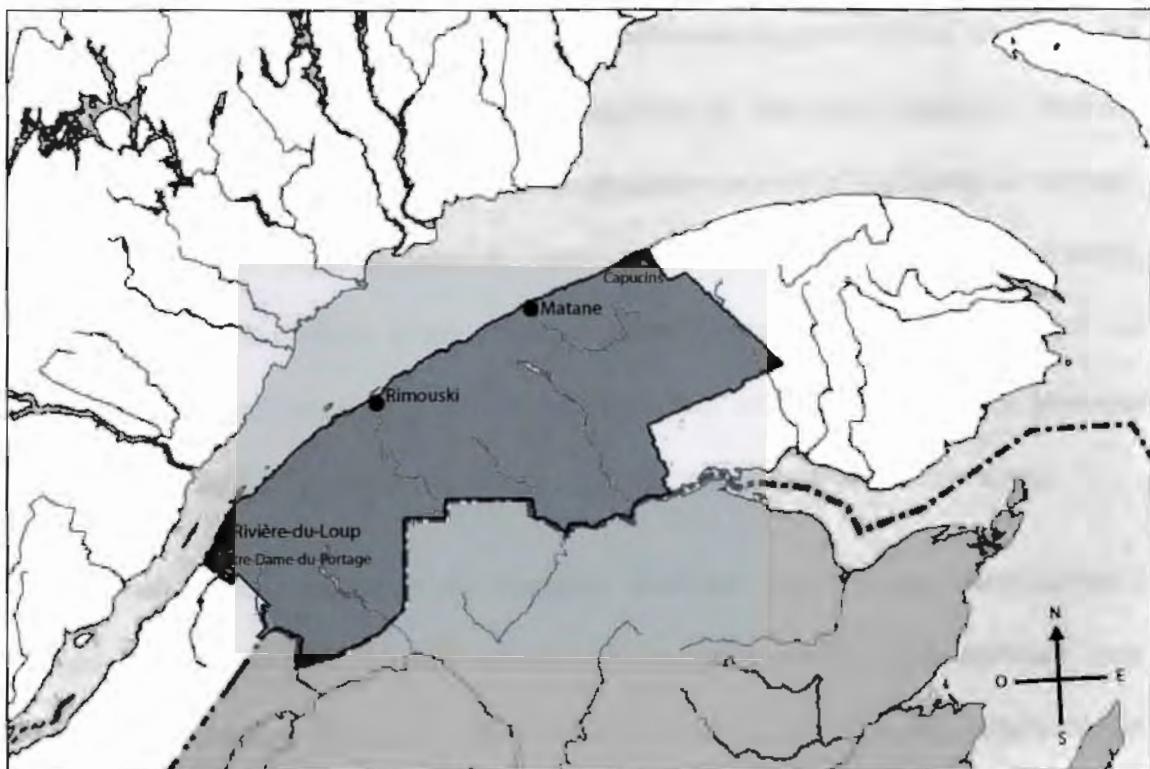
INTRODUCTION

Au cours du XIX^e siècle, le rôle du transport par eau dans la socioéconomie québécoise sera progressivement appelé à se modifier, sous l'influence de l'intensification des échanges et des améliorations d'ensemble du réseau de transport. Cette activité joue encore, au milieu du siècle, un rôle essentiel dans les déplacements, une grande partie des échanges locaux et interrégionaux se faisant prioritairement par navigation intérieure. Avec le développement des routes, puis l'extension du réseau ferroviaire, la position relative de la voie d'eau dans le système de transport connaîtra un déclin manifeste à compter des dernières décennies du XIX^e siècle.

Dans les régions maritimes de l'est du Québec, la navigation à voile conserve plus longtemps sa prépondérance sur les autres modes de transport que dans le Québec central. Par sa proximité, le fleuve répond adéquatement aux besoins de déplacement des populations littorales et côtières. L'exploitation des ressources marines, notamment les ressources halieutiques, fournit également un revenu d'appoint aux riverains.

Sise à l'entrée du fleuve, en zone estuarienne, la région du Bas-Saint-Laurent est représentative de cette lente transition qu'on observe, à la fin du XIX^e siècle, dans les régions maritimes de l'est de la province. Ainsi, le cas bas-laurentien se prête particulièrement bien à l'étude de la transformation des équipements de navigation dans le contexte des profonds changements que provoquent alors l'essor industriel et l'expansion de l'économie de marché.

CARTE 1
Le Bas-Saint-Laurent en 1993¹



Source : Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, © Gouvernement du Québec

¹ La région du Bas-Saint-Laurent, telle que nous l'avons délimitée ici, s'étend de Notre-Dame-du-Portage, à l'est, aux Capucins, à l'ouest. Notre découpage s'inspire de celui adopté par les auteurs de la synthèse historique de la région du Bas-Saint-Laurent et ne comprend donc pas le comté de Kamouraska. (Jean-Charles Fortin et Antonio Lechasseur, *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, Québec, IQRC, 1993.) Précisons que des considérations méthodologiques ont guidé les historiens dans leur définition des frontières régionales : depuis des siècles, « [...] les responsables du recensement canadien [...] ont toujours séparé les districts de recensement de Kamouraska et de Témiscouata — plus tard de Rivière-du-Loup — à la limite commune des paroisses de Saint-André de Kamouraska et de Notre-Dame-du-Portage. » *Ibid.*, p. 775.

Les auteurs soulignent les difficultés d'identifier des critères pour établir les frontières régionales. L'absence même « [...] d'unités territoriales suffisamment homogènes [...] », le découpage teinté par les diverses approches disciplinaires — la région historique ne correspondant pas nécessairement à la région étudiée par le géographe ou l'économiste — et la notion de région d'appartenance, ne constituent que quelques exemples de ces difficultés. *Ibid.*, p. 15.

Le Bas-Saint-Laurent : région maritime et de transition

À l'époque de la navigation à voile — soit essentiellement à partir du XIX^e siècle —, les échanges par voie d'eau jouent un rôle prépondérant au Bas-Saint-Laurent. L'activité maritime y rencontre d'ailleurs les conditions propices à son développement. Le paysage est fortement marqué par la présence de l'eau : outre une large façade fluviale, un grand nombre de lacs et de rivières, d'une envergure certaine, marquent le relief régional². La navigation intérieure³ brise donc très tôt l'éloignement de la région, d'autant plus que jusqu'au début du XX^e siècle, les échanges s'y font principalement par voie d'eau.

Pourquoi une telle importance du transport maritime dans le Bas-Saint-Laurent ? D'abord, la frange littorale bas-laurentienne est un espace transitionnel important entre l'océan et l'intérieur du continent. Dès les débuts de la colonie, cette zone représente un lieu de passage essentiel, à la fois pour le commerce avec l'extérieur et le transport de passagers. Par ailleurs, le territoire en bordure du fleuve constitue un point de contact pour l'arrière-pays : les quais, les routes et les chemins de fer s'y rencontrent, participant à l'exportation des ressources régionales, tels le bois et les produits agricoles, et permettant l'entrée des produits manufacturés provenant des environs de Québec. Corridor terrestre entre les Maritimes et la Côte-du-Sud, le territoire bas-laurentien tire également profit, tout au long du XIX^e siècle, d'investissements majeurs pour

² Le réseau hydrographique régional se divise en deux bassins versants. La face nord du réseau comprend sept bassins hydrographiques, soit ceux des rivières du Loup, des Trois Pistolets, du Bic, de Rimouski, de Mitis, de Tartigou, de la Blanche et de Matane. Le versant sud comprend quant à lui deux bassins : celui de la baie de Fundy et celui de la baie des Chaleurs. *Ibid.*, p. 44.

³ Les limites de la navigation intérieure s'étendent jusqu'aux rivières et étendues navigables de la région. (Cette définition s'inspire de celle fournie par France Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle : une étude de la batellerie du port de Québec*, Sainte-Foy, PUL, 1997, p. 149-150.)

concrétiser l'axe sud-est/nord-ouest⁴. En 1860, le chemin de fer atteint Rivière-du-Loup, par la ligne du Grand Tronc; de là, à partir de 1876, un embranchement de l'Intercolonial rejoindra les Maritimes par le biais de la vallée de la Matapédia. Plus tard, en 1910, le Canada and Gulf Terminal Railway gagnera Matane, faisant alors du Bas-Saint-Laurent l'une des régions périphériques les mieux articulées.

Sur le plan du transport et des communications, la situation du Bas-Saint-Laurent se différencie des autres régions du Québec. Sa position à l'entrée du fleuve lui permet de profiter rapidement des innovations technologiques (phares, navires à vapeur en fer, télégraphe, chemins de fer sur rails d'acier)⁵. Sis dans l'estuaire, le Bas-Saint-Laurent constitue également un lieu de transition de la navigation intérieure, avec sa station officielle de pilotage initialement installée au Bic, puis déplacée à Pointe-au-Père au début du XX^e siècle⁶.

Le choix de la période et du terrain d'enquête

La présente recherche vise à apporter un éclairage nouveau sur les transformations de l'activité maritime, l'un des ressorts essentiels du développement de la socioéconomie bas-laurentienne. Elle s'inscrit à la fois dans le domaine de l'histoire maritime et de l'histoire régionale.

⁴ Pensons à l'aménagement de canaux entre les Grands Lacs et l'Atlantique, le creusement d'un chenal dans le lac Saint-Pierre, la réalisation d'un réseau de ports et de quais, l'expansion du réseau ferroviaire, la réfection du système routier, etc.

⁵ J.-C. Fortin et A. Lechasseur, *op. cit.*, p. 176.

⁶ Le transbordement des pilotes s'effectue à la station de pilotage, d'abord localisée au Bic (1762), puis à Pointe-au-Père (1906).

La période retenue aux fins d'étude, les années 1874 à 1920, correspond à l'un des objectifs même de notre recherche, qui est d'évaluer les effets des avancées technologiques de la vapeur et du diesel sur la propriété maritime⁷. À partir des dernières décennies du XIX^e siècle, les innovations techniques stimulent non seulement la production industrielle, mais améliorent considérablement l'efficacité du transport maritime, d'où les changements visibles dans la composition de la flotte québécoise. Par ailleurs, c'est à cette époque qu'on observe les transformations les plus évidentes dans la structure industrielle et économique du Bas-Saint-Laurent. Les pratiques d'investissement et de financement sont donc susceptibles de se modifier à la faveur de ces multiples changements.

Interpellée par la vocation maritime de la région, de même que par les nombreux changements dans la socioéconomie québécoise de l'époque, nous avons donc décidé de nous pencher sur la propriété et les activités maritimes dans la région du Bas-Saint-Laurent. À cet intérêt s'est jointe une préoccupation pour les problématiques de développement régional en région périphérique. La description offerte par Serge Côté, dans un collectif portant sur le développement régional de l'Est du Québec⁸, traduit bien les principaux éléments de la question. Selon ce dernier, « [I]l'appareil productif des régions périphériques est généralement organisé autour d'un nombre limité d'activités économiques. Typiquement, l'on retrouve un secteur primaire fondé sur quelques spécialités régionales et un secteur secondaire peu diversifié, voué principalement à la

⁷ Les sources publiées disponibles ont imposé les limites chronologiques de notre étude. Nous apportons davantage de précision sur le corpus choisi au début du premier chapitre.

⁸ « La pénétration du capitalisme dans l'Est du Québec », dans Bruno Jean et Danielle Lafontaine, dir., *Région, régionalisme et développement régional : le cas de l'Est du Québec*, Rimouski, Groupe de recherche interdisciplinaire en développement de l'Est du Québec, UQAR, 1984, p. 29-76.

première transformation des matières extraites ou récoltées dans la région⁹. » Dans le Bas-Saint-Laurent des années 1874 à 1920, le développement régional est effectivement articulé autour d'un nombre limité d'activités (agriculture, exploitation forestière, etc.), qui forment l'essentiel des secteurs contribuant à dynamiser l'économie régionale.

Le rôle des transports dans le développement économique régional de l'est du Québec a été souligné par plusieurs chercheurs avant nous¹⁰. Au Québec, Creighton, Lasserre, Harris¹¹ et d'autres ont mis en évidence l'impact des transports fluviaux sur les échanges dans l'ensemble de la province. Dans le Bas-Saint-Laurent, l'intensité des rapports avec le milieu marin a fortement marqué le développement régional. Les activités de navigation ont ainsi imprimé certains traits distinctifs à l'économie régionale grâce aux activités d'échange. Nous croyons également que la transformation des activités socioéconomiques régionales et nationales a influencé le niveau d'utilisation du milieu marin au cours de la période, posant ou non des conditions propices aux investissements.

⁹ *Ibid.*, p. 29.

¹⁰ Du côté américain, Kraft, Meyer et Valette insistent sur le rôle du transport dans la croissance régionale, et abordent les rôles des différents modes de transport au XX^e siècle, mettant l'accent notamment sur les voies d'eau et l'importance du port. Voir Gerald Kraft, John Robert Meyer et Jean Paul Valette, *The Role of Transportation in Regional Economic Development*, Lexington, Lexington Books, 1971.

Plus près de nous, les auteurs de la synthèse régionale du Bas-Saint-Laurent ont consacré un chapitre à la diversification de l'activité économique en lien avec le développement des transports dans la région. Les pages 481 à 494 du chapitre 12 permettent plus particulièrement d'apprécier la manière dont s'est déroulée l'intégration à l'espace économique canadien par la modernisation de l'infrastructure de transport (ferroviaire, maritime, terrestre et, à la fin des années 1920, aérienne). Fortin et Lechasseur, *Histoire du Bas-Saint-Laurent*.

¹¹ Donald G. Creighton, *The Empire of the St. Lawrence*, Toronto, Macmillan, 1956; Jean-Claude Lasserre, *Le Saint-Laurent : grande porte de l'Amérique*, Montréal, Hurtubise HMH, 1980; Cole Harris, « The St-Lawrence : River and Sea », *Cahiers de géographie du Québec*, 11, 23 (septembre 1967), p. 171-179.

Présentation des parties de la recherche

Notre mémoire comporte trois chapitres. Le premier chapitre est consacré à la reconstitution de la flotte de navires du Bas-Saint-Laurent. Dans un premier temps, nous traçons l'évolution de la taille de la flotte, puis nous portons notre attention sur les principales caractéristiques des navires. Dans le deuxième chapitre, nous nous penchons sur le renouvellement de la batellerie et nous explorons les facteurs qui auraient été propices ou non aux investissements. L'étude des transactions nous permet ensuite de dresser un portrait des opérations financières effectuées sur les navires. Dans le dernier chapitre, nous présentons les individus qui ont participé à l'investissement et au financement de la flotte.

Avant d'exposer les principales orientations de la production scientifique relative à notre objet d'étude, nous précisons que les sources et la méthodologie sont présentées à l'intérieur de chacun des chapitres. Cette manière de procéder nous permet de faire ressortir les utilisations spécifiques que nous avons faites de chaque source pour tenter de répondre à nos différentes questions de recherche. Nous avons également choisi, pour des raisons similaires, de présenter la méthodologie propre à chacune des parties de la recherche dans les chapitres en question.

Signalons d'emblée que pour constituer notre corpus de base, nous avons eu recours à des sources officielles publiées par le ministère de la Marine et des Pêcheries, soit les listes de l'enregistrement maritime du Canada (1874-1920), de même qu'aux registres

de l'immatriculation maritime (1875-1920) et aux registres des transactions subséquentes aux premiers enregistrements (jusqu'en 1925)¹².

La recherche en histoire maritime au Québec et dans l'est du Canada

Le Bas-Saint-Laurent comme objet d'étude

L'histoire maritime des régions de l'est du Québec a été un sujet peu étudié jusqu'à ce jour. Cet état de la recherche est notamment perceptible dans les synthèses d'histoire régionale ou les monographies locales, qui ne font qu'effleurer les activités maritimes¹³.

Jusqu'à présent, la vocation maritime du Bas-Saint-Laurent n'a pas véritablement fait l'objet de travaux spécialisés. Les travaux menés par une équipe de chercheurs de l'Université du Québec à Rimouski, sous la direction des historiens Fortin et Lechasseur, constituent certes la principale référence sur la région. Mais il s'agit d'une vaste synthèse générale, accordant une place limitée à l'histoire maritime de la région. Par ailleurs, si l'on considère l'ensemble de la production scientifique dans le domaine, on constate une insuffisance de la recherche menée à l'échelle locale ou régionale. En nous penchant sur la propriété des navires, nous tenterons pour notre part d'éclairer diverses facettes de l'exploitation du milieu maritime dans la région. Nous comptons notamment mettre en lumière les pratiques commerciales des Bas-Laurentiens dans le secteur de

¹² Le dépouillement des listes de navires a été fait dans un logiciel de type tableur. Consigner les informations des registres de navires a toutefois nécessité un travail plus important. Une base de donnée relationnelle (File Maker Pro) a donc été mise sur pied et les données des enregistrements de navires ont été intégrées à ce fichier informatisé.

¹³ Bien qu'elles accordent une place convenable aux activités de pêche, ces synthèses fournissent souvent avec parcimonie des informations sur les activités de navigation. Les ouvrages historiques du Bas-Saint-Laurent, de la Côte-Nord et de la Gaspésie notamment, publiés aux éditions de l'IQRC (Fortin et Lechasseur, *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, Québec, IQRC, 1993; Pierre Frenette, dir., *Histoire de la Côte-Nord*, Sainte-Foy, IQRC, 1997; Marc Desjardins et al., *Histoire de la Gaspésie*, Québec, IQRC, 1999), sont révélateurs de cette carence.

l’investissement naval. Nous souhaitons également vérifier dans quelle mesure le capital régional est mobilisé pour la bonne marche de cette activité.

La littérature scientifique relative à la propriété maritime

Si les travaux en histoire maritime québécoise sont plutôt rares, ce secteur de recherche apparaît beaucoup mieux établi dans le reste du Canada, ainsi que du côté britannique et français. Les études réalisées au Québec portent surtout sur les conditions de navigation (description physique de la voie fluviale, de ses infrastructures et de ses ports), les travaux d’aménagement de la voie maritime (par le dragage et la canalisation du fleuve) et l’organisation de la navigation¹⁴. Ce dernier thème, soulignons-le, constitue un sujet récurrent dans l’historiographie en histoire maritime. De nombreux travaux portent sur la mise en place d’infrastructures, notamment les quais, ports, lieux de mouillage, et aides à la navigation (phares, bouées, signaux, etc.). L’administration de la navigation fluviale est également un sujet d’intérêt; les chercheurs s’intéressent tout particulièrement à la réglementation de l’exercice du transport par eau.

La propriété maritime au Québec a quant à elle été très peu analysée jusqu’à maintenant. Certains travaux permettent tout de même de poser les bases de notre étude sur le renouvellement et l’investissement dans la flotte. Parmi ceux-ci, on retrouve la thèse de France Normand sur la batellerie fluviale du port de Québec. Dans *Naviguer le Saint-*

¹⁴ Pierre Camu, *Le Saint-Laurent et les Grands-Lacs au temps de la voile, 1608-1850*, LaSalle, Hurtubise HMH, 1996; Alain Franck, *Le Saint-Laurent : 1900-1960*, L’Islet-sur-mer, Musée maritime Bernier, 1980; *Id.*, *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent : pratiques et coutumes du cabotage*, L’Islet-sur-mer, Musée maritime Bernier, 1984; Jean Martin, « L’organisation de la navigation sur le Saint-Laurent : le développement des infrastructures du transport fluvial entre 1840 et 1860 d’après les British Admiralty Charts », dans Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, *Le pays laurentien au XIX^e siècle*, Trois-Rivières; Montréal; Québec, UQTR; UQAM; Université Laval, 1992, p. 201-217.

Laurent à la fin du XIX^e siècle¹⁵, l'historienne dresse le portrait des propriétaires et créanciers engagés dans les navires immatriculés à Québec entre 1875 et 1895. D'autres travaux, moins consistants, sont également à signaler. Quelques auteurs soulèvent la question de la propriété maritime. Nous songeons entre autres à Christine Larose qui, dans son mémoire de maîtrise¹⁶, a brièvement abordé les propriétaires de petits navires et des embarcations domestiques sur le lac Saint-Pierre.

Les études substantielles sur la propriété maritime sont donc peu nombreuses au Québec. Ailleurs au Canada, la littérature scientifique est plus développée. À la fin des années 1980, par exemple, un projet de recherche de très grande envergure a été mené par les chercheurs du Maritime History Group (MHG) de Terre-Neuve, sur les flottes des provinces atlantiques. Rattachés à l'Université Memorial, les chercheurs du MHG ont mené une vaste enquête sur la transformation de l'industrie navale de l'est du Canada¹⁷. Ils ont fait une place importante à la question de la propriété des navires, mais leurs analyses se sont pour l'essentiel limitées à l'examen des vaisseaux affectés à la navigation au long cours. Ainsi, il nous faut reconnaître que les études sur l'investissement et le financement des flottes vouées au cabotage sont quasi absentes de la littérature scientifique canadienne.

¹⁵ Sainte-Foy, PUL, 1997.

¹⁶ *Relations des riverains avec le lac Saint-Pierre, 1825-1871*, Mémoire de maîtrise (Histoire), UQAM, décembre 1994.

¹⁷ Les recherches ont été menées dans le cadre du projet du Groupe d'étude sur les transports maritimes des provinces atlantiques (Atlantic Canada Shipping Project (ACSP)). Les travaux ont donné lieu à la tenue de rencontres et à la publication de comptes rendus de colloque. Outre six volumes portant sur différents aspects de l'industrie maritime atlantique, le groupe d'étude a produit une synthèse exposant les principaux traits de l'ascension et du déclin des flottes de voiliers de l'est du Canada, 1820-1914. (Eric W. Sager et Gerald E. Painting, *Maritime Capital. The Shipping Industry in Atlantic Canada, 1820-1914*, Montreal & Kingston, McGill-Queen's University Press, 1990.)

Dans l’Ouest canadien, David Bruce Farrell s’est intéressé aux propriétaires de navires de la flotte de Victoria¹⁸. Sa recherche portait essentiellement sur la participation des différents groupes professionnels à l’investissement. Explorant le rôle du transport maritime dans l’économie côtière de Victoria, il a aussi tenté de retracer les divers usages des navires.

Du côté britannique, on retrouve plusieurs études sur la propriété navale. Songeons entre autres à Basil Greenhill, Stephanie Jones (pour Boston, Lincolnshire), David J. Starkey (pour Hull) et Simon Ville¹⁹.

La transformation des flottes de l’est du Canada à la fin du XIX^e siècle

Le déclin de la voile et l’introduction de la vapeur

La technologie de la vapeur, qui fait d’abord son entrée dans les usines de la province au début du XIX^e siècle, pénètre également dans le monde des transports. Nous référons évidemment ici à l’introduction de la vapeur comme mode de propulsion sur les navires. Cette technologie se propagera toutefois avec une certaine lenteur. Les flottes qui, les premières, jouiront des avantages de la vapeur, seront celles destinées aux déplacements outre-mer. Les régions de l’est du Canada profiteront donc plus rapidement de la technologie de la vapeur. Dans les régions maritimes de l’est du Québec, la situation est

¹⁸ *A Fleet of Shipowners : Shipping Investment Patterns in Victoria, 1861-1901*, Mémoire de maîtrise (History), University of Victoria, 1993. Mentionnons que Farrell n’a pas analysé la transformation de la flotte : il s’est plutôt concentré sur la structure de la propriété navale.

¹⁹ Basil Greenhill, *The Merchant Schooners*, Annapolis (Md.), Naval Institute Press, 1988; Stephanie Jones, « Shipowning in Boston, Lincolnshire, 1836-1848 », *Mariner's Mirror*, 65 (1979), p. 339-349; David J. Starkey, « Ownership Structures in the British Shipping Industry : The Case of Hull, 1820-1916 », *International Journal of Maritime History*, 8, 2 (décembre 1996), p. 702-722; Simon Ville, *English Shipowning during the Industrial Revolution : Michael Henley and Son, London Shipowners, 1770-1830*, Manchester, Manchester University Press, 1987; *Id.*, « Shipping in the Port of Sunderland 1815-1945 : a Counter-Cyclical Trend », *Business History*, 32, 1 (janvier 1990), p. 32-51.

différente, tel que nous le montrerons dans le chapitre suivant, portant sur la transformation de la flotte bas-laurentienne. Alors qu'ailleurs au Québec — songeons à la région montréalaise — la généralisation des vapeurs modifie l'organisation du transport régional, le Bas-Saint-Laurent ne vit pas la situation de la même manière. Pour la région, l'introduction de vapeurs est d'abord le signe de la pénétration de la technologie, sans pour autant signifier une transformation des déplacements régionaux sur l'eau.

Au Canada, le premier bateau à vapeur à descendre le fleuve est l'Accomodation, lancé par le brasseur John Molson en 1809. Cette rapide introduction de l'énergie à vapeur sur un bâtiment de navigation fluviale ne doit cependant pas masquer sa lente diffusion. En effet, la vapeur se répand lentement dans les flottes, au Québec, comme ailleurs au Canada, et se généralise surtout à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, atteignant son sommet dans le dernier quart du siècle. L'utilisation de cette nouvelle énergie modifie profondément les conditions du transport maritime, celui-ci n'étant plus alors soumis à l'inconstance du vent.

La batellerie fluviale (XIX^e et début XX^e siècle)

La goélette prédomine sur le Saint-Laurent et ses affluents jusqu'aux années 1870, mais s'efface rapidement à partir des années 1880. Jusqu'au début du XX^e siècle, les vapeurs ne menacent pas réellement les voiliers, car ceux-ci sont surtout affectés au transport des passagers et du courrier, de même qu'au remorquage. La voile demeure également le moyen de transport le plus économique sur le fleuve. À partir de 1876, il y a ainsi 27 % plus de navires à voiles qu'à vapeur enregistrés au port de Québec, quoique le tonnage

des vapeurs soit trois fois plus élevé que celui des caboteurs à voiles²⁰. La cohabitation des voiliers et des vapeurs dans le transport fluvial est d'ailleurs un fait souligné par plusieurs chercheurs. France Normand indique, pour le port de Québec²¹, que la voile conserve une nette prépondérance au cours de la période 1875-1895, alors que s'opère la transition vers la vapeur (quoique le recul de la voile soit évident). Il est certain que la généralisation de la technologie de la vapeur dans les liaisons jusqu'à Montréal fait chanceler la voile au tournant du XX^e siècle.

Dans leur histoire économique et sociale du Québec²², Jean Hamelin et Yves Roby suggèrent également que les vapeurs tardent à remplacer les voiliers. À leurs débuts, les performances des vapeurs impressionnent peu les armateurs : leur efficacité est quelquefois douteuse, leur coût de fonctionnement est élevé et leur sécurité laisserait à désirer. Ceux-ci préfèrent continuer à miser sur le voilier, d'autant plus que son rendement tend à s'améliorer. Ce n'est qu'au terme d'une série de perfectionnements, entre les années 1850 et 1890, que les vapeurs s'imposeront progressivement sur les eaux fluviales.

La situation s'esquisse de manière similaire dans les provinces atlantiques, tel que le démontrent les travaux du MHG. Bien que nous ayons affaire ici à une flotte bien différente de celle affectée à la petite navigation sur le fleuve — la région atlantique est parcourue par de plus gros bâtiments, notamment par des océaniques —, leurs travaux mettent également en évidence la persistance de la voile au cours des dernières

²⁰ Alain Franck, *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent*, p. 123.

²¹ France Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle*, p. 163.

²² Jean Hamelin et Yves Roby, *Histoire économique du Québec, 1851-1896*, Montréal, Fides, 1971, p. 101-119.

décennies du XIX^e siècle. Leur étude de l'évolution des flottes de voiliers océaniques de l'est du Canada²³ montre que les facteurs du marché et les innovations technologiques permettent aux voiliers de demeurer compétitifs dans le commerce de gros jusqu'au début des années 1880, retardant ainsi l'introduction de la vapeur²⁴. D'ailleurs, l'un des chercheurs du MHG, Keith Matthew, affirme que la croissance phénoménale du nombre de grands voiliers canadiens au milieu du XIX^e siècle, s'expliquerait par l'avantage économique de ce mode de transport par rapport aux technologies alternatives offertes à l'époque, compte tenu de l'efficacité des voiliers dans le commerce de gros²⁵. Bref, même si les voiliers canadiens perdent pied plus rapidement que les vapeurs, ils participent plus activement à certains types de commerce (ex. : grain, bois) et ce, jusque dans les années 1870.

Au Québec, la voile, et non la batellerie dans son ensemble comme nous l'avons souligné précédemment, souffrira de la concurrence du rail et du camion. Bien qu'il soit, à ses débuts, un utile complément au réseau de canaux, le chemin de fer devient une menace pour la navigation intérieure à partir des années 1870, notamment en raison du fait que son service est offert même durant la saison hivernale. Néanmoins, le navire demeure avantageux sur bien des points. Plus économique pour le transport des matières pondéreuses, telles que le bois de chauffage, il constitue également un moyen de transport essentiel dans les régions peu peuplées, où le réseau de transport est très peu dense. Il constitue en outre un lien important avec les marchés extérieurs. Enfin, le

²³ Ils ont étudié les flottes de Yarmouth, Halifax et Saint John, pour la période 1860 à 1900 environ.

²⁴ David Alexander et Rosemary Ommer, dir., *Volumes Not Values : Canadian Sailing Ships and World Trades*, St. John's, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1979.

²⁵ *Ibid.*

navire facilite grandement la fréquentation est-ouest des marchés urbains tout en facilitant les relations interrives. Avec l'apparition du moteur à essence au tournant du siècle, les déplacements sont de nouveau profondément transformés. Grâce à la construction de nouvelles routes, le camion relie désormais des régions qui dépendaient de la navigation. Dans la première moitié du XX^e siècle, la route se substituera au rail, en atteignant des régions que le chemin de fer ne dessert pas. Même si le rail et la route sonnent le glas du cabotage dans certaines régions telles que la Côte-du-Sud et le Bas-Saint-Laurent, le cabotage à voiles persiste jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale dans Gaspé. Au lendemain de la guerre, la motorisation des goélettes rendra néanmoins le déclin de la voile inévitable.

Maintenant que nous avons dressé les principales orientations de la recherche relative à la propriété des navires et aux flottes fluviale et océanique, nous allons étudier la composition de la flotte bas-laurentienne. Nous tenterons notamment de vérifier si la batellerie du Bas-Saint-Laurent possède un rythme de croissance et des traits qui lui sont propres, ou si au contraire elle connaît une évolution semblable aux autres flottes de l'est du Canada. Cette étape essentielle nous permettra par ailleurs de caractériser la flotte de navires détenue par les Bas-Laurentiens.

CHAPITRE 1

LES TRANSFORMATIONS DE LA BATELLERIE DU BAS-SAINT-LAURENT, 1874-1920

Le présent chapitre s'attache à dresser un bilan des navires détenus par les intérêts maritimes du Bas-Saint-Laurent au cours des années 1874 à 1920. L'examen de la composition et de l'évolution de la batellerie régionale vise à mettre en lumière la transformation des conditions matérielles de la petite navigation, un aspect encore méconnu de l'histoire des transports dans l'estuaire laurentien. Aucune étude spécialisée n'ayant encore porté sur l'évolution de flottes estuariennes¹, notre reconstitution de la batellerie permettra d'apporter une contribution nouvelle à l'histoire des transports maritimes dans l'est du Québec. Notre démarche s'articule en deux étapes. Nous établirons tout d'abord l'inventaire des navires bas-laurentiens actifs au début de la

¹ Au Québec, peu de travaux sont consacrés aux reconstitutions de flottes. L'étude d'Alain Franck, spécialisée sur les goélettes, est davantage axée sur les conditions matérielles de navigation dans l'estuaire au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle et durant le premier tiers du XX^e siècle. Franck y dresse un portrait de l'évolution de la goélette, un voilier particulièrement adapté à la navigation fluviale dans cette section du fleuve. Toutefois, son étude est surtout descriptive et ne permet pas de cerner de manière globale les principaux traits de la transformation de la flotte. (*Les goélettes à voiles du Saint-Laurent : pratiques et coutumes du cabotage*, L'Islet-sur-mer, Musée maritime Bernier, 1984.) Quelques monographies sont à signaler du côté de l'historiographie maritime canadienne. Les travaux les plus marquants sont ceux du Maritime History Group (MHG), de l'Université Memorial à Terre-Neuve, menés par les professeurs Eric W. Sager et Lewis R. Fischer. Ces études, cependant, ne touchent pas les batelleries de cabotage, et se concentrent plutôt sur les navires de grande navigation. Notons que, dans l'ouest du Canada, aucune étude ne s'est attachée à retracer l'évolution de la composition des flottes. Nous aurions pu nous attendre à ce que David Bruce Farrell, dans son étude de l'investissement dans la flotte de Victoria, trace un portrait de la transformation de la batellerie. Loin de là, il aborde plutôt les navires par le biais des tonnages possédés par les différents investisseurs (ventilés par profil professionnel). Recourant aux registres de l'immatriculation maritime, Farrell s'est concentré sur la question des tonnages en n'en offrant que des instantanés, englobant une large période qui s'étend de 1861 à 1901. À ce sujet, consulter son étude *A Fleet of Shipowners : Shipping Investment Patterns in Victoria, 1861-1901*, Mémoire de maîtrise (History), University of Victoria, 1993.

période visée (état de la situation en 1874), puis nous nous efforcerons de retracer les temps forts de son évolution ultérieure. Comment s'opère le renouvellement de la flotte ? Qu'est-ce qui caractérise les cohortes de navires lancés après 1874 ? Voilà des questions auxquelles nous tenterons de répondre.

La batellerie qui parcourt le fleuve au XIX^e siècle est très variée, témoignant des avancées technologiques et des différents besoins des navigateurs et transporteurs. À la fin du siècle, divers types de bâtiments se côtoient dans l'estuaire laurentien : barques de pêcheurs, goélettes à voiles ou à moteur, grands voiliers, barges chargées de bois, sans compter les divers petits caboteurs côtiers à vapeur (à aubes ou à hélice). La région du Bas-Saint-Laurent est aussi dotée d'une batellerie spécialisée, qui met avantageusement à profit les caractéristiques physiques du milieu. Comme l'ont montré les travaux d'Alain Franck, les goélettes à voiles qui fréquentent la région de l'estuaire (goélettes à fond plat) se distinguent des autres voiliers utilisés ailleurs sur le fleuve (goélettes à quille, sloop). D'une structure semblable à leurs vis-à-vis, les goélettes de l'estuaire ont cependant une forme spécifique, tel que l'indique leur nom. Ce sont des bateaux de petite taille, à deux mâts, fabriqués en bois, dont le plan de dérive est peu prononcé, de manière à faciliter les chargements et déchargements et à réduire au minimum le tirant d'eau². Grâce à leur fond plat, ces bateaux peuvent accoster sur les rives, sans avoir à utiliser les quais. Le relief du littoral estuaire, caractérisé par la présence de battures, commande ainsi l'utilisation de ce type particulier de navire, capable de s'échouer en toute sécurité à marée basse.

² Alain Franck, *op. cit.*, p. 25.

Reconstituer la batellerie bas-laurentienne : considérations méthodologiques

Tout d'abord, précisons que la sélection des navires qui forment le corpus de l'étude a été effectuée sur la base du lieu de résidence des intervenants impliqués dans les transactions afférentes à ceux-ci³. Comme condition première, les navires retenus devaient avoir été la propriété d'un résident du Bas-Saint-Laurent⁴ au moins à une occasion au cours de leurs années de service. Par conséquent, les navires faisant l'objet de créances bas-laurentiennes, mais dont aucun des différents propriétaires n'aura résidé dans la région, n'ont pas été pris en compte dans l'analyse⁵.

La reconstitution de la flotte active au cours de la période d'étude (1874-1920) a nécessité le dépouillement complet des listes de l'enregistrement maritime du Canada. Produites généralement sur une base triennale, celles-ci sont dressées par le ministère de la Marine et des Pêcheries, et accompagnent son rapport annuel. Les listes agrégées énumèrent tous les navires enregistrés dans les différents ports canadiens. Elles contiennent certaines informations de base relatives au bâtiment, notamment son numéro officiel d'immatriculation (qui est un numéro unique), son nom, son lieu de construction, ses caractéristiques physiques et quelques renseignements sur son propriétaire (nom et lieu de résidence). Les navires qui apparaissent dans ces agrégés sont des bâtiments que l'État considère officiellement actifs au moment de leur recension. Les listes nous ont

³ Par intervenant, nous entendons tous les individus jouant un rôle dans le financement ou l'investissement dans la flotte, qu'ils soient propriétaires ou simplement pourvoyeurs des capitaux.

⁴ Le lecteur trouvera en p. 2 une présentation de la région d'étude.

⁵ Sans faire partie du corpus à proprement parler, ces navires (trois seulement) ont été conservés afin de mettre en évidence la participation (fortement minoritaire) des investisseurs bas-laurentiens dans la flotte extrarégionale. Nous aborderons ce point au chapitre 3.

donc permis de retracer à la fois les navires en service en 1874 et ceux nouvellement lancés après cette date, ouvrant ainsi la voie à l'étude du renouvellement de la batellerie bas-laurentienne.

Le relevé systématique des navires rattachés à notre région d'étude, à travers les huit listes disponibles (listes publiées à intervalles réguliers d'environ 6 ans)⁶, nous a permis d'identifier 223 navires construits à l'intérieur des limites de la région et/ou possédés par des intérêts bas-laurentiens. Parmi ces navires exploités entre 1874 à 1920, 195 transiteront à un moment ou à un autre entre les mains d'intérêts maritimes régionaux (les 28 autres ayant été vendus à l'extérieur de la région avant même d'être lancés). Précisons que du point de vue administratif, l'ensemble de la flotte recensée relève de Québec comme port d'attache.

Les listes publiées, comme nous venons de le voir, présentent un bilan supposé exhaustif des navires utilisés au cours de notre période, et permettent par conséquent de dresser l'inventaire des effectifs de navigation reconnus par les autorités compétentes. Toutefois, afin de vérifier leur fiabilité, nous les avons confrontées avec les registres de l'immatriculation maritime, de manière à nous assurer que notre corpus était complet. Au total, les agrégés livrent un portrait passablement fidèle de l'état de la flotte canadienne — du moins est-ce le cas dans la région ici à l'étude. Peu d'unités avaient échappé au repérage initial : parmi les 137 navires de notre corpus, 125 ont pu être

⁶ De toutes les listes de navires disponibles, nous avons sélectionné celles nous permettant de constituer un échantillon représentatif des navires en activité au cours de la période d'étude (1874-1920). À ce titre, nous avons retenu les listes de 1874 (la première réalisée par le ministère de la Marine et des Pêcheries), 1877, 1886, 1895, 1901, 1910, 1917 et 1920. Les listes qui n'ont pas été sujettes au dépouillement sont celles de 1899, 1903, 1904, 1912, 1914, 1915, 1916 et 1921.

repérés grâce aux listes dépouillées⁷. L'absence de quelques unités (5 navires) s'explique d'abord par une certaine irrégularité de la parution des listes pendant les décennies 1880, 1890 et 1900. Outre ces interruptions, il faut ajouter que le statut de propriété d'un navire est parfois de si courte durée que ce dernier ne pourra tout simplement pas paraître dans les listes (1 cas). Dans un autre cas, c'est la durée de vie du navire qui est en cause : faisant naufrage dans l'année suivant son enregistrement, le navire ne figurera évidemment dans aucune liste (1 navire).

Comme chaque liste fournit un bilan précis de l'état de la flotte en service au moment où elle est établie, les navires retirés, hors fonction, ou naufragés ne sont par conséquent pas censés y apparaître, à moins d'un retard ou d'un manquement dans la transmission des informations à l'Administration centrale du ministère de la Marine. Signalons que les navires de notre corpus, dont la majeure partie (95 %) apparaît dans les listes de navires⁸, sont quant à eux exempts de ce type d'erreur.

Le dépouillement des listes publiées nous a donc permis d'avoir un premier aperçu de la flotte détenue en région et active au cours de la période 1874-1920. Toutefois, comme les navires peuvent rester inscrits sur les listes pendant plusieurs années, conservant ainsi les mêmes caractéristiques d'une parution à l'autre, ces documents, on le comprendra, se prêtent moins bien à l'analyse du changement, et à fortiori à l'étude du renouvellement de la flotte. Une fine compréhension des enjeux de la transformation de l'industrie bas-laurentienne du transport fluvial ne pouvait donc reposer exclusivement sur leur exploitation. Ainsi, notre étude de la propriété maritime nécessitait de recourir

⁷ Ce nombre passe à 130 navires si nous considérons également les autres listes disponibles, mais non dépouillées.

⁸ Ce pourcentage inclut aussi les navires retrouvés sur les listes non dépouillées.

également aux registres de l'enregistrement maritime. Cette documentation de première main permet en effet d'identifier les bailleurs de fonds et d'inventorier les transactions effectuées sur chacun des navires. Les registres de l'immatriculation maritime fournissent un inventaire complet des navires immatriculés dans les différents ports canadiens. La procédure officielle d'enregistrement, qui, pour la période qui nous intéresse, touche les navires de plus de 10 tonneaux, permettait d'assigner un numéro unique au bateau à des fins d'identification, de consigner ses caractéristiques physiques initiales et ses altérations ultérieures, d'établir les titres de propriété du navire et de retracer les actes de vente et les contrats d'hypothèque. Pour obtenir un inventaire complet des navires rattachés à notre région d'étude, nous avons dû consulter systématiquement tous les registres de l'enregistrement pour les années 1875 à 1920, de même que les registres des transactions subséquentes aux premiers enregistrements (jusqu'en 1925)⁹.

Aux fins de l'analyse des nouveaux investissements, nous avons sélectionné les navires inscrits aux registres à partir de 1875, sans égard à ceux enregistrés auparavant et encore actifs à cette date. La recension des unités s'est close avec les derniers navires immatriculés en 1920 par un Bas-Laurentien¹⁰. Quant à l'étude de la propriété des navires, elle s'est poursuivie jusqu'en 1925. Nous avons alors parcouru les opérations financières effectuées sur les navires enregistrés pour les années 1875 à 1920, une question qui fera l'objet du prochain chapitre. C'est ainsi que nous avons constitué notre corpus de navires possédés par des Bas-Laurentiens. Un retour dans les listes agrégées

⁹ Les transactions subséquentes au premier enregistrement sont inscrites dans des registres distincts.

¹⁰ Nous n'avons donc pas retenu les navires enregistrés en 1920 par un individu résidant hors du Bas-Saint-Laurent, même si l'on retrouve des intervenants de la région dans les transactions subséquentes.

nous a ensuite permis de vérifier si certains investissements étaient absents des registres d'immatriculation, ce qui a exigé quelques allers-retours successifs entre les deux sources.

La structure de la flotte en 1874 et ses transformations jusqu'en 1920 : une vue d'ensemble

Prenant en compte les navires enregistrés de 1874 à 1920 inclusivement, l'examen de la structure de la flotte couvre ici près d'une cinquantaine d'années, au cours desquelles on observe plusieurs changements. Notre objectif sera de mettre en lumière certains effets de la modernisation de l'industrie du transport fluvial dans la région bas-laurentienne, et de répondre aux questions suivantes : quelles sont les caractéristiques de la flotte en 1874 ? ; de quelle manière évolue-t-elle ? ; enfin, comment la flotte se présente-t-elle au terme de l'étude, en 1920 ?

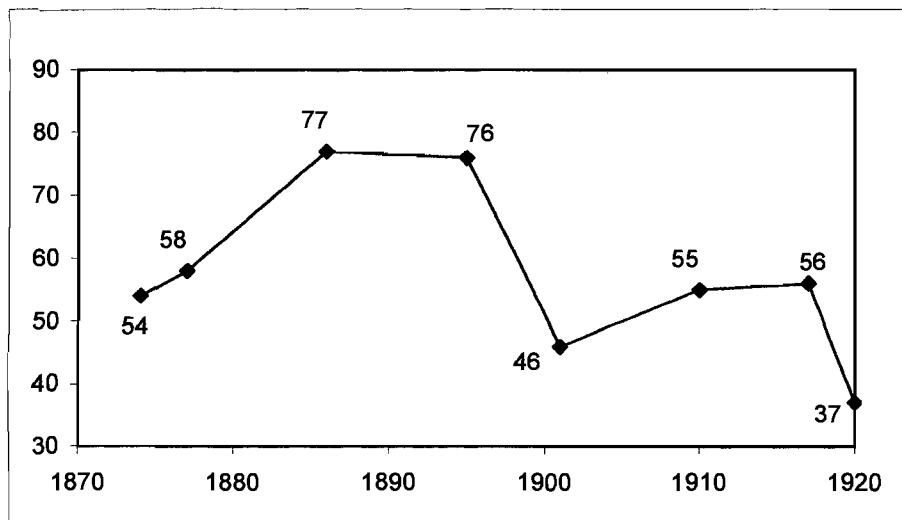
La taille de la flotte

La reconstitution de la flotte active au cours de la période¹¹ montre que le nombre total de navires ne franchit en aucun moment la barre des 80 unités, atteignant tout au plus 75 unités à son apogée (figure 1.1). Au début de la période, en 1874, la flotte se compose de 54 embarcations. En 1920, la présence de seulement 37 navires semble à première vue suggérer une lente diminution, équivalant à un recul d'environ 1/3 d'un bout à l'autre de la période. L'examen attentif de l'évolution de la flotte montre toutefois un certain effort

¹¹ Nous rappelons que 195 navires de propriété bas-laurentienne sont en activité de 1874 à 1920.

de renouvellement, principalement dans la première moitié des années 1880¹². En effet, en 1886, la flotte grimpe à 77 unités. Elle se maintiendra ainsi pendant un peu plus d'une décennie, pour péricliter abruptement au tournant du XX^e siècle, avec 46 navires. Cette chute est non seulement importante en terme numérique, mais elle se produit en tout juste 6 ans ! Avec une légère hausse des investissements dans les années 1900, la taille de la flotte est relativement stable jusqu'en 1921. En revanche, la dernière liste dépouillée, celle de 1921, nous met sur la piste d'une véritable sclérose de l'industrie maritime régionale.

FIGURE 1.1
Taille de la flotte bas-laurentienne, 1874-1920 (en n. unités)



Source : Compilation à partir des « Listes de l'enregistrement maritime du Canada », DSC, « Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries », 1874-1920.

¹² Quoiqu'il soit actuellement difficile de nous prononcer sur les causes de cette croissance, il y a lieu de se demander si celle-ci correspond à l'apparition de nouveaux joueurs parmi les investisseurs, ou encore, à l'émergence de nouveaux besoins de transport. Des éclairages supplémentaires sur la question seront apportés dans le chapitre suivant.

D'un point de vue comparatif, la taille de la flotte bas-laurentienne apparaît de prime abord bien modeste face à la flotte du port de Québec. En effet, la part régionale oscille entre 6,8 % et 8,8 % selon les années. Bien qu'il soit malaisé de comparer cette flotte avec celles de secteurs maritimes situés à proximité, par exemple Gaspé, on constate qu'elle est d'une ampleur adaptée à une région de forte tradition maritime. Les recensements agrégés fournissent à ce sujet quelques repères utiles. Les données issues des tableaux de propriété foncière et maritime, pour l'année 1871, montrent en effet quelques similarités quant au nombre de navires possédés dans les districts des régions du Bas-Saint-Laurent et de Gaspé. Dans les districts du Bas-Saint-Laurent (Témiscouata, Rimouski-Ouest et Rimouski-Est), on dénombre 39 navires¹³, des effectifs comparables au nombre de navires possédés dans Gaspé (districts de Gaspé-Ouest, Gaspé-Centre et Gaspé-Est), soit 34 navires¹⁴.

¹³ Pour la région du Bas-Saint-Laurent, on note ainsi une différence de 15 navires lorsqu'on juxtapose les données des tableaux de propriété maritime des recensements (39 navires) et des listes de navires (54 navires).

¹⁴ Il faut garder à l'esprit que cette comparaison ne fournit que des indices, car le recensement concerne essentiellement les petites embarcations, lesquelles sont absentes des registres de l'immatriculation maritime. D'ailleurs, ces registres ne permettent pas de recenser l'ensemble des effectifs navals d'un district de navigation. Selon la dernière modification à la loi de l'enregistrement des navires (1874), pour la période ici considérée, « [...] les navires pontés (de moins de 10 tonneaux) mus seulement par la voile et tous les voiliers sans pont [quel que soit leur tonnage] seront exclus de l'enregistrement [...] ». Sur cette question, voir France Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle : une étude de la batellerie du port de Québec*, Sainte-Foy, PUL, 1997, p. 71-72. À ces cas d'exclusion, il faut ajouter les « vapeurs fédéraux », propriété de l'État et employés au service de Sa Majesté pour l'entretien des voies d'eau, l'alimentation des phares, etc., qui ne sont pas astreints à l'enregistrement.

L'évaluation des effectifs de navigation domestique est d'autant plus complexe que le tableau relatif à la navigation (recensement) comprend plusieurs incohérences, notamment en ce qui a trait aux types de navires recensés. Les données des colonnes 6 et 7 du tableau de propriété maritime (navires à voiles) ont été classées dans les agrégés sous la rubrique des voiliers de grande navigation. Une autre confusion apparaît lorsqu'on constate que les entrées faites aux colonnes 6-7 concernent en fait tous les navires se rapportant aux dispositions du *Merchant Shipping Act* (donc tous les voiliers de cabotage commercial d'une jauge supérieure à 15 tonneaux). Par ailleurs, les colonnes 8 et 9 (« bateaux »/embarcations tels que bateaux plats, esquifs, bacs, etc.) ont en fait servi à la recension des « [...] bâtiments de pêche, de plaisance, aux véhicules utilisés pour les déplacements personnels ou bien encore aux embarcations non pontées qui sont exemptées de l'enregistrement maritime [...] » (ces statistiques n'incluent toutefois pas les navires de la marine marchande intérieure). *Ibid.*, p. 66-67.

La composition de la flotte

L'examen de la composition de la flotte montre que celle-ci est très homogène. À travers l'ensemble de la période, les listes agrégées indiquent une majorité de voiliers (94 %), parmi lesquels presque tous sont des goélettes, l'autre part (approximativement 5 %) étant constituée de quelques sloops et barges. D'ailleurs, la distribution des différents types de gréement se modifie très peu entre les deux années charnières (les variations se chiffrant généralement entre 1 et 3 %). La présence d'une large part de goélettes, probablement à fond plat¹⁵, est certainement reliée au fait que la frange littorale bas-laurentienne est essentiellement constituée de battures.

L'uniformité des unités en service constitue l'une des caractéristiques fondamentales de la flotte tout au long de la période. Dans les années 1870 et 1880, l'homogénéité de la flotte est particulièrement frappante : les Bas-Laurentiens ne possèdent en fait que des voiliers ! Les premiers vapeurs (2) apparaissent au cours de la première moitié de la décennie 1890. Enfin, à partir des années 1900, avec les besoins des compagnies de navigation allant faire du fret sur la Côte-Nord, on note une hausse plus significative des

¹⁵ La profondeur moyenne des navires du corpus (6,8 pieds) indique que nous avons effectivement affaire à des embarcations à fond plat (la longueur moyenne est quant à elle de 60 pieds et la largeur moyenne de 18,6 pieds). La comparaison des dimensions moyennes de la flotte bas-laurentienne (tonnage, longueur, largeur et profondeur) avec la flotte totale rattachée au port de Québec en 1874 et en 1895 révèle que la profondeur moyenne des navires du corpus est légèrement inférieure à celle de l'ensemble des navires enregistrés à Québec, alors que le ratio des dimensions de tonnage, de longueur et de largeur est plus élevé.

L'étude de la taille des navires actifs en 1874 nous montre d'ailleurs que la différence entre les longueurs maximales (79 pieds) et minimales (27 pieds) est davantage marquée que celle qui touche la profondeur (maximum de 9,4 pieds et minimum de 4,5 pieds) ou la largeur (maximum de 23,5 pieds et minimum de 9,8 pieds). Avec les années, ce fait se confirmera. En 1920, la longueur oscillera entre 30,6 et 11,5 pieds, alors que la profondeur se situera entre 10,4 et 3,5 pieds et la largeur, entre 28,2 et 10,5 pieds.

vapeurs : dans les années 1900, l'effort de renouvellement se chiffre à 3 navires, passant à 7 dans les années 1910.

Cette proportion de vapeurs, bien qu'elle étonne de prime abord par son faible nombre, est à notre avis très significative dans une région telle que le Bas-Saint-Laurent. En effet, à l'époque, Montréal, détient le quasi-monopole des compagnies de navigation à vapeur. La subsistance de certaines unités hors de son emprise montre alors qu'il y place à la concurrence. En dehors de la présence de quelques vapeurs, la flotte bas-laurentienne est en grande partie gréée à voiles. En 1874, nous le rappelons, la flotte compte 54 navires. Tous sont des voiliers, et 98 % d'entre eux des goélettes (une seule barge est présente). Dès le départ, nous sommes donc en présence d'une flotte très uniforme, qui se diversifiera légèrement par la suite, principalement à partir du XX^e siècle.

Le nombre d'unités mobilisées est tout autre en 1920 : seuls 37 bâtiments sont la propriété de Bas-Laurentiens. Au-delà de la diminution frappante du nombre d'unités en service, la nature même de la flotte nous invite à réflexion. En 1920, les modifications évidentes de sa composition supposent une adaptation aux nouveaux besoins nés du XX^e siècle, de même que l'ouverture aux nouvelles technologies. En effet, sur les 37 navires, 6 tirent alors profit de l'énergie de la vapeur. Leur présence est cependant peu imposante puisque la voile occupe encore une large place. Parmi les 31 voiliers de la liste de 1920, 87 % sont des goélettes et 13 % des sloops. L'évolution de la capacité de charge des bâtiments (tonnages enregistrés) suit une autre tendance. Signe de la modernisation de la flotte, malgré une baisse significative du tonnage global — on passe de 2256 à 1769 tonneaux enregistrés — les unités mobilisées sont maintenant de plus

grande contenance. En effet, le tonnage moyen des navires passe de 41,8 (1874) à 47,8 tonneaux enr. (1920), soit un taux de croissance d'environ 14 %.

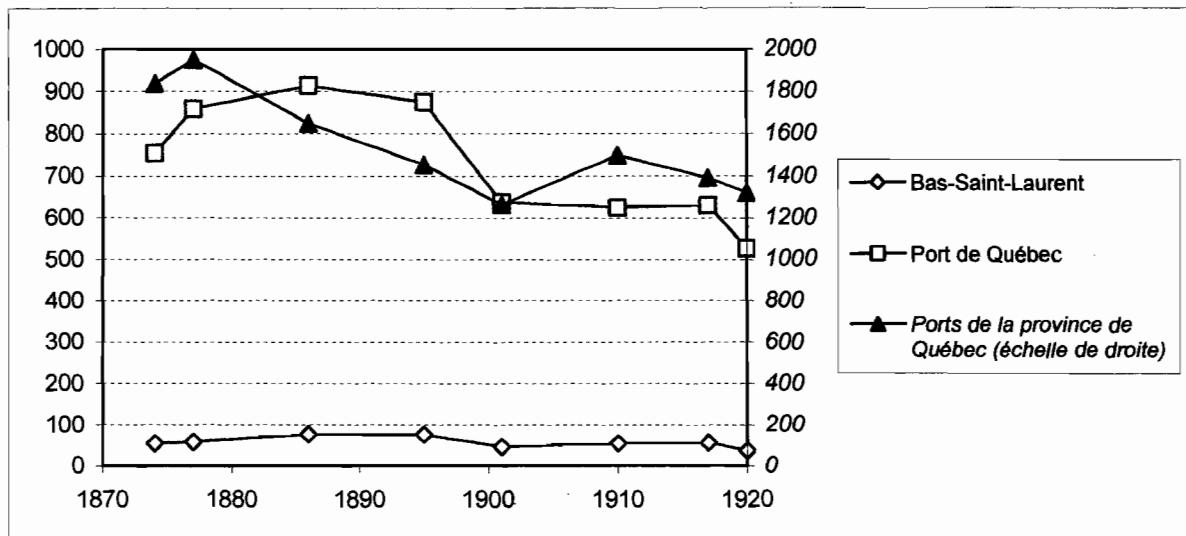
Facteurs de changement

Le taux de croissance de la flotte régionale, loin de se calquer sur celui des autres flottes de la province, présente plutôt quelques similarités avec celui du port de Québec (figure 1.2), dont elle constitue en fait un sous-ensemble. En effet, la progression irrégulière de la flotte régionale contraste avec le rythme de croissance plus constant de la flotte provinciale¹⁶. De 1877 à 1901, la batellerie québécoise diminue de façon lente et constante, sans connaître de hausse visible. Bien que la proportion de navires bas-laurentiens au sein de cette flotte soit peu élevée, celle-ci tend à s'accroître avec les années, passant de 0,03 % à 0,05 % de 1874 à 1895, et ce, alors que la flotte de la province enregistre une baisse de 20,9 % pour les mêmes années. En revanche, si on prend en considération les navires rattachés au port de Québec, la proportion des navires bas-laurentiens se maintient tout au long de la période (avec une moyenne de 0,1 %), alors que la flotte de ce port diminue de 17,1 % de 1874 à 1910 (ou de 30,1 % de 1874 à 1920). Il va sans dire que les mouvements de la batellerie bas-laurentienne suivent d'assez près ceux de la flotte enregistrée au port de Québec. Le Bas-Saint-Laurent étant sous la sphère d'influence de Québec, la chute de la flotte québécoise, de toute évidence, aura eu un impact notable sur notre flotte.

¹⁶ Nous référons ici aux navires inscrits dans l'ensemble des livres d'enregistrement des différents ports québécois (Amherst (îles de la Madeleine), Gaspé, Montréal, New Carlisle, Paspébiac, Percé, Québec, Saint-Jean et Sorel).

FIGURE 1.2

Évolution de la taille de la flotte du Bas-Saint-Laurent, du port de Québec et des ports de l'ensemble de la province (en n. unités)



Source : Compilation à partir des « Listes de l'enregistrement maritime du Canada », DSC, « Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries », 1874-1920.

Certaines pistes permettent d'alimenter la réflexion sur la question des liens qui s'établissent entre le port de Québec et le Bas-Saint-Laurent. Tel que plusieurs chercheurs l'ont montré avant nous¹⁷, le déclin de la flotte rattachée au port de Québec s'explique par la reconfiguration des réseaux d'échanges et le déplacement du centre d'influence de Québec vers Montréal¹⁸. Rappelons à cet effet que, pendant la seconde moitié du XIX^e siècle, le port de Québec est déclassé comme port international, en dépit de ses avantages naturels comme port de tête d'estuaire. À cette époque, le port de Montréal accapare progressivement une part croissante du trafic et s'intègre davantage aux réseaux d'échanges nord-américains. Sans nier cette rivalité entre les deux ports, il faut savoir que la diminution de la taille de la flotte du port de Québec s'inscrit

¹⁷ France Normand, *Navigation intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIX^e siècle*, Mémoire de maîtrise (Études québécoises), UQTR, octobre 1988, p. 4-13; René Durocher, collab. P.-A. Linteau, *Histoire du Québec (1867-1970)*, Trois-Rivières, Boréal Express, 1970, p. 115-117.

¹⁸ F. Normand, *op. cit.*, p. 4-6.

« [...] dans le contexte plus large de la précarité de l'industrie navale sensible à l'échelle du pays¹⁹. » Dans les décennies 1880 et 1890, le déclin du trafic océanique et l'amélioration du système de transport terrestre portent un coup dur à l'industrie navale québécoise.

Divers facteurs influencent le destin de ces ports. Parmi eux, on compte l'amélioration de la navigation et de la signalisation sur le fleuve Saint-Laurent (canalisation, dragage, bouées, phares, etc.), l'introduction des vapeurs sur les eaux de l'intérieur²⁰ et la diminution des activités commerciales entre Québec et ses régions proches.

Quoi qu'il en soit, la comparaison entre la flotte du port de Québec et celle de la région bas-laurentienne demeure critiquable, puisque la première comprend des navires de toutes catégories, dont un important contingent de bâtiments océaniques destinés au commerce outre-mer, alors que la flotte bas-laurentienne est composée exclusivement de caboteurs.

L'évolution de la taille de la flotte bas-laurentienne au cours des années qui nous intéressent pourrait également s'expliquer par le repositionnement des échanges interrégionaux et la transformation des activités économiques de la région. Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, en effet, les produits de l'industrie laitière (beurre et fromage) prennent une part croissante dans les exportations régionales. C'est d'ailleurs au cours des années 1850-1870 que les exploitations agricoles bas-laurentiennes arrivent

¹⁹ F. Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle*, p. 79.

²⁰ Ceux-ci atteignent la métropole montréalaise plus efficacement que les voiliers.

à dégager des surplus pouvant être écoulés sur les marchés extérieurs²¹. Il s'agit essentiellement de produits destinés au marché de Québec et de ses environs. Puis, au début du XX^e siècle, les exportations régionales seront davantage basées sur la culture de la pomme de terre et l'exploitation forestière (produits des usines de sciage et de bois à pâte). Par ailleurs, à cette même époque, le Bas-Saint-Laurent dispose de surplus agricoles et alimente notamment la Côte-Nord, dont l'approvisionnement se fait par voie maritime, la région restant dépourvue de routes terrestres pendant une grande partie du siècle²². Une large part des travailleurs et des équipements utilisés sur la Côte-Nord proviennent également du bas du fleuve. Enfin, le Bas-Saint-Laurent exporte aussi des billes de bois et des ballots de pâtes vers Trois-Rivières et le Saguenay, de même que du bois d'œuvre vers l'Europe.

Quant aux pêcheries, elles n'insufflent pas véritablement leur rythme à l'économie régionale. Tout au long de la période d'étude, le prélèvement des ressources halieutiques du bas estuaire ne constitue pas une source de revenus importante pour la population régionale. Celles-ci représentent en fait un apport plutôt marginal dans l'économie. Pour peu qu'elle fournisse des bénéfices aux Bas-Laurentiens, c'est essentiellement au cours des années 1850 à 1880 que la pêche aura constitué une activité d'appoint digne d'intérêt. À cette époque, cette dernière occupe le maximum de travailleurs, et le volume des prises culmine²³.

²¹ Jean-Charles Fortin et Antonio Lechasseur, *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, Québec, IQRC, 1993, p. 275.

²² Ce n'est qu'entre 1938 et 1943 que la Nationale 15 est prolongée jusqu'à Baie-Comeau.

²³ *Ibid.*, p. 287.

En somme, au cours de la période 1874-1920, la pêche et la forêt demeureront des ressources secondaires, l'agriculture occupant toujours le premier rang dans l'économie régionale. Sans sous-estimer son apport dans le développement (surtout dans la décennie 1850), l'exploitation forestière n'en constitue pas non plus le moteur. Les chiffres sont éloquents à cet égard : en 1880, la production du bois d'œuvre dans le Bas-Saint-Laurent représente seulement 2 % du total de la province²⁴. Toutefois, avec le retour de la grande entreprise dans la région à compter des années 1890 (elle était quasi absente depuis les années 1860), celle-ci renoue avec l'industrie du sciage. Au tournant du siècle, une dizaine d'usines de sciage ou de pâte de bois seront construites à l'embouchure des rivières et dans les bassins lacustres du plateau bas-laurentien²⁵. La région contribuera pour 30 % du sciage de la province dans les années 1920. Cette participation régionale à l'expansion industrielle, basée sur l'exploitation des forêts, aura évidemment un effet positif sur la main-d'œuvre locale, fournissant de l'emploi à des centaines de travailleurs. Les usines érigées au milieu de nouvelles agglomérations villageoises réduiront ainsi l'exode de la population masculine²⁶.

Nous croyons que la demande extérieure en produits agricoles et forestiers aura eu une influence sur l'évolution de la taille de la flotte régionale. Au milieu du XIX^e siècle, certaines agglomérations régionales s'insèrent de manière plus marquée dans l'économie de marché. À titre d'exemple, Rivière-du-Loup devient, vers les années 1890, le

²⁴ *Ibid.*, p. 284.

²⁵ « Des scieries entrent en production à Rivière-Trois-Pistoles, Rimouski, Saint-Anaclet, Sainte-Angèle, aux chutes de Métis, à Saint-Ulric et à Matane. Des usines de pâtes de bois sont construites à Saint-Antonin, Fraserville et Rimouski. » *Ibid.*, p. 361.

²⁶ L'exploitation forestière nécessite un grand nombre d'employés à toutes ses étapes : les opérations de coupe et le « charroyage » des billes de bois vers les moulins ou les usines retiennent également une grande partie des effectifs humains. (Edgar Porter, « L'exploitation forestière » dans Esdras Minville, *La forêt*, Montréal, Fides, 1944, p. 151-166.)

carrefour commercial de la région. Déjà, en 1831, l'agglomération Rivière-du-Loup—Fraserville empruntait un visage urbain et les activités commerciales commençaient à s'y affirmer, dans un Bas-Saint-Laurent alors essentiellement rural. Avec l'introduction du chemin de fer²⁷, la vocation commerciale de Rivière-du-Loup se confirme. La municipalité s'inscrira bientôt comme centre de distribution et de commerce de gros pour l'est du Québec. Par ailleurs, les navires viennent s'y arrêter pour charger le produit des usines de sciage, une activité commune à plusieurs localités riveraines, de Rivière-du-Loup à Matane.

Mais comment interpréter le déclin rapide de l'offre de transport par eau ? Divers facteurs, tant internes qu'externes, peuvent être évoqués pour comprendre la situation. Parmi ceux-ci, il nous faut considérer la reconversion des activités régionales à l'exploitation forestière. Le développement régional, après 1890, s'articule fortement autour de la forêt; il est largement tributaire de l'entrée de capitaux étrangers au cours des années 1897 à 1936. Bien que la cueillette et la transformation des produits du bois entraînent des besoins de transport accrus, ce sont les investisseurs étrangers qui détiennent le contrôle des moyens de transport (barges). De plus, même si l'ouverture de la Côte-Nord a amené la naissance et le développement de compagnies maritimes bas-laurentiennes, les unités qui y sont exploitées sont également entre des mains externes. En somme, le Bas-Saint-Laurent a non seulement moins d'emprise sur son propre développement économique, mais il en a aussi moins sur son réseau de transport local.

²⁷ « Tête d'étape de la route du Témiscouata vers les colonies britanniques de l'est, terminus du chemin de fer du Grand Tronc en 1860, tête de ligne de l'Intercolonial en 1876 et du chemin de fer du Témiscouata en 1889 [...] », Fraserville connaît une croissance soutenue sous l'impulsion du rail. J.-C. Fortin et A. Lechasseur, *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, p. 363.

Certes, on a toujours besoin de barges pour transporter le bois aux océaniques²⁸, mais ce ne sont plus des Bas-Laurentiens qui possèdent ces bateaux.

Au début du XX^e siècle, toujours selon la périodisation fournie par Fortin et Lechasseur, le Bas-Saint-Laurent s'insère davantage au sein de l'ensemble nord-américain. La région connaît dans les années 1890 à 1905 sa plus grande période d'expansion industrielle, essentiellement basée sur le sciage. Par ailleurs, l'agriculture et l'industrie du sciage de la région trouvent des débouchés nouveaux au centre du Canada. Le chemin de fer prend une place grandissante dans l'acheminement de la production locale, au détriment des activités de cabotage.

Ainsi, la diminution de la flotte pourrait s'expliquer par la croissance de l'industrie du bois d'œuvre, qui a pour effet de déclasser les voiliers au profit du chemin de fer. Alors que le bois de chauffage, moins rentable, était réservé au transport par goélette, le bois de construction, à valeur ajoutée plus grande, était généralement transporté par train. La fin des années 1870 correspond d'ailleurs à l'expansion du réseau ferroviaire dans la région. De nombreux projets de construction de chemin de fer sont lancés ou trouvent alors leur aboutissement, ceux-ci visant notamment la connexion avec les Maritimes. Parmi ces projets, notons la construction de l'Intercolonial (1869-1876) entre Rivière-

²⁸ Le rebord sud de l'estuaire n'offre pas un milieu propice aux océaniques pour le chargement des marchandises en raison de la faible profondeur de l'eau près du littoral. À l'époque étudiée, une des méthodes pratiquées consiste à charger des barges au quai. Celles-ci se déplacent ensuite vers les navires océaniques pour procéder au transbordement. Fortin et Lechasseur glissent quelques mots au sujet de cette technique de chargement utilisée par la compagnie Price au quai de Rimouski, lors de ses envois outre-mer : « De la cour à bois on achemine le produit fini vers le quai de la compagnie d'où les barges à fond plat partent s'accoster aux océaniques ancrés à quelques encablures du rivage. » (Marie-Ange Carton et al., *Mosaïque rimouskoise : une histoire de Rimouski*, Rimouski, Comité des fêtes du cent cinquantième anniversaire de la paroisse de Saint-Germain de Rimouski, 1979, p. 426-446; cité dans J.-C. Fortin et A. Lechasseur, *op. cit.*, p. 400.)

du-Loup et Matapedia (raccordement avec Halifax)²⁹ et la construction du Témiscouata Railways, de 1888 à 1889, qui permet le raccordement de Rivière-du-Loup à Edmundston.

En définitive, l'essor de l'industrie du sciage a des impacts non négligeables sur les transports régionaux. Cela étant, ces transformations ne s'accompagnent pas de profonds bouleversements dans la composition de la flotte. Par ailleurs, le déclin de la taille de la flotte, au cours des années 1895 à 1901, n'entraîne pas non plus de modification majeure dans les types de navires mis en service. Au contraire, avec une augmentation de seulement 1 % du côté des voiliers, la proportion des unités mues par la voile et la vapeur est plutôt stable. Les transformations les plus significatives se situent plutôt au niveau de la distribution des différentes catégories de gréement. En effet, on passe de 96 à 93 % de goélettes et de 4 à 7 % de sloops.

Les effets de cette diminution des investissements doivent toutefois être tempérés. L'examen attentif des données révèle effectivement que le déclin de la taille de la flotte trouve aussi ses origines dans le vieillissement des unités en service³⁰. En tenant compte de la durée de vie moyenne des navires ici analysés, essentiellement des voiliers en bois, dont la durée de vie avoisine les vingt ans, il est probable qu'un bon nombre des unités actives dans les années 1870 aient cessé leur activité dans les années 1890³¹. Celles-ci

²⁹ L'Intercolonial part de Halifax et vient rejoindre le Grand Tronc à Rivière-du-Loup.

³⁰ L'étude des fermetures de registre des navires du corpus nous révèle que, parmi les 31 navires mis hors service, 19 % sont retirés dans la décennie 1910 et 61 % dans la décennie 1920. Évidemment, si nous avions prises sur les fermetures de registre des navires enregistrés avant 1874 et actifs au cours de la période d'étude, nous pourrions nous prononcer avec plus d'exactitude.

³¹ Les navires actifs en 1874 ont en moyenne 13 années de service. Considérant que l'espérance de vie des goélettes en bois est généralement de 20-25 ans, on peut estimer que la batellerie de départ, au mi-temps de sa carrière, n'est pas surannée, d'autant plus que de nouvelles unités viennent progressivement remplacer les navires retirés de la circulation ou même s'ajouter aux effectifs de transports existants.

n'étant plus remplacées par de nouveaux effectifs, la flotte a soudainement connu un déclin notable. Il est alors probable qu'un certain nombre de joueurs, confrontés à l'essoufflement de l'économie régionale, soit parvenu à tirer profit de la situation en rachetant des navires sur le marché de l'occasion. Ainsi, plutôt que de s'enrichir de nouvelles unités, la flotte aura plutôt subi un changement structurel, certaines unités étant ainsi « recyclées » en changeant de mains.

En cette période de changements majeurs, alors que la flotte diminue, il serait maintenant intéressant de voir ce qu'il en est de l'évolution de la capacité de transport.

Le tonnage des navires

La capacité de transport des navires (exprimée en tonneaux enregistrés)³² est peu élevée. Le tonnage moyen des embarcations actives de 1874 à 1920 avoisine les 45 tonneaux, toutes périodes confondues. Leur taille passablement réduite s'explique aisément, puisque nous avons affaire dans ce cas à de petites embarcations destinées essentiellement au cabotage le long des côtes et à un transport régional au périmètre passablement circonscrit³³.

Il convient d'apporter quelques précisions concernant la composition de notre corpus de navires. Considérant que les navires pris en compte sont soumis aux lois de

³² Le tonneau enregistré équivaut à 2,83 mètres cubes ou 100 pieds cubes anglais. Spéficions que le tonnage enregistré correspond à la capacité de charge réelle du navire, c'est-à-dire au volume intérieur de sa cale. Dans le cas des vapeurs, cette mesure de la jauge est obtenue en soustrayant le volume de la machine de propulsion du tonnage brut. Notre corpus comprend également quelques voiliers dont il faut déduire quelques pièces occupées par l'équipage, d'où la pertinence de traiter dans cette étude en termes de tonneaux enregistrés.

³³ La capacité de charge minimale des bâtiments de navigation hauturière se situe quant à elle à environ 100 tonneaux. F. Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle*, p. 75.

l'enregistrement maritime³⁴, leur contenance dépasse généralement la quinzaine de tonneaux. Comme la loi n'oblige pas les propriétaires de navires de moins de 15 tonneaux à s'enregistrer auprès des autorités maritimes (le plancher passe à 10 tonneaux à partir de 1875)³⁵, la flotte ici recensée compte essentiellement des navires de plus grande contenance. Par conséquent, même si notre corpus comporte très peu de navires de faible tonnage, ils ont sans doute été nombreux dans une région maritime comme le Bas-Saint-Laurent. Non seulement ces embarcations sont davantage à portée de bourse, mais elles répondent adéquatement au petit cabotage et au prélèvement de la ressource halieutique. Bien qu'elles jouent un rôle non négligeable dans l'économie régionale, les embarcations domestiques³⁶ (généralement de moins de 15 tonneaux), nous le rappelons, n'ont pas été retenues, notre recherche devant plutôt porter sur l'étude des navires commerciaux.

³⁴ Avec l'instauration des premières mesures d'enregistrement naval, en 1787, les principales caractéristiques physiques des navires (dimension et jauge (mesurée en tonneaux)) sont consignées par les registreurs de navires. Dès 1823, grâce à l'évolution des procédures d'enregistrement, de nouvelles informations sont inscrites, touchant le type de gréement et la répartition des parts de propriété. À partir de 1835, les certificats s'enrichissent des listes de transactions afférentes au navire. *Ibid.*, p. 14.

³⁵ Rappelons que l'amendement à la loi sur l'enregistrement des navires, en 1874, exclut les navires de moins de 10 tonneaux munis uniquement par la voile et tous les voiliers sans pont, quelque soit leur tonnage. *Ibid.*, p. 72.

³⁶ Ces embarcations sont inventoriées dans les tableaux de propriété des recensements nominatifs.

Vers une hausse de la capacité de transport ?

Avant de nous pencher sur la croissance de la capacité de charge des navires, nous aimerions d'abord montrer quelques distinctions entre les deux types de propulsion (voilier / vapeur). Nous reviendrons plus loin sur la question de leurs usages.

La répartition de la flotte en fonction du type de propulsion révèle certaines particularités eu égard à leur capacité de transport respective. Le tonnage moyen des voiliers en activité de 1874 à 1920, qui forment au cours de la période environ 94 % des effectifs, est de 42,76 tonneaux enregistrés. Le tonnage collectif de ces voiliers est de 7825,02 tonneaux. Quant aux vapeurs, leur tonnage moyen est de 81,4 tonneaux (le tonnage brut moyen se situe pour sa part aux alentours de 125 tonneaux) avec un tonnage collectif de 977,3 tonneaux.

Une observation plus fine par catégorie de tonnage vient toutefois diminuer la portée de cette comparaison (voir le tableau 1.1). D'abord, trois vapeurs ont un tonnage grandement supérieur aux autres (448,49 t., 147,40 t. et 108,97 t.) Ainsi, si on ne considère que les 9 autres vapeurs, le tonnage moyen s'abaisse à 30,27 tonneaux (tonnage collectif de 272,40 t.), un nombre qui se rapproche davantage de la moyenne des voiliers (42,76 t.).

TABLEAU 1.1
Tonnage des vapeurs en activité (1874-1920)

<i>Catégorie</i>		<i>Tonnage enregistré</i>	<i>Tonnage brut</i>
Faible tonnage		6,37	7,74
		7,08	10,41
		11,37	19,87
		13,22	19,44
		15	18,26
Tonnage moyen	moyen-intermédiaire	25,28	37,17
		34,57	50,84
	moyen-élevé	78,99	126,7
		80,52	112,22
Tonnage élevé (navires de grande navigation)		108,97	146,77
		147,4	244,86
		448,49	704,29

Source : Compilation à partir des « Listes de l'enregistrement maritime du Canada », DSC, « Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries », 1874-1920.

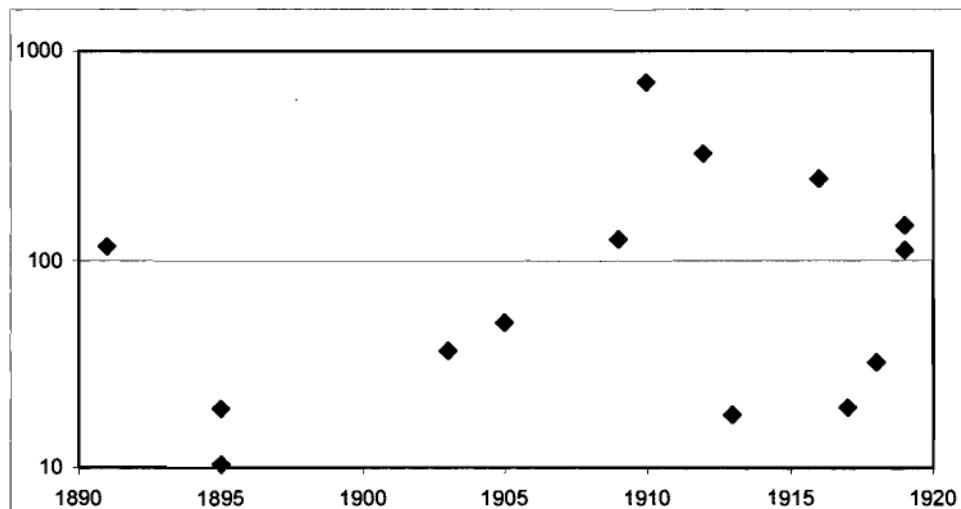
Voyons maintenant si la capacité de charge tend à augmenter chez les nouveaux vapeurs immatriculés entre 1875 et 1920³⁷. À ce sujet, on constate qu'il y a peu de distinction sur le plan des catégories de tonnage, d'une décennie à l'autre. À partir de 1909, toutefois (figure 1.3), on assiste à une certaine hausse du tonnage des nouveaux vapeurs. Autrement, la capacité de transport des vapeurs reste assez différenciée tout au long de la période. Le petit nombre de vapeurs en activité au cours de la période ne permet pas non plus de se prononcer sur une éventuelle diminution des tonnages moyens. Sur ce point, le suivi de la flotte de vapeurs enregistrés au port de Québec est plus aisés du fait du nombre substantiel d'unités³⁸. Ce groupe de vapeurs montre ainsi quelques distinctions assez marquées de 1874 à 1895. France Normand note en effet un « [...] »

³⁷ Parmi les quinze vapeurs ajoutés, treize sont propulsés par hélice et deux par des roues à aubes. Précisons également que douze vapeurs ont une coque en bois, deux en fer et un en acier.

³⁸ En 1874, on retrouve 102 vapeurs enregistrés à Québec, et 129 en 1895. F. Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle*, p. 211.

abaissement des tonnages moyens d'environ un tiers par rapport à la situation initiale (de 102 à 67 tonneaux enregistrés) [...]³⁹ », cette baisse s'expliquant par le développement du secteur de services au détriment de celui du transport de fret.

FIGURE 1.3
Renouvellement de la flotte de vapeurs, 1891-1920 (tonnage enregistré)⁴⁰



Source : *Registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1875-1920*.

Quant aux voiliers en activité au cours de la période d'étude, ils ne sont pas très spacieux, comme nous l'avons vu précédemment. Le niveau plutôt réduit du tonnage moyen s'explique sans aucun doute du fait que 95 % d'entre eux sont des goélettes fréquentant les rives de l'estuaire. Les conditions de navigation dans ce secteur du fleuve imposent certaines contraintes, notamment en ce qui concerne le format de la cale du voilier, qui doit être passablement réduite, afin de lui permettre de circuler et de s'échouer sans trop de difficultés. Outre l'adaptation aux conditions physiques, le type de navire présent dans notre corpus tient sans doute aussi, comme il a été mentionné plus

³⁹ *Ibid.*, p. 125.

⁴⁰ C'est en 1891 qu'on retrouve le premier investissement dans la vapeur.

haut, des besoins des habitants, qui les amènent à se tourner vers des embarcations de petite taille, adaptées à leurs besoins de déplacement sur de très courtes distances entre les villages voisins situés le long du fleuve ou sur les nombreuses rivières parcourant le territoire⁴¹.

Les listes de l'enregistrement maritime révèlent une hausse du tonnage des voiliers (41,77 tonneaux enregistrés en 1874 à 45,13 en 1920). La diminution de la taille de la flotte n'a donc qu'une influence limitée sur son tonnage total puisque la capacité de charge des unités s'accroît, signe de leur adaptation aux conditions du commerce et de leur ouverture aux nouvelles opportunités de navigation sur le fleuve (nous reviendrons plus loin sur cette question). En effet, le tonnage total passe de 2 255,8 à 1 398,9 tonneaux enregistrés. Il importe ici de souligner que cette hausse du tonnage moyen est principalement due à l'allongement des navires, tel que le montre le tableau suivant, alors que la largeur et la profondeur sont plutôt stables entre les deux années charnières.

TABLEAU 1.2
Dimensions moyennes (en pieds) des navires actifs en 1874 et en 1920

Année	Longueur moyenne	Largeur moyenne	Profondeur moyenne
1874	54,54	17,05	7
1920	60,92	19,18	6,43

Source : Compilation à partir des « Listes de l'enregistrement maritime du Canada », DSC, « Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries », 1874-1920.

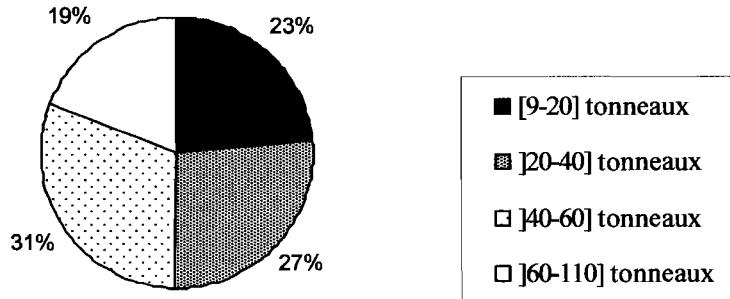
⁴¹ Une situation similaire est vécue à Victoria, dans les années 1861-1901, où la majorité des propriétaires locaux favorisent les investissements dans les navires côtiers plutôt que dans les bâtiments de grande navigation, ces embarcations répondant davantage à leurs besoins de transport. Parmi eux se distinguent les propriétaires-opérateurs qui commercent ou remplissent des contrats de transport de fret le long des côtes ou sur l'île de Vancouver. D. B. Farrell, *A Fleet of Shipowners*.

La distribution des voiliers par catégorie de tonnage fournit de nouveaux éclaircissements (figure 1.4). Sur toute la période, les bâtiments de navigation hauturière demeurent absents : la presque totalité des navires ne dépasse guère les 100 tonneaux (4 navires se situent entre 100 et 110 tonneaux). La majorité des unités mâties (81 %) se situe sous la barre des 60 tonneaux. Les voiliers de plus fort tonnage (90-110 tonneaux) sont néanmoins présents et apparaissent en nombre comparable sur toute la période (tableau 1.3). La flotte de voiliers ici analysée ne compte donc que des navires voués au cabotage (les navires de plus de 100 tonneaux sont, en règle générale, davantage affectés à la navigation hauturière)⁴². Toutefois, tel que l'affirme France Normand, ce découpage devient de moins en moins pertinent pour la seconde moitié du XIX^e siècle, car l'approfondissement progressif du chenal dans les décennies 1850 à 1887 permet aux plus gros navires de circuler sur le fleuve⁴³.

⁴² À ce sujet, voir F. Normand, *op. cit.*, p. 75; A. Franck, *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent*, p. 24-28.

⁴³ L'aménagement du chenal maritime du Saint-Laurent, à partir des années 1850, aura un impact favorable sur la navigation. Les travaux de dragage de la voie maritime permettent dès 1887 à de plus gros navires de remonter jusqu'à Montréal, en portant sa profondeur de 3,2 m (10,5 pieds) à 8,4 m (27,5 pieds). Pour les navires du corpus, un allongement a été du reste constaté. En 1910, le chenal sera de nouveau approfondi jusqu'à 10,7 m (35 pieds) entre Québec et Montréal. Le dragage portera d'abord sur la partie du fleuve en amont de Trois-Rivières. Les coupures budgétaires de l'Entre-deux-guerres retarderont les travaux de dragage en privant de budget les entreprises. La canalisation de cette section du fleuve sera finalement achevée en 1952. En aval de Québec, les travaux d'approfondissement du chenal sud seront complétés en 1912 (9,15 m (30 pieds)). *Id.*, *Le Saint-Laurent : 1900-1960*, L'Islet-sur-mer, Musée maritime Bernier, 1980.

FIGURE 1.4
Répartition des voiliers en activité (1874-1920) par catégorie de tonnage



Source : Compilation à partir des « Listes de l'enregistrement maritime du Canada », *DSC*, « Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries », 1874-1920.

TABLEAU 1.3
Voiliers de 90-100 tonneaux en activité de 1874 à 1920 (n. unités)

Année	Voiliers de 90-100 tonneaux
1874	1
1877	3
1886	4
1895	3
1901	2
1910	5
1917	3

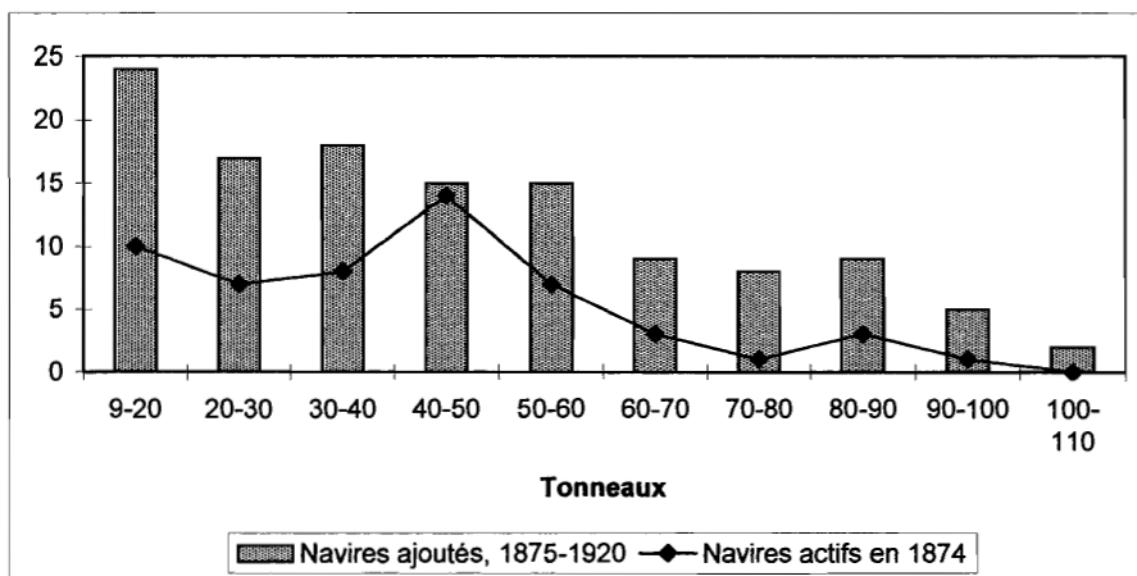
Source : Compilation à partir des « Listes de l'enregistrement maritime du Canada », *DSC*, « Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries », 1874-1920.

Les unités mises en service avant 1874 se situent surtout dans les premières catégories de tonnage (inférieures à 60 t.), une tendance qui se confirme dans le temps. En effet, l'étude du renouvellement de la flotte de voiliers (figure 1.5) nous montre que les nouveaux apports s'effectuent principalement dans les cinq premières classes de tonnage, bien qu'on note une chute importante de la catégorie des 40-50 tonneaux,

comparativement aux autres catégories. Les unités de 60 à 110 tonneaux seront à l'évidence responsables de l'augmentation du tonnage total de la flotte, essentiellement à partir des années 1900.

FIGURE 1.5

**Distribution des tonnages enregistrés des voiliers (n. unités),
État de la situation en 1874 et renouvellement entre 1875 et 1920**

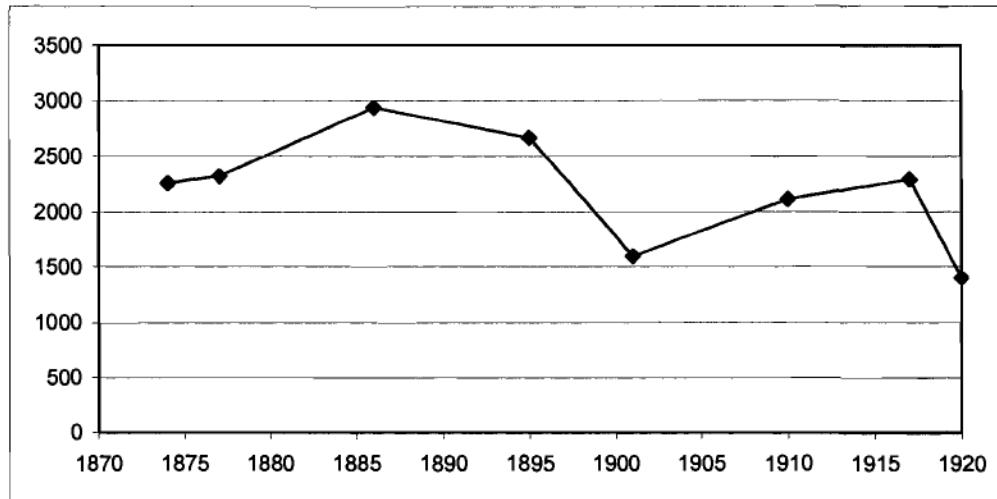


Sources :

- Compilation à partir des « Listes de l'enregistrement maritime du Canada », DSC, « Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries », 1874-1920.
- *Registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1875-1920.*

En dépit de l'augmentation de la capacité de charge moyenne des voiliers en activité, le renouvellement de la capacité de transport à compter du dernier quart de siècle n'est pas assumé, ce qu'indique le graphique suivant. La chute de la taille de la batellerie régionale au cours des années 1874-1920 (31 %) est si brutale que, malgré la hausse du tonnage moyen, le tonnage total de la flotte de voiliers chute de 38 %.

FIGURE 1.6
Tonnage total des voiliers bas-laurentiens en activité, 1874-1920 (n. unités)



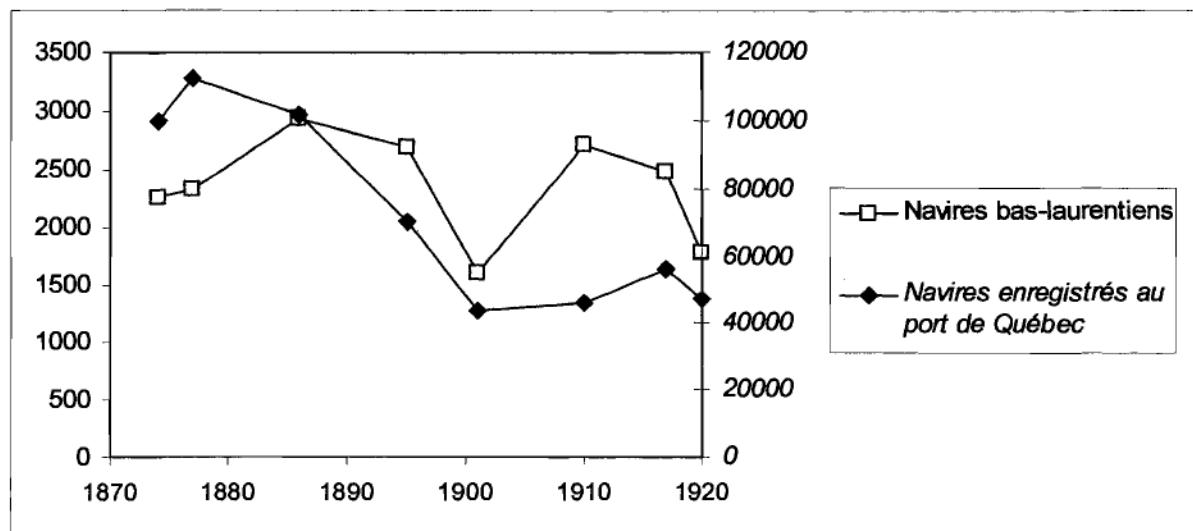
Source : Compilation à partir des « Listes de l'enregistrement maritime du Canada », *DSC*, « Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries », 1874-1920.

L'augmentation du tonnage global de la flotte bas-laurentienne (voiliers et vapeurs confondus) semble suivre un mouvement bien particulier, calqué sur l'économie de la région, comme nous l'avons vu précédemment en ce qui concerne la croissance de la flotte. En effet, en dépit de certaines similitudes avec le port de Québec (figure 1.7), on remarque que la batellerie régionale possède un rythme de croissance qui lui est propre, phénomène surtout visible au cours de la période 1900-1910. Alors qu'on note une hausse considérable du tonnage total de la flotte bas-laurentienne (68 %), celui du port de Québec reste à peu près stable (faible hausse de 6 %). Il faut savoir qu'au cours de la période, le tonnage moyen des embarcations enregistrées au port de Québec tend à diminuer, et ce, pour toutes les catégories de tonnage. Tel que le révèlent les travaux de France Normand, le tonnage des grands brigantins, des sloops et des goélettes connaît une chute sensible au cours de la période 1874-1895, témoignant par le fait même d'une

baisse de rendement⁴⁴. On serait d'ailleurs porté à croire à ce que le phénomène s'amplifie dans les décennies suivantes, alors que déclinent les activités de navigation sur le fleuve. Il semblerait donc que l'influence de Québec demeure de faible portée sur l'évolution de la flotte régionale, car plusieurs des nouvelles unités qui y sont introduites de 1875 à 1920 se situent dans des catégories de tonnage supérieures.

FIGURE 1.7

**Tonnage total des navires bas-laurentiens en activité, 1874-1920 (n. unités),
Comparaison avec les navires rattachés au port de Québec**



Source : Compilation à partir des « Listes de l'enregistrement maritime du Canada », DSC, « Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries », 1874-1920.

⁴⁴ F. Normand, *Navigner le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle*, p. 115.

Les usages des voiliers et des vapeurs

L'écart de près de la moitié sur le plan de la capacité de charge des voiliers et des vapeurs, tel que nous l'avons vu précédemment, pourrait à première vue s'expliquer par des usages spécifiques aux types de navires. Afin de vérifier cette hypothèse, nous avons consulté les listes d'inspection de vapeurs (publiées par le ministère de la Marine dans son rapport annuel)⁴⁵. Outre quelques informations de base sur le navire (nom du navire, tonnages brut et enregistré), ces listes contiennent des renseignements sur le type de la machine de propulsion (à hélice ou à aube), la fonction du vapeur et les localités desservies⁴⁶. Au terme de notre investigation, les différences apparentes de tonnage entre les deux types de navires ne semblent pas provenir de leurs usages. En effet, considérant les fonctions de quatre des vapeurs retrouvés dans les listes d'inspection de vapeurs, attachés au remorquage⁴⁷, on constate que cette affectation n'engage pas nécessairement des bâtiments de plus fort tonnage, de petits navires s'acquittant très bien de cette fonction.

⁴⁵ DSC, « Tableaux de l'inspection des bateaux à vapeur pour les districts de Québec, Trois-Rivières et Montréal », 1875-1910.

⁴⁶ La procédure d'inspection des navires à vapeur a été instituée en 1868 par le ministère de la Marine et fait partie des mesures mises en vigueur afin de sécuriser la navigation fluviale : « D'après l'acte 31^{ème} Vict. chap. 65, intitulé : "Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur et la plus grande sécurité de leurs passagers," tous les bateaux à vapeur naviguant dans les eaux du Canada, et qui sont enregistrés, ou dont les propriétaires résident dans la puissance du Canada, ou qui partent et arrivent de quelque port ou place située dans la puissance du Canada, doivent être inspectés tous les ans par des inspecteurs du gouvernement. » *Troisième rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries*, DSC (1871).

⁴⁷ Les quatre remorqueurs desservent les localités suivantes : lac Matapédia à Cedar-Hall; port de Québec; quai Grande-Vallée à Sainte-Anne; rivière du Loup; rivière Saguenay. Le nombre de remorqueurs passe à cinq si nous considérons également un autre vapeur identifié comme tel dans la partie de l'enregistrement maritime portant sur ses caractéristiques physiques.

La consultation des « Dominium Imports During the Season of Navigation » (DI)⁴⁸ pourrait mener à d'autres pistes d'explication, car bien que les caractéristiques de ces bateaux et les éléments contextuels de la socioéconomie bas-laurentienne des années 1874 à 1920 puissent nous éclairer sur les formes d'exploitation, les DI permettraient d'examiner avec davantage de précision les fonctions des navires du corpus. Ces documents, nous le précisons, sont de vastes registres compilant des statistiques sur les marchandises et les hommes introduits au havre de Québec à bord de petits navires. Ne pouvant nous livrer à une investigation détaillée de cette source dans le cadre de notre recherche, nous avons néanmoins choisi de mettre à profit le mémoire de maîtrise de France Normand, *Navigation intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIX^e siècle*⁴⁹, où l'auteure dresse entre autres un portrait des échanges entre Québec et les localités avoisinantes. Nous avons porté notre attention sur les navires en provenance du Bas-Saint-Laurent et desservant Québec par cabotage pour la période 1875-1895 (cette opération ne nous a toutefois pas permis de déterminer si les unités de transport étaient la propriété d'intérêts bas-laurentiens). Il apparaît que plusieurs localités riveraines du Bas-Saint-Laurent commercent avec le port de Québec, de Rivière-du-Loup à Sandy Bay (voir tableau 1.4)⁵⁰. C'est en 1875 que l'on retrouve le plus de navires commerçant avec le port de Québec. C'est aussi cette année-là que le maximum de tonnage est affecté au commerce Bas-Saint-Laurent—Québec; et c'est la seule année où l'on note le transport de passagers (85).

⁴⁸ Port de Québec, Commission du Havre de Québec. *Dominium Imports During the Season of Navigation*, 1875, 1883-1897 (3 volumes conservés aux archives du port de Québec).

⁴⁹ F. Normand, *Navigation intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIX^e siècle*.

⁵⁰ Les localités desservant le port de Québec, retrouvées dans les Dominium Imports, sont : Rivière-du-Loup, Cacouna, l'Île Verte, Trois-Pistoles, Saint-Simon, Saint-Fabien, le Bic, Rimouski, Sainte-Luce, Sainte-Flavie, Métis et Sandy Bay.

La baisse importante du trafic fluvial entre les localités bas-laurentiennes et le port de Québec à partir des années 1884 est révélatrice du malaise qui gagne les transports fluviaux au Québec au même moment. Alors que le trafic fluvial est en baisse, il deviendra plus rentable de transporter du fret sur des unités de plus fort tonnage, un fait que l'on observe avec les navires bas-laurentiens. Toutefois, cette hausse de la capacité de transport des navires régionaux, juxtaposée à la diminution du volume global des échanges par voie maritime, aura pour conséquence une décroissance du tonnage total de la flotte régionale (voir figures 1.6 et 1.7).

TABLEAU 1.4
Commerce entre le Bas-Saint-Laurent et le port de Québec

<i>Localité</i>	<i>Nombre de navires</i>				<i>Tonnage total</i>			
	<i>1875</i>	<i>1884</i>	<i>1890</i>	<i>1895</i>	<i>1875</i>	<i>1884</i>	<i>1890</i>	<i>1895</i>
Rivière-du-Loup	24	27	4	3	1168	1042	480	114
Cacouna	2	12	2	0	68	224	66	0
Île Verte	13	10	7	0	285	167	182	0
Trois-Pistoles	17	6	7	9	772	169	174	276
Saint-Simon	13	2	0	0	499	60	0	0
Saint-Fabien	16	1	0	0	1177	54	0	0
Bic	18	3	1	0	989	126	70	0
Rimouski	10	5	0	1	462	295	0	87
Sainte-Luce	6	1	0	0	130	44	0	0
Sainte-Flavie	7	0	1	0	336	0	13	0
Métis	5	15	1	3	352	1009	70	114
Sandy Bay	9	9	1	1	701	466	30	40
Total	140	91	24	17	6939	3656	1085	631

Source : France Normand, « Appendice VIII, Provenance des petits navires arrivés à Québec avec nombre d'embarcations, tonnage total et nombre de passagers », *Navigation intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIXe siècle*, Mémoire de maîtrise (Études québécoises), UQTR, octobre 1988, p. 100-103.

Conclusion

À la lumière de l'analyse réalisée grâce aux listes agrégées de navires et aux registres de l'immatriculation maritime, il est évident que les investissements des Bas-Laurentiens demeurent, sur toute la période, nettement supérieurs dans la voile et concentrés dans les catégories de tonnage inférieures. Cette situation s'explique aisément par les besoins de transport des Bas-Laurentiens (pêche, petit commerce le long du littoral et avec Québec et ses environs). L'évolution de la flotte suit quant à elle le mouvement de l'industrialisation, qui prend tardivement son essor au Bas-Saint-Laurent, à la toute fin du XIX^e siècle. Loin de s'imperméabiliser à l'introduction de la technologie au sein de leur flotte, les Bas-Laurentiens font preuve d'une certaine hardiesse en investissant dans un secteur principalement dominé par des armateurs montréalais. Malgré tout, le déclin qui frappe l'ensemble du secteur maritime canadien se répercute également dans la région.

Au terme de cette investigation de l'évolution et de la composition de la flotte, il nous apparaît tout à propos de nous interroger sur les investisseurs. Qui soutient l'activité maritime ? Quelles sont les ressources mobilisées ? Comment ce capital s'organise-t-il ? Voilà des questions auxquelles nous tenterons de répondre dans les chapitres suivants, par l'étude des propriétaires de navires et des créanciers.

CHAPITRE 2

NOUVEAUX INVESTISSEMENTS ET FINANCEMENT (1875-1920)

Au Québec, comme la plupart des historiens le reconnaissent maintenant, la révolution industrielle se produit en deux étapes distinctes. Le processus d'industrialisation, qui s'amorce autour de 1850, touche principalement les plus grandes villes situées le long du fleuve et de ses affluents. À cette époque, les activités prédominantes sont l'agriculture et l'industrie du bois. Les pêcheries arrivent loin derrière, tandis que le secteur minier n'est encore qu'à l'étape de la prospection. La seconde vague d'industrialisation, qui se déploie après la crise économique des années 1873-1878, permet à plusieurs villes de seconde importance et à des petites municipalités en milieu rural de s'intégrer au marché canadien. Le principal facteur à l'origine de l'industrialisation dans la région qui nous intéresse, le Bas-Saint-Laurent, est sans aucun doute l'augmentation de la production dans les secteurs de l'alimentation et du bois¹.

À la fin du XIX^e siècle, l'industrie maritime bas-laurentienne se transforme progressivement. Tel que nous l'avons vu au chapitre précédent, la batellerie connaît, au-delà des diverses innovations technologiques, de profondes mutations, qui touchent autant sa taille et sa composition que ses usages. Cette modernisation de la flotte,

¹ Les auteurs de la synthèse d'histoire du Bas-Saint-Laurent estiment pour leur part que le Bas-Saint-Laurent a raté en grande partie la révolution industrielle des années 1896-1929, sauf dans le secteur du sciage. (Jean-Charles Fortin et Antonio Lechasseur, *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, Québec, IQRC, 1993, p. 479.)

fortement influencée par des phénomènes qui se produisent à l'échelle extrarégionale, témoigne de l'émergence de nouveaux besoins nés de l'industrialisation. Elle s'accompagne aussi, comme nous le découvrirons plus loin, de divers changements dans les activités d'affaires. Nous verrons notamment que les entrepreneurs bas-laurentiens impliqués dans l'industrie maritime vont faire preuve d'un esprit d'ouverture aux nouvelles pratiques économiques qui se diffusent dans l'ensemble de la province.

Le présent chapitre est consacré à l'étude des investissements et du financement de la flotte au cours des années 1875 à 1920. Nous avons mis en évidence, au chapitre précédent, un déclin relatif de l'offre de transport par eau, alors qu'une part appréciable des unités retirées de la circulation ne sont pas remplacées. Nous aimerions à présent voir si l'évolution de la taille et de la composition de la flotte a eu une influence sur le nombre et le type d'investissements, de même que sur les sources de financement.

Nous nous pencherons d'abord sur le rythme de renouvellement de la flotte. Nous tenterons par le fait même d'identifier les facteurs qui ont été propices ou non aux investissements. Nous tenterons également de mettre en lumière les pratiques d'acquisition de navires et l'importance du crédit. Pour mener à bien l'ensemble de ces démarches, nous nous appuierons principalement sur une source originale produite par l'État fédéral : les registres de l'immatriculation maritime du Canada².

² Cette source a été décrite au chapitre 1.

Le passage à l'ère industrielle et l'émergence des entrepreneurs en transport dans la région du Bas-Saint-Laurent

À la fin du XIX^e siècle, la région du Bas-Saint-Laurent s'insère progressivement dans les nouveaux circuits d'échanges en émergence. La révolution industrielle, qui touche véritablement la région entre les années 1890 et 1905, montre néanmoins des signes précurseurs dès le dernier quart du siècle. À partir de cette époque, on observe par exemple une certaine effervescence dans le secteur industriel³. De nouveaux entrepreneurs locaux entrent en jeu et des capitaux étrangers sont introduits. Dans le Bas-Saint-Laurent de la fin du XIX^e siècle, plusieurs transformations ont cours : repositionnement de la région dans les échanges interrégionaux, transformation des activités économiques, etc. Le secteur de la production, notamment, se réoriente pour s'adapter à la demande extérieure. Certains produits prennent ainsi une part croissante dans les exportations régionales : songeons notamment aux denrées de l'industrie laitière (beurre et fromage) et de l'agriculture (pomme de terre), de même qu'à la forte croissance de l'industrie du sciage, dont les produits sont en plein essor sur les marchés

³ À Fraserville, notamment, Willis note qu'une forte croissance industrielle accompagne le boom de la construction du chemin de fer dans les années 1880 : « The wealth and resources earned throughout the county were used to seize upon those unprecedent opportunities generated by the railboom in its finest hour. This identity of interests between businessman and railtown culminated in a phase of pronounced industrial growth during the 1880's. » (John Willis, *Fraserville and its Temiscouata Hinterland, 1874-1914 : Colonization and Urbanization in a Peripheral Region of the Province of Quebec*, Mémoire de maîtrise (Études québécoises), UQTR, 1981, p. 186-187.) Toujours selon lui, le rail donne en définitive l'impulsion à l'industrialisation de Fraserville : « The railroad industry provided a veritable framework of economic growth in Fraserville. The town's various industries emerged either as a direct outgrowth of the railroad-repair shops, or in response to the pressing need for residential and commercial facilities initially set in motion by the railroad industry itself. » *Ibid.*, p. 187. Parmi ces entreprises qui dominent la seconde moitié des années 1880 à Fraserville, notons celles des secteurs de l'électricité et de la confection de chaussures. Les entreprises de pâtes et papiers pourront quant à elles s'assurer, grâce au chemin de fer, d'un accès aux forêts plus éloignées du comté du Témiscouata. *Ibid.*, p. 189-192. Pour plus de détails sur l'industrialisation de Fraserville, voir l'étude de John Willis, plus particulièrement le chapitre 3, qui aborde les dimensions sociale, économique et politique de l'expansion du chemin de fer dans cette localité des années 1870 jusqu'au tournant du XX^e siècle.

étrangers à compter des années 1880⁴. Enfin, les progrès techniques dans le secteur maritime stimulent le trafic commercial avec les régions avoisinantes. Comme le souligne Fernand Harvey, « [l']amélioration des moyens de transport et d'échange favorise un rapprochement entre le producteur et le consommateur⁵. » Les produits agricoles et forestiers du Bas-Saint-Laurent, notamment, profitent de ce nouveau rapprochement.

Le choix de la période retenue aux fins d'étude (1874-1920) n'est donc pas fortuit : au moment où l'économie bas-laurentienne se transforme en profondeur, certains changements s'opèrent également dans les transports, et notamment dans le secteur de la navigation. Nous avons vu que l'introduction des nouvelles technologies avait modifié la composition de la batellerie régionale. Reste à vérifier si les avancées technologiques de la vapeur et du diesel ont eu un impact sur la propriété maritime.

Présentation de la documentation

Pour reconstituer la flotte de navires détenue dans notre région⁶ (voir le chapitre 1), nous avions choisi de mettre à profit les « Listes officielles de l'enregistrement maritime du Canada » publiées par le ministère de la Marine et des Pêcheries. À présent, pour analyser les nouveaux investissements qui supportent le renouvellement de la flotte et

⁴ La croissance est telle qu'à la fin des années 1920, la région ne compte pas moins de 250 scieries, de tailles variables, qui produisent le tiers du bois d'œuvre du Québec. Cette prospérité sera fortement ébranlée par la crise des années 1930, qui fera chuter la valeur brute de la production de bois de sciage au Québec de 81 % de 1930 à 1933 (cette chute est drastique, la valeur brute de la production passant de 34,3 à 6,5 millions de dollars.) (*Annuaire statistique du Québec, 1930 et 1934*; cité dans Fortin et Lechasseur, *op. cit.*, p. 419-420.) Comme l'économie régionale repose alors sur l'industrie du sciage, cet effondrement aura un impact considérable.

⁵ Fernand Harvey, *Révolution industrielle et travailleurs. Une enquête sur les rapports entre le capital et le travail au Québec à la fin du XIX^e siècle*, Montréal, Boréal Express, 1978, p. 26.

⁶ Rappelons que l'objectif était d'abord d'identifier les navires de propriété bas-laurentienne actifs au cours des années 1874-1920.

identifier les acteurs qui contribuent à son développement via l'achat ou le financement de navires, il nous faut recourir prioritairement à deux autres sources : d'une part, les registres de l'immatriculation maritime (1875-1920) et d'autre part, les registres des transactions subséquentes aux premiers enregistrements (jusqu'en 1925). Ces documents nous permettent de suivre les titres de propriété et les hypothèques contractées pour l'ensemble des navires de notre corpus⁷.

Les registres de l'immatriculation des navires constituent une source précieuse pour l'étude de la propriété maritime. En effet, ceux-ci contiennent des renseignements uniques, dont les transactions sur le financement des navires. Outre les informations sur les acheteurs et les vendeurs, ils apportent des précisions sur les bailleurs de fonds (nom, lieu de résidence et profession occupée au moment de la transaction) et la provenance des capitaux. L'exploitation de l'enregistrement maritime ouvre ainsi la voie à l'étude des profils entrepreneuriaux tout en donnant prise sur la structure de la propriété et des modèles d'investissement dans le temps et l'espace.

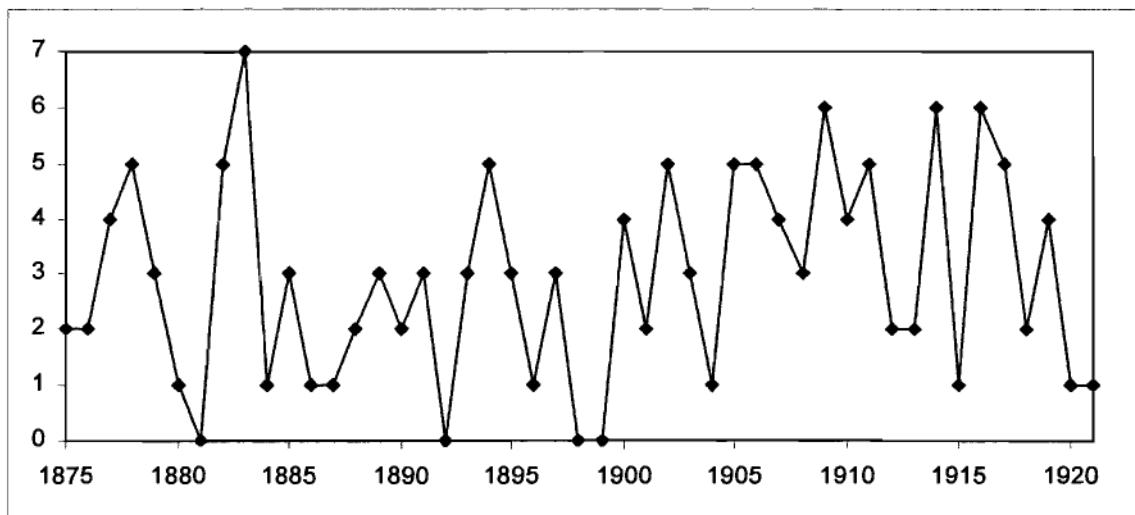
Un renouvellement constant mais différencié de la flotte

Durant la période qui nous intéresse (1875-1920), 137 navires sont introduits dans la flotte régionale. D'une jauge collective de près de 7 000 tonneaux enregistrés, ces ajouts assurent le renouvellement d'une batellerie comptant au départ 54 unités, d'un tonnage collectif de 2 780 ton. enr.

⁷ Par ailleurs, seuls les registres de l'immatriculation maritime permettent d'identifier systématiquement les navires enregistrés dans les différents ports canadiens.

Le renouvellement, nous le précisons, s'effectue par l'ajout de nouvelles unités fraîchement inaugurées ou par l'achat, dans la région, de navires sur le marché de l'usage⁸. En dépit de quelques fluctuations, la constance des nouveaux investissements est frappante (voir figure 2.1). Ainsi, au cours de la période étudiée, la flotte se gonfle en moyenne de 3 navires par année⁹.

FIGURE 2.1
Renouvellement de la flotte de navires bas-laurentiens, 1875-1921 (n. unité)



Source : *Registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1875-1920*.

⁸ L'acheteur acquerra son navire le plus souvent lors d'une vente simple. Par contre, il pourra aussi faire l'achat d'une embarcation à la suite d'une vente assujettie à une hypothèque ou d'une vente sous hypothèque. Nous verrons, dans les pages qui suivent, comment se partagent les transactions de vente.

⁹ Signalons qu'une partie des transactions n'ont pas pu être retracées (correspondant à 13 des navires de notre corpus, soit 9 %). Malgré tout, cette lacune a très peu d'impact sur l'étude du renouvellement de la flotte puisque pour la vaste majorité des navires, on retrouve un premier investisseur bas-laurentien dès les premières transactions. Seuls 2 navires font exception : ceux-ci auront respectivement leur premier propriétaire originaire de la région à la 8^e et 12^e transaction. L'absence de quelques transactions nous empêche toutefois de déterminer si un autre investisseur de la région a pu intervenir auparavant.

Le rythme de renouvellement diffère toutefois selon le mode d'acquisition des navires. En effet, les nouveaux enregistrements¹⁰ sont nettement plus constants que les achats (voir figures 2.2 et 2.3). Au cours des 46 années examinées, la moyenne des navires nouvellement enregistrés et portés aux effectifs de la flotte (1,5 navire) est comparable à la moyenne des achats (1,4 navire). Toutefois, il appert que les acquisitions faites sur le marché de l'occasion sont effectuées sur une base bien moins régulière. À plus d'une reprise, on observera en effet une quasi-absence d'achats. À ce titre, le dernier quart du XIX^e siècle sera plus durement marqué, ce qui est le cas des années 1875-1877, 1879-1881, 1890-1892 et 1895-1899. Puis, le rythme des achats ira en s'intensifiant au tournant du XX^e siècle. La période 1900-1920 apparaît particulièrement favorisée à ce point de vue. À ce moment, le renouvellement sera principalement assuré par les achats¹¹. Alors que la taille de la flotte va en diminuant, ce seront les achats de navires

¹⁰ Les procédures administratives découlant de l'acte d'enregistrement d'un navire obligent à distinguer les enregistrements d'embarcations nouvellement construites des enregistrements De Novo (qui sont des navires qui s'enregistrent de nouveau après avoir été retirés de la circulation) et des transferts de port. Parmi les 71 titres établissant la propriété initiale du navire par un Bas-Laurentien, le corpus compte 2 enregistrements De Novo (1,5 % des navires) et 5 transferts de port (3,6 %), contribuant respectivement pour 2,4 % et 12,8 % du tonnage enregistré. Nous signalons que l'on retrouve généralement peu de navires enregistrés De Novo, tel que le mentionne Farrell, dans son étude de l'investissement dans la flotte de Victoria (David Bruce Farrell, *A Fleet of Shipowners : Shipping Investment Patterns in Victoria, 1861-1901*, Mémoire de maîtrise (History), University of Victoria, 1993, p. 21.) Ces enregistrements résultent le plus souvent d'investissements subséquents faits par les propriétaires, par exemple lors de la conversion d'un voilier en vapeur ou de l'augmentation de la capacité de transport du navire.

Il convient de souligner que nos résultats diffèrent visiblement de ceux obtenus par France Normand (*Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle : une étude de la batellerie du port de Québec*, Sainte-Foy, PUL, 1997, p. 165.) et David Bruce Farrell (D. B. Farrell, *op. cit.*, p. 21). Il faut dire que Normand se penche sur une flotte de navires sensiblement différente de celle qui nous intéresse ici (voir chapitre 1). La flotte enregistrée au port de Québec compte notamment plusieurs bâtiments de fort tonnage, alors que les Bas-Laurentiens sont surtout propriétaires de caboteurs. La batellerie analysée par Normand au cours de la période 1875-1895 compte ainsi un peu plus du double de navires dans chaque catégorie : 3,8 % des navires sont enregistrés De Novo et 7,7 % des navires sont enregistrés à la suite d'un transfert de port.

Nos résultats se comparent encore plus difficilement aux proportions obtenues par David Bruce Farrell, probablement parce que la flotte analysée par l'auteur est d'un tonnage relativement élevé (124,58 tonneaux enregistrés en moyenne pour les voiliers; 148,01 ton. enr. en moyenne pour les vapeurs et 111,65 du côté des bateaux; *Ibid.*, p. 38), alors que notre flotte est d'un tonnage plus bas (les nouveaux investissements de voiliers font en moyenne 46,3 tonneaux enregistrés et les vapeurs 85,3 ton. enr.). Farrell a trouvé que les enregistrements De Novo contribuent pour 6,67 % du tonnage enregistré à Victoria au cours des années 1861-1901 contre 38,6 % pour les transferts de port. *Ibid.*, p. 21.

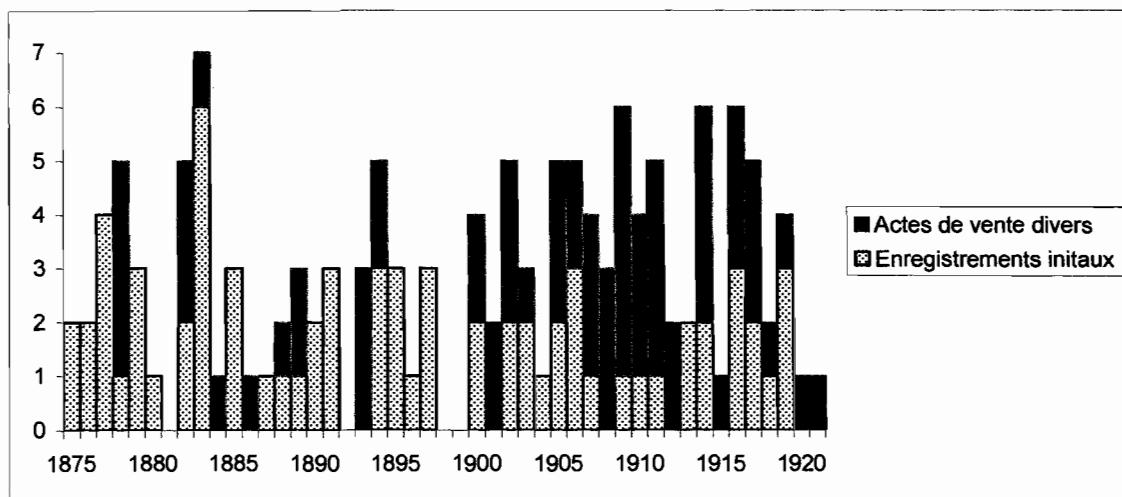
qui, d'une manière générale, empêcheront la flotte de péricliter trop abruptement, dans un contexte qui, nous le soulignons, n'est pas favorable aux investissements dans le secteur de la navigation¹².

¹¹ Nos résultats concordent avec ceux obtenus par France Normand. Au cours de la période 1875-1895, celle-ci remarque que « [...] contrairement aux enregistrements, les actes de vente vont en s'accroissant [...] ». L'historienne attribue cette progression à l'augmentation du stock de navires. F. Normand, *op. cit.*, p. 170.

¹² En effet, les secteurs d'investissement privilégiés à cette période touchent davantage la construction ferroviaire et l'industrie forestière. Tel que l'indiquent les historiens Fortin et Lechasseur, le développement des années 1890 à 1950 s'articule dans le Bas-Saint-Laurent, comme dans plusieurs autres régions du Québec, autour de l'exploitation de la première richesse régionale, la forêt. D'ailleurs, « [...] toute l'infrastructure régionale de transport sera transformée par l'industrie forestière. [...] Cette partie de l'exploitation forestière [le transport] nécessite le capital le plus important et la main-d'œuvre la plus nombreuse. » J.-C. Fortin et A. Lechasseur, *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, p. 387 et 400.

FIGURE 2.2

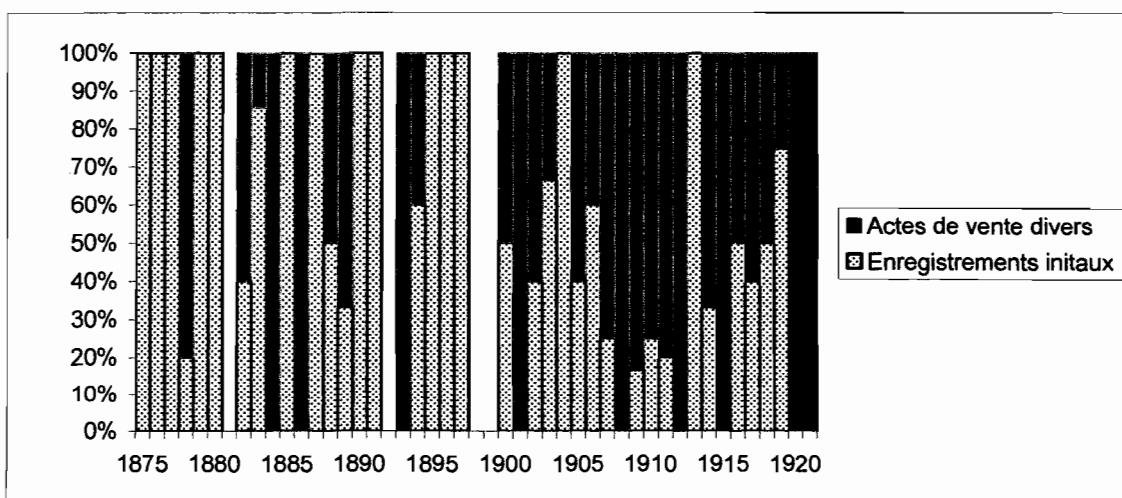
**Renouvellement de la flotte de navires bas-laurentiens, 1875-1921 (n. unité),
Enregistrements initiaux et actes de vente**



Source : *Registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1875-1920*.

FIGURE 2.3

**Renouvellement de la flotte de navires bas-laurentiens, 1875-1921,
Proportions des enregistrements initiaux et des actes de vente (en %)**



Source : *Registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1875-1920*.

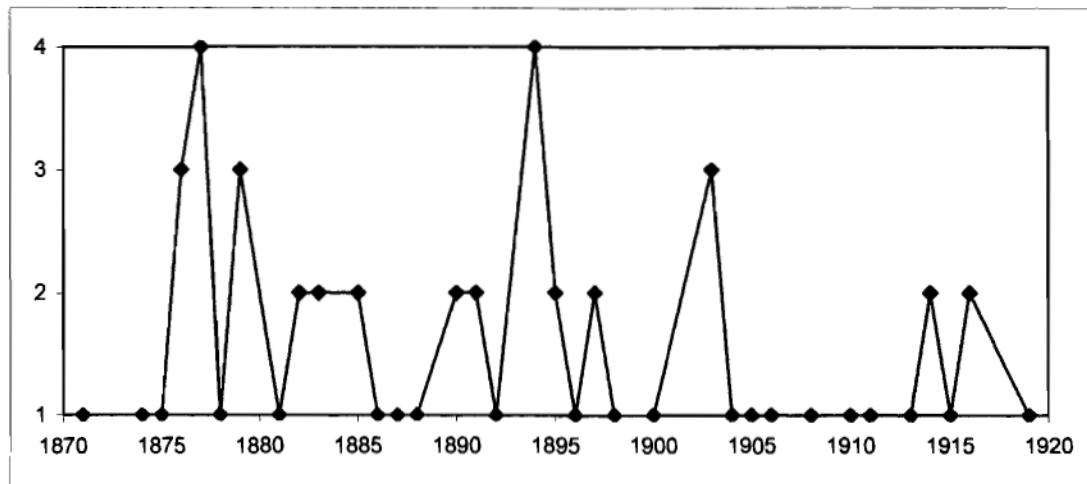
Les facteurs favorables à l'investissement régional

La construction navale¹³

La légère hausse des enregistrements de navires que l'on observe dans les années 1900 à 1907 (voir figures 2.2 et 2.3) pourrait-elle être en lien avec le fait que les navires du corpus soient de construction régionale ? Plus précisément, ces nouveaux investissements auraient-ils été favorisés par une plus grande disponibilité de navires construits sur place ? Nos recherches indiquent que ce n'est pas le cas. En effet, on constate que les enregistrements des 56 navires construits dans la région se répartissent de façon relativement uniforme dans le temps (figure 2.4). Qui plus est, c'est dans les années 1904 à 1913 que l'on note le moins de constructions locales, période où les investissements étaient néanmoins importants. Du reste, les navires lancés dans la décennie 1900 ne proviendront que pour un peu plus de la moitié d'entre eux de la région.

¹³ Les enregistrements de navires, qui présentent quelques informations de base relatives à la construction du navire, fournissent des indices pour mesurer le rythme de la construction navale dans la région. Toutefois, la fiabilité de l'enregistrement maritime pour dresser un portrait complet de la construction navale est discutable, car cette source ne permet pas de couvrir les navires vendus à l'extérieur du Canada avant d'être enregistrés. Une étude plus complète de la construction navale peut être entreprise à partir des marchés de construction de navires. Mais encore, il faut savoir que la construction ne fait pas toujours l'objet d'un contrat devant notaire (plusieurs ententes se scellent tout simplement par une solide poignée de main), et que les marchés contractés n'aboutissent pas toujours à la construction finale. Sur cette question voir Eileen Reid Marcil, *On chantait "Charley-Man": la construction de grands voiliers à Québec de 1763 à 1893*, Sainte-Foy, GID Design, 2001, p. 21. La disponibilité des statistiques officielles compilées par le Bureau de la Douane pourrait également permettre une plus juste estimation du nombre de navires construits dans les chantiers de la vallée laurentienne. (Pour une critique des sources relatives à l'étude de la construction navale, voir Pierre Dufour, « La construction navale à Québec, 1760-1825 : sources inexplorées et nouvelles perspectives de recherche », *RHAF*, 35, 2 (septembre 1981), p. 231-251.)

FIGURE 2.4
Navires bas-laurentiens construits et enregistrés dans le Bas-Saint-Laurent
1875-1920 (n. unités)



Source : *Registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1875-1920*.

Toutefois, on ne peut totalement écarter le rôle des chantiers régionaux dans le renouvellement de la flotte. Dans un contexte de croissance économique, on peut supposer que les individus les plus enclins à investir ont passé contrat avec des entrepreneurs de la région, avec qui ils avaient développé des liens de confiance, ces liens facilitant l'obtention du crédit nécessaire à la mise en chantier du navire.

Le marché de l'usagé

À quoi attribuer cette persistance des achats (pour la période 1900-1920) dans le contexte du ralentissement des investissements ? Le déclin, en fin de période, des navires bas-laurentiens issus des chantiers régionaux, ainsi que nous venons de le voir, pourrait nous fournir une explication (figure 2.4). Il est possible que l'accès plus limité aux navires — il faut considérer ici le rôle de l'éloignement — ait découragé certains entrepreneurs à investir (les rapports interpersonnels, nous le soulignons, jouent ici un rôle essentiel lors de la signature du contrat de construction). Aussi, certains individus auront jugé avantageux de se tourner vers le marché de l'usagé¹⁴.

En l'absence de lancements de nouveaux bâtiments, la flotte ne pourra donc se renouveler que grâce aux navires disponibles sur le marché de seconde main. Les ventes effectuées dans ces conditions auront, de toute évidence, des effets positifs en favorisant les échanges entre les Bas-Laurentiens et les résidants d'autres régions, car, comme l'explique France Normand, « [s']ils n'entraînent, à proprement parler, aucun ajout réel à la flotte, les achats et les ventes sont l'occasion d'une redéfinition constante des équilibres entre les groupes sociaux de même qu'entre les régions¹⁵. » La conjoncture économique défavorable incitera certainement des acheteurs à se tourner vers le marché de l'usagé, de sorte qu'au tournant du siècle, on peut s'attendre à voir se multiplier ces

¹⁴ D'ailleurs, tel que le souligne France Normand, « [un] véritable marché de l'usagé s'offre [...] à celui qui désire faire l'acquisition d'un bâtiment de transport fluvial. » F. Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle*, p. 168.

¹⁵ *Ibid.*, p. 168. Il faut aussi considérer le rôle du prêt hypothécaire dans ces mouvements interrégionaux, lequel constitue un autre moyen d'investir dans la flotte tel que le mentionne Normand. Nous aborderons les profils d'emprunt dans le chapitre suivant.

investisseurs à l'esprit d'entreprise plus affirmé, désireux de faire fructifier ces embarcations acquises à un moindre coût.

Le contexte extrarégional

Dans quelle mesure le rythme de renouvellement de la flotte régionale est-il lié à la conjoncture économique qui prévaut dans l'ensemble de la province ? Difficile de le préciser. Tout d'abord, au moment où le Québec est en période de reprise, dans les années 1880, le niveau des investissements maritimes ne subit pas de hausse importante. Par ailleurs, lors des crises économiques (celle, plus importante, de 1873-1879, mais aussi celle de 1883-1885), le Bas-Saint-Laurent ne semble pas être frappé directement¹⁶. Il n'en reste pas moins que la crise de 1883 provoque une baisse des exportations et une surproduction des biens de consommation à l'échelle de la province. En 1886, alors que la situation se rétablit dans l'ensemble du Québec, le Bas-Saint-Laurent semble avoir souffert jusqu'à un certain point de la crise : on observe en effet un creux au cours des années 1886 et 1887, avec seulement deux nouvelles inaugurations de navires. Bien

¹⁶ Il demeure difficile, en raison du manque d'éléments concrets, d'expliquer le faible effet apparent de la conjoncture économique qui prévaut dans la province sur l'investissement maritime dans la région du Bas-Saint-Laurent. Fortin et Lechasseur identifient tout de même certains indicateurs permettant de mesurer, dans la région, l'ampleur de la conjoncture économique défavorable des années 1873-1896. On observe entre autres dans la décennie 1880, une régression du taux de la population active (J.-C Fortin et A. Lechasseur, *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, p. 254) et la modification de la structure économique. Jusqu'en 1881, « [...] les effectifs professionnels se multiplient et la part de chacun des secteurs se modifie peu à peu. [...] Au cours de la décennie qui a suivi, tout s'est figé, comme si le développement économique régional était à bout de souffle. » *Ibid.*, p. 264. Sur le plan des effectifs de population, le ralentissement du peuplement dans les plateaux de l'intérieur, de même que la diminution de la population, marquent une crise démographique (p. 190) révélatrice du malaise social et économique qui gagne le Bas-Saint-Laurent. « [D]ans la décennie 1871-1881 [...] le taux de croissance annuel moyen de la population tombe à 1,7 % dans le Bas-Saint-Laurent, la moitié de celui de la décennie précédente. » (*Ibid.*, p. 181), alors que la région avait connu depuis la décennie 1830 une croissance de ses effectifs. Dans les années 1880, le portrait est encore plus préoccupant, puisque la population régionale décroît. Cette situation s'explique principalement par des soldes migratoires négatifs à partir des années 1860. Dans les années 1880, la crise d'émigration sera totale : le Bas-Saint-Laurent perd alors plus que son accroissement naturel. *Ibid.*, p. 202.

qu'il soit impossible de mesurer les effets des cycles économiques observables à l'échelle québécoise sur l'économie régionale, il n'en demeure pas moins évident que la conjoncture aura affecté le rythme du renouvellement de la flotte.

Les facteurs locaux

L'évolution du Bas-Saint-Laurent doit également être située dans le contexte particulier à l'est du Québec¹⁷. Comme l'a expliqué le géographe Raoul Blanchard, des genres de vie spécifiques s'associent à ces régions à vocation maritime marquée. Par exemple, en Gaspésie, les activités d'exploitation des ressources de la pêche, puis lentement ceux de l'agriculture et du bois — tout comme la croissance de la population et les nouveaux besoins liés au mode de vie moderne — ont amené la transformation des cadres de vie. Lorsque les cadres de vie disparaissent et sont remplacés par d'autres, les secteurs privilégiés d'investissement des élites locales se modifient également. Il semble que ce fut le cas au Bas-Saint-Laurent, tel qu'en témoigne l'évolution des investissements dans la flotte. En l'absence de travaux sur l'évolution des flottes de cabotage ailleurs dans l'est du Québec, il est difficile de se prononcer sur les liens entre l'investissement du secteur maritime bas-laurentien et le contexte extrarégional. De plus, comme l'intensité

¹⁷ Dans les régions maritimes de l'est du Canada, il semble que l'investissement dans la flotte de navires évolue plutôt de pair avec les cycles commerciaux de la majorité des économies nord-atlantiques. À Yarmouth, par exemple, les modèles cycliques de l'investissement brut dans la flotte, pour les années 1847-1878, confirment que l'industrie maritime du transport est intimement reliée à l'économie internationale, plus précisément aux mouvements du produit national brut de la Grande-Bretagne, plutôt qu'aux conditions locales et régionales. Il faut dire que la nouvelle génération d'investisseurs qui apparaît sur le marché à partir de la décennie 1850 est désormais plus axée sur le commerce international de gros sur la côte est américaine, le golfe du Mexique et l'Amérique du Sud, tel que le révèle une analyse des parcours des navires pour la période 1840-1880. La modernisation de la structure de la propriété vers le milieu du XIX^e siècle s'est ainsi traduite par des changements sur le plan du renouvellement des flottes, plus précisément en ce qui a trait à certains types de navires : les investissements dans les navires de plus faible tonnage destinés à la pêche ou au cabotage (goélettes, brigantines et petits brigs) sont ainsi relégués au second plan, alors qu'on observe davantage d'investissements dans les navires de grande capacité destinés au commerce international. (David Alexander et Gerry Panting, « The Mercantile Fleet and Its Owners : Yarmouth, Nova Scotia, 1840-1889 », *Acadiensis*, 7, 2 (1978), p. 9-11.)

de l'industrialisation du Bas-Saint-Laurent diffère de celle du Québec¹⁸, il semble que l'évolution de son économie ne soit vraiment liée au développement du Québec avant les années 1890. Il reste qu'il est encore plus pertinent de relier le mouvement des investissements à ceux de l'économie régionale, tel qu'il en a été question au chapitre précédent.

Assumer le renouvellement de la flotte malgré les risques

En dépit de l'ajout de nouvelles unités, l'on constate que l'offre de transport diminue. En effet, les nouveaux investissements ne permettent pas de combler le nombre de départs. Les informations consignées lors de la fermeture des registres¹⁹ montrent, comme on pouvait s'y attendre, que les naufrages²⁰ sont la cause de la majorité des retraits de navires (41,6 %). Notons que, parmi les 59 navires naufragés, 4 sont détruits par le feu et 2 sont abandonnés. Ensuite, plusieurs navires sont déclarés perdus (12,4 %)²¹. Le graphique suivant (figure 2.5) montre qu'un peu plus d'un navire sur deux sombrera lors

¹⁸ L'interprétation d'un retard dans le niveau d'industrialisation du Bas-Saint-Laurent, voire de son absence au XIX^e siècle, est soutenue par les historiens de la synthèse du Bas-Saint-Laurent : « Au XIX^e siècle, on ne peut vraiment parler d'une industrialisation de la région. » (J.-C. Fortin et A. Lechasseur, *op. cit.*, p. 260.) À notre avis, les auteurs adoptent ici une vision trop étroite de la participation du Bas-Saint-Laurent à l'industrialisation. En effet, ceux-ci considèrent que la région n'amorce véritablement son industrialisation qu'à partir du tournant du XX^e siècle, alors que des capitaux massifs provenant de l'extérieur de la région sont injectés dans l'économie (*Ibid.*, p. 387), permettant ce que les auteurs nomment le « développement par l'industrie forestière ». Pour notre part, il nous semble que la diversification des activités économiques dans le Bas-Saint-Laurent à partir du premier tiers du XIX^e siècle, qui se traduit notamment par une hausse du secteur de la fabrication, de la construction, du transport et de l'exploitation des ressources (*Ibid.*, p. 255-266), témoigne au contraire d'une vitalité évidente de la structure industrielle régionale.

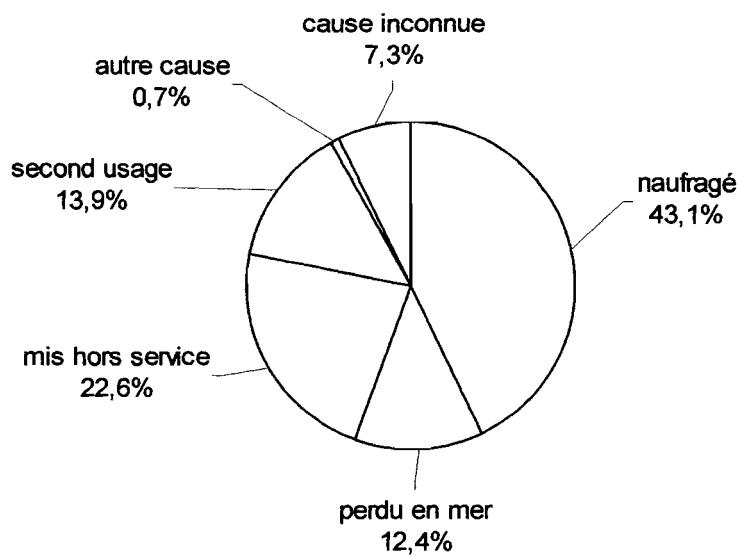
¹⁹ Lorsque le registre d'un navire est fermé, le registrateur consigne la date et la cause de la fermeture.

²⁰ La catégorie des naufrages inclut les mentions « broken up », « wrecked » et « sunk ».

²¹ Ces navires sont probablement ceux qui ne sont jamais rentrés au port et dont on n'a pas retrouvé l'épave (dans ces cas, le terme « lost » était utilisé lors de la fermeture du registre). En revanche, cette nuance n'étant pas toujours respectée, il est possible que certains navires déclarés naufragés appartiennent plutôt à cette catégorie.

d'un naufrage ou sera perdu, faisant des accidents en mer la cause principale des retraits de la flotte.

FIGURE 2.5
Causes des fermetures de registre



Source : *Registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1875-1920.*

La plupart des embarcations étant employées dans l'estuaire²², on ne s'étonnera pas de la fréquence passablement élevée des avaries. En effet, le canal sud est rempli d'écueils. Au XIX^e siècle, les navigateurs craignent cette section du Saint-Laurent pour ses bas-fonds et ses rochers à fleur d'eau. Raoul Blanchard montrait d'ailleurs, dans son ouvrage portant sur l'est du Canada français, que le rebord sud de l'estuaire du Saint-Laurent constitue un milieu très dangereux et que les « [...] nombreuses failles transverses qui

²² Se référer au premier chapitre.

accidentent les plis de la région littorale [...] »²³ n'offrent pas un milieu physique propice aux échanges entre la mer et l'intérieur²⁴. Tel que le soulignent les historiens Fortin et Lechasseur, le Saint-Laurent d'avant 1850 est une route dangereuse, et « [...] les armateurs qui l'utilisent sont confrontés à de fortes primes d'assurance²⁵. » Les nombreux naufrages qui surviennent à l'époque sur la façade maritime du Bas-Saint-Laurent²⁶ témoignent du haut risque de la navigation dans l'estuaire.

Évidemment, les relevés hydrographiques de l'amiral Bayfield, les premiers phares du Saint-Laurent, au début du XIX^e siècle²⁷, et le service de pilotage ont amélioré la sécurité sur les eaux du fleuve et du golfe Saint-Laurent. Cependant, ces moyens n'ont pas suffi à réduire le nombre de naufrages. La navigation y demeure toujours périlleuse dans la seconde moitié du siècle, tel que l'indiquent les statistiques de naufrages²⁸. La

²³ Raoul Blanchard, *L'Est du Canada français : « province de Québec »*, Montréal, Librairie Beauchemin, 1935, p. 129.

²⁴ Bien que ces failles permettent à la mer de pénétrer dans les dépressions ouvertes, d'où la présence de baies et d'anses, ce phénomène comporte des limites. En fait, ces cavités de faible profondeur ne permettent pas à la mer de s'y loger de façon continue, d'où les nombreuses battures. La présence de ces étendues sèches à marée basse offre toutefois au XIX^e siècle un milieu propice à l'échouage des bateaux.

²⁵ J.-C. Fortin et A. Lechasseur, *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, p. 295.

²⁶ Dans les années 1840, pas moins de 235 naufrages et échouements surviennent dans le golfe et l'estuaire du Saint-Laurent. (Appendice T des *Journaux de l'Assemblée législative de la province du Canada* (1851), repris et commenté par Jean-Charles Fortin, « Les vaisseaux naufragés et échoués dans le fleuve et le golfe entre 1840 et 1849 », *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, vol. IX, 3 (octobre-décembre 1983), p. 80-84; cité dans J.-C. Fortin et A. Lechasseur, *op. cit.*)

²⁷ Le premier phare du Saint-Laurent est construit en 1809 sur l'Île Verte. Ce sera, tel que l'indique Patrice Halley dans *Les sentinelles du Saint-Laurent* « [...] la seule lumière sur laquelle les capitaines et les pilotes pourront compter jusqu'en 1829. » (Montréal, Les Éditions de l'homme, 2002, p. 19.) Par la suite, le rythme d'érection des phares sera lent. Le gouvernement canadien ne construira effectivement que six nouveaux phares en 18 ans : Pointe des Monts (1830); Pointe Sud-Ouest, île d'Anticosti (1831); pointe de l'Est [pointe Heath] (1835); Île Bicquette (1843); Pilier sud [Stone Pillar] (1843); île Rouge (1848). (Au sujet de la réalisation des travaux de signalisation maritime, consulter Jean Leclerc, *Le Saint-Laurent et ses pilotes : 1805-1860*, Montréal, Leméac, 1990, p. 85-120.) En 1857, sous les pressions d'hommes d'affaires, impliqués notamment dans le commerce maritime, l'administration coloniale consentira enfin à la construction d'un système de signalisation plus complet. Patrice Halley, *op. cit.*, p. 19.

²⁸ « Rapport annuel du département de la Marine », *Documents de la session*, (années 1875 à 1895).

mise en place puis l'extension du service de télégraphe seront également de portée limitée sur les accidents survenus dans le golfe Saint-Laurent²⁹.

Quant aux autres causes de fermeture de registre, elles concernent des navires mis hors service (22,6 %) après un certain nombre d'années d'activité. Enfin, une partie des navires auront une seconde vie (13,9 %) : 1 sera enregistré De Novo, 5 seront transférés de port, 2 seront vendus à l'étranger et 11 voiliers seront convertis en vapeur. À noter que les fermetures de registre mentionnent même des cas de recyclage de navires (2 cas)³⁰, qui sont dans doute plus nombreux, puisqu'on sait que même le bois d'épave servait à reconstruire des navires³¹.

Conjuguées aux ventes de navires à l'extérieur de la région, ces fermetures de registre amènent la flotte à un plancher de 37 navires actifs en 1920, comparativement à 54 en 1874. L'investissement net dans le secteur de la propriété maritime est donc nettement déficitaire en cette fin de période. Bien que le recentrage de l'économie bas-laurentienne dans l'industrie du bois ait dû avoir des répercussions sur l'activité maritime régionale, on ne remarque pas de hausse particulière de l'offre de transport au début du XX^e siècle. Comme il a été mentionné au chapitre précédent, les investisseurs étrangers impliqués

²⁹ Éric Mauras a démontré, dans son article portant sur l'installation du réseau télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent (1875-1895), l'efficacité pratiquement nulle du système. La comparaison du nombre d'accidents avec le nombre de navires de mer en transit, circulant le long des côtes de l'est du Canada, montre en effet qu'il est difficile d'établir clairement l'efficacité du réseau télégraphique. Comme le trafic diminue au cours de la période étudiée par l'auteur, la chute du nombre de naufrages est bien relative. Au mieux, le service télégraphique a permis de réduire le nombre des naufrages « extrêmes ». (Éric Mauras, « Du lobbying pour la construction d'une infrastructure publique. Le système télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent, 1875-1895 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 60, 3 (hiver 2007), p. 325-354.)

³⁰ Un navire sera démolie après son naufrage pour récupérer son bois et un autre navire mis hors service sera démolie pour faire du bois de chauffage.

³¹ Tel que le mentionne France Normand, « À Québec, au début des années 1870, l'entreprise H. Dinning & Co, « constructeurs de navires, propriétaires de quais et réparateurs », était sans doute la firme la plus active dans la récupération et la restauration de bâtiments naufragés. » F. Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle*, p. 28.

dans l'exploitation forestière ont aussi été ceux qui se sont impliqués dans la propriété des moyens de transport des produits de cette industrie. À ce sujet, il nous est impossible de déterminer si les entrepreneurs régionaux ont utilisé leurs profits pour réinvestir ailleurs dans l'économie, par exemple dans le secteur du bois ou dans le secteur foncier, une situation que les chercheurs du Maritime History Group ont quant à eux observée chez les investisseurs de l'industrie maritime des provinces atlantiques, notamment ceux du Nouveau-Brunswick, à partir des années 1880³².

Le rayonnement des activités de construction navale

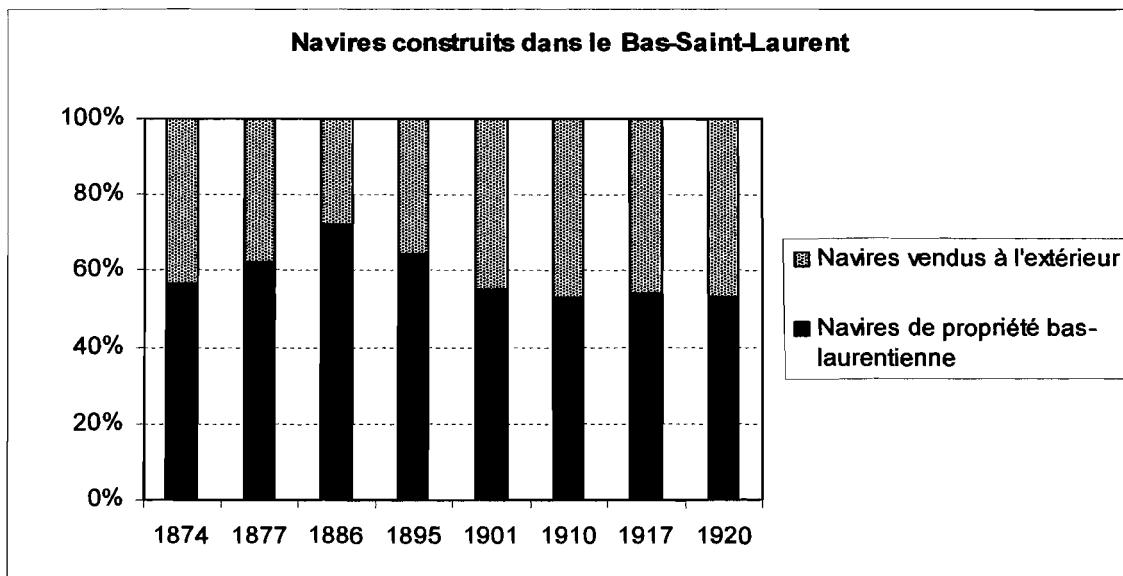
La construction navale constitue une activité non négligeable au Bas-Saint-Laurent, tel que le mentionnent plusieurs auteurs, dont les historiens Fortin et Lechasseur. La seconde moitié du XIX^e siècle constitue d'ailleurs l'âge d'or de cette industrie dans la région³³. Le dépouillement des listes agrégées de 1874 à 1920 a permis de retrouver 91 navires construits dans les chantiers du Bas-Saint-Laurent entre 1839 et 1919 (incluant tous les navires, de propriété bas-laurentienne ou non). Parmi ceux-ci, 76 % transiteront entre les mains de Bas-Laurentiens à un moment ou à un autre pendant leur période d'activité, ce qui montre bien que la construction répond à une demande locale relativement importante. Des 195 navires bas-laurentiens en activité au cours de la

³² Ces propriétaires de navires n'adoptent pas la nouvelle technologie de la vapeur, mais utilisent leurs profits pour passer aux investissements fonciers. (Lewis R. Fischer et Eric W. Sager, éd., *Merchant Shipping and Economic Development in Atlantic Canada*, St. John's, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1982.)

³³ « Entre 1854 et 1899, les chantiers navals improvisés de Sainte-Luce, Rimouski, Bic et Saint-Fabien lancent 38 voiliers, la plupart gréés en goélette. Cette recension exclut la production des autres chantiers vers l'amont jusqu'à Notre-Dame-du-Portage, et vers laval jusqu'à Cap-Chat. Au Bic, l'activité se poursuit, à l'embouchure de la rivière jusqu'en 1938 et, à Matane, le chantier diversifie sa production vers la construction de grandes barges pour le transport des billes de bois à pâte. » Jean-Charles Fortin, « La construction navale au Bas-Saint-Laurent », *Encyclobec*, dans <http://www.encyclobec.ca/main.php?docid=271> (page consultée le 28 août 2008). Il est à noter que cette publication Internet est pilotée par l'Institut national de la recherche scientifique (INRS).

période, 69 proviendront donc des chantiers régionaux. Cette nette correspondance entre l'offre et la demande de bâtiments se maintiendra également tout au long de la période, tel que l'illustre le graphique suivant. Ces navires étant construits par et pour la population locale, la charpenterie navale apparaît donc, dès le premier coup d'œil, comme une activité au rayonnement limité.

FIGURE 2.6
Navires actifs de 1874 à 1920 construits dans le Bas-Saint-Laurent



Source : Compilation à partir des « Listes de l'enregistrement maritime du Canada », DSC, « Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries », 1874-1920.

L'importance de l'autoconstruction

L'examen détaillé des navires inaugurés après 1874 nous éclaire sur la question de cette adéquation entre l'offre et la demande. En effet, parmi les 137 navires bas-laurentiens ajoutés à la flotte à compter de 1875, 41 % (soit 56 navires) proviennent des chantiers régionaux; tous seront d'ailleurs lancés par des gens de la place. Ces résultats attestent sans aucun doute d'une forte capacité de rétention des navires construits en région.

Les plus importants fournisseurs sont de loin les chantiers navals du Bic (21,4 %), suivis par ceux de Sainte-Luce (10,7 %), de Rivière-du-Loup-en-bas (8,9 %), de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte (7,1 %) et de Rimouski (7,1 %).

TABLEAU 2.1
Lieux de construction des navires ajoutés à la flotte de 1875 à 1920

Comté	Localité	N. unités
Matane, co.	Baie-des-Sables/L'Assomption de Notre-Dame	3
	Capucins	2
	Lac-au-Saumon	1
	Matane/Saint-Jérôme-de-Matane	2
	Petit-Métis	2
	Petits-Méchins	1
	Saint-Octave-de-Métis/Grand-Métis	2
Total Matane, co.		13
Matane, co. (Rimouski, co.)	Notre-Dame-de-l'Assomption-de-McNider	2
Total Matane, co. (Rimouski, co.)		2
Rimouski, co.	Bic	12
	Cedar Hall	1
	Rimouski	4
	Sainte-Anne-de-la-Pointe-au-Père	1
	Sainte-Luce	6
	Saint-Fabien	3
Total Rimouski, co.		27
Rimouski, co. (Matane, co.)	Sainte-Flavie	1
Total Rimouski, co. (Matane, co.)		1
Temiscouata, co.	Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte	4
	Trois-Pistoles	2
Total Temiscouata, co.		6
Temiscouata, co. (Kamouraska, co.)	Rivière-du-Loup-en-Bas	5
Total Temiscouata, co. (Kamouraska, co.)		5
Temiscouata, co. (Rimouski, co.)	Cacouna, village	2
Total Temiscouata, co. (Rimouski, co.)		2

Source : *Registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1875-1920.*

En fournissant les entrepreneurs régionaux, les chantiers navals du Bas-Saint-Laurent ont un impact significatif en région. Plus encore, ils attirent au départ un type particulier d'investisseur. Ainsi, certains groupes professionnels se démarquent : près des 2/3 des

résidants qui lanceront un navire construit sur place sont navigateurs et environ le quart sont des marchands. Les constructeurs de navires de la région, qui reçoivent par ailleurs les commandes des propriétaires et armateurs des environs de Québec³⁴, ont donc une clientèle relativement ciblée. Du reste, dans les dernières décennies du XIX^e siècle et les premières du XX^e siècle, un nombre croissant de navigateurs opèrent leur propre goélette dont ils ont souvent surveillé eux-mêmes la construction³⁵.

Quant aux nouveaux investissements provenant des chantiers extérieurs (81 navires, soit 59 % du total), on constate une forte concentration dans le comté de Charlevoix, d'où proviennent un peu plus du tiers des navires. La région de la Côte-du-Sud fournit également une part non négligeable des bâtiments (12 %). Cette rencontre entre les besoins des investisseurs bas-laurentiens et l'offre des charpentiers navals extrarégionaux révèle la présence d'une aire d'échanges bien circonscrite. L'étude des transactions subséquentes devrait nous permettre de vérifier si ces contrats de construction passés entre les deux parties sont bien la manifestation de relations commerciales plus soutenues.

³⁴ Fortin, *op. cit.*

³⁵ *Ibid.*

Les transactions effectuées sur les navires

Une vue d'ensemble

Les transactions affectant les navires de notre corpus se répartissent essentiellement en six grandes catégories. On retrouve, d'une part, les actes de transport de propriété, soit les actes de vente, les ventes assujetties à une hypothèque et les ventes sous saisie et, d'autre part, les actes relatifs au crédit, soit les hypothèques, les transferts d'hypothèques et les quittances³⁶. Outre ces transactions qui mettent en jeu des intérêts financiers, nous avons choisi d'inclure l'enregistrement initial du navire, car bien que cette opération n'implique pas de transaction financière, elle fixe pour la première fois le titre de propriété du navire.

Les vapeurs étudiés n'ont pas fait l'objet d'une longue suite d'opérations financières. Nous aurions pu nous attendre à une différence entre les deux types de bâtiments, étant donné que l'investissement dans la vapeur nécessite des capitaux plus importants³⁷. Ce n'est toutefois pas le cas. Le nombre de transactions moyennes ne fluctue aucunement selon le type de navire : on dénombre environ six transactions par voilier ou par vapeur. Comme les vapeurs du corpus sont de petite contenance (voir chapitre 1), leur achat ne nécessite pas de capitaux considérables. À titre d'exemple, un vapeur de 25 tonneaux

³⁶ Les autres transactions comportent trop peu d'occurrences pour en faire des catégories à part (faillite; mise en curatelle; transfert de propriété lors du décès; « transfer or other dealing prohibited »; « discharged »; « interdicted for insanity »).

³⁷ La valeur moyenne du tonneau neuf est établie par le gouvernement canadien à environ 28 \$ pour les vapeurs et à 10 \$ pour les voiliers au milieu des années 1870. (F. Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle*, p. 167.) À titre d'exemple, un bâtiment de 42 tonneaux bruts (moyenne du tonnage des navires actifs en 1874) vaut environ 420 \$.

requiert un investissement d'environ 700 \$, montant équivalent à l'achat d'une goélette d'environ 70 tonneaux.

Comme nous pouvions le supposer, l'investissement dans une flotte de plus petite contenance, telle que celle analysée ici, implique un nombre inférieur de transactions. Les caractéristiques de la flotte analysée par France Normand pour la période 1875-1895 (530 unités d'une jauge collective de près de 33 000 tonneaux) offrent une piste de comparaison intéressante. Mentionnons que le corpus étudié par l'historienne est constitué de bâtiments principalement utilisés pour la navigation intérieure³⁸, bien qu'un certain nombre de bâtiments soient potentiellement d'assez grande taille pour se prêter à la navigation de haute mer. D'un tonnage moyen de 62,3 tonneaux enregistrés, les navires comptent en moyenne 3,4 transactions³⁹. Cette moyenne s'écarte de celle des navires bas-laurentiens pour la même période : d'un tonnage moyen inférieur (50,6 ton. enr.), les navires du corpus font en moyenne l'objet de 5,9 transactions au cours des mêmes années. Il est possible que les acteurs qui investissent dans les navires de plus grande contenance, qui nécessitent davantage de capitaux, soient mieux nantis, donc peut-être plus stables. On pourrait ainsi expliquer la différence du nombre de transactions entre les deux types de flotte.

³⁸ Par l'étude des statistiques d'entrées des petits navires au port de Québec (Dominium Imports) pour la saison de navigation de 1875, Normand a pu identifier les usages et les circuits des navires de son corpus. *Ibid.*, p. 96 à 113.

³⁹ *Ibid.*, p. 165.

Les changements de propriété

Les changements de propriété sont passablement nombreux. Au cours de la période, les navires changent de main en moyenne 4 fois. Ce nombre apparaît relativement élevé si l'on considère qu'une goélette en bois, qui constitue le type de navire le plus courant dans le corpus (85 %), peut durer une vingtaine d'années⁴⁰. Ainsi, le débiteur aura à peine le temps de s'acquitter de sa dette qu'il se départira déjà de son navire ! Alain Franck, qui a étudié les goélettes du Saint-Laurent construites dans la région de la Côte-du-Sud, de 1860 à 1930, a trouvé que ces dernières changent de propriétaire de 4 à 6 fois en moyenne, ce qui lui permet d'affirmer que les « [...] ventes sont très fréquentes [...] »⁴¹.

Le calendrier des transactions

Le calendrier des transactions⁴² montre que la majorité des ententes (952 au total) sont conclues entre les mois d'avril et de novembre, soit pendant la saison de navigation (tableau 2.2). Le nombre de transactions culmine en mai-juin et en octobre-novembre pour chuter abruptement en décembre. Les mois d'avril et de juillet à septembre, bien qu'ils donnent lieu à moins de transactions, demeurent tout de même des mois favorables aux négociations. Certaines distinctions s'observent selon le type de transaction en cause. Les mois de mai, juin, juillet et octobre, novembre seront les moments privilégiés pour lancer de nouveaux navires. La période allant d'avril à juillet

⁴⁰ France Normand mentionne que les goélettes en bois qui parcourent le Saint-Laurent ont une durée de vie d'environ 20 à 25 ans. *Ibid.*, p. 97.

⁴¹ *Les goélettes à voile du Saint-Laurent*, p. 98.

⁴² Nous référons ici à la date de la transaction et non pas à la date de l'enregistrement chez le notaire, qui survient le même jour (44 % des cas) ou quelques jours après la date de transaction (41 % des transactions sont officialisées chez le notaire à l'intérieur du mois suivant (30 jours ou moins)).

sera en revanche plus propice pour conclure la vente de navires. Les hypothèques seront surtout contractées en mai, juin, octobre et novembre, peu de temps après le lancement du navire. La majorité des débiteurs réussiront à s'acquitter de leur dette en novembre (23 %), ce qui correspond en gros à la fin de la période d'activité de transport sur le fleuve.

TABLEAU 2.2
Calendrier des transactions

Mois	Nbr de transactions
Janvier	37
Février	28
Mars	35
Avril	86
Mai	127
Juin	114
Juillet	93
Août	83
Septembre	81
Octobre	113
Novembre	123
Décembre	32

Source : *Registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1875-1920.*

Les indices de rentabilité

Les opérations financières sur les navires, loin d'être une suite ordonnée de ventes, hypothèques et quittances, sont ponctuées d'aléas qui éveillent parfois le doute sur la rentabilité des navires. À partir de quel moment un navire est-il généralement rentabilisé ? Et, à l'inverse, au-delà de quel laps de temps connaît-il des difficultés financières et, lorsque c'est le cas, comment celles-ci se manifestent-elles ?

Tout d'abord, la présence de 10 actes de vente sous hypothèque⁴³ (*bill of sale under mortgage*) impliquant des cédants bas-laurentiens (soit 31,3 % des actes de vente sous hypothèques⁴⁴) suggère l'existence de difficultés financières chez certains propriétaires de navires de la région. Ne réussissant pas à rembourser leur créancier, certains propriétaires étaient confrontés à la faillite et voyaient leur navire saisi. La majorité des débâcles financières (7 sur 10) surviennent au cours de la décennie 1890, alors que plusieurs changements se produisent dans la structure industrielle et les activités économiques régionales. En moyenne, la saisie survient 2,3 ans après l'achat des parts du navire et 7,3 ans après le lancement. Les changements de propriété des navires s'effectuant en moyenne aux 5 ans, on constate que la vente sous hypothèque survient assez tôt dans le cycle d'activités du navire.

De l'autre côté, la rentabilisation des investissements apparaît aussi à portée. Plus de la moitié des débiteurs⁴⁵ (57 %) réussissent à rembourser leur emprunt avant que le registre du navire ne soit fermé. Le temps de remise des hypothèques pour ces individus est d'environ 3 ans, un laps de temps légèrement inférieur à celui indiqué par Franck (4 à 6

⁴³ Il importe ici de distinguer les « *bill of sale subject to mortgage* » des « *bill of sale under mortgage* ». Un « *bill of sale subject to mortgage* » est simplement une vente, mais assujettie à une hypothèque, c'est-à-dire pour laquelle une ou des hypothèque(s) n'avaient pas été levées au moyen d'une quittance. Dans ce cas, bien souvent, l'acheteur prend en charge la dette (par transfert d'hypothèque). Cette situation est fréquente (12 % des transactions de vente analysées, dans ce cas-ci). Un « *bill of sale under mortgage* » correspond plutôt à une vente « obligée » suite à une faillite, en raison d'une hypothèque non acquittée, généralement exigée de la part du prêteur de l'hypothèque, qui réclame ainsi son paiement. Ce type de transaction correspond à une saisie. France Normand, qui a analysée la flotte de Québec, a quant à elle retrouvé, parmi les actes de vente, 16 % de « *bill of sale under mortgage* », soit le double du nombre trouvé dans notre cas. F. Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle*, p. 165.

⁴⁴ Le nombre d'actes de vente sous hypothèque engageant un cédant bas-laurentiens a été calculé en vérifiant son lieu de résidence dans la dernière transaction de vente qui l'implique comme cessionnaire.

⁴⁵ Ce nombre comprend les débiteurs bas-laurentiens et ceux provenant d'autres régions. Comme la source ne fournit que le lieu de résidence du cessionnaire au moment de la transaction, il nous aurait fallu retracer les lieux de résidence déclarés dans les transactions d'hypothèques précédentes, ce qu'il a été impossible de faire, par souci d'efficacité.

ans⁴⁶. La présence d'actes de vente sujette à hypothèque (*bill of sale subject to mortgage*) signale toutefois des cas d'individus qui vendent leur navire avant d'avoir réussi à régler leur hypothèque, opération qui donnera lieu à un transfert d'hypothèque. Formant 12 % des actes de vente, les 51 ventes sujettes à hypothèque comptent 35 % de cédants bas-laurentiens.

Le recours au crédit

Au-delà des rentabilisations ou des insuccès, il n'en reste pas moins que l'achat de parts d'un navire se fait très rarement sans recourir au prêt. France Normand note également le même phénomène lorsqu'elle se penche sur les hypothèques grevant la propriété des voiliers rattachés au port de Québec (1875-1895). Selon elle, « [...] le recours au crédit s'est révélé une pratique presque généralisée⁴⁷. » De notre côté, parmi les 137 navires du corpus, 29 sont hypothéqués dès leur enregistrement, soit la même journée (7 cas) ou quelques jours après (22 cas)⁴⁸; 13 sont même grevés d'une hypothèque avant leur immatriculation ! D'autres cas semblables, rapportés notamment par Franck, portent à croire que ces navires étaient probablement hypothéqués au cours de leur construction, par le propriétaire qui avait déjà épuisé les fonds disponibles⁴⁹. Enfin, dans certains cas (27 navires, 19,7 %), lorsqu'une vente survient après l'enregistrement, elle est accompagnée d'un prêt dès la transaction suivante. Ces statistiques confirment encore

⁴⁶ Le nombre avancé par Franck ne permet toutefois pas de connaître l'origine géographique des emprunteurs. Il est seulement possible de savoir que les emprunts sont contractés, entre autres, envers des marchands, confrères navigateurs ou maîtres voiliers de Québec. A. Franck, *Les goélettes à voile du Saint-Laurent*, p. 98.

⁴⁷ F. Normand, *op. cit.*, p. 175.

⁴⁸ 7 navires sont hypothéqués dans la semaine qui suit, 7 dans l'année qui suit (de 3 mois à un peu plus d'un an), tandis que les autres (8) sont hypothéqués dans un intervalle de 1 à 6 ans et demi.

⁴⁹ A. Franck, *op. cit.*

une fois qu'un navire est un investissement qui n'est pas à portée de bourse de la majorité des individus⁵⁰. Ceci est sans compter les déboires financiers qui peuvent frapper les individus, notamment en raison de mauvaises saisons de navigation⁵¹.

La rétention des navires en région

Sur les 137 navires du corpus, 71 sont enregistrés par des Bas-Laurentiens qui, seuls ou en groupe, décident d'acquérir un navire. En portant notre attention sur la première transaction de vente suivant l'enregistrement initial du navire, nous avons par ailleurs pu constater que 75 % de ces navires demeureront en région. Pour 27 % d'entre eux, aucune opération financière ne succède à l'enregistrement initial, qui demeure l'unique transaction du navire au cours de toute son existence, alors que 41 % voient un autre propriétaire bas-laurentien succéder immédiatement, dès la transaction suivante. Pour les autres, l'observation des transactions subséquentes montre que quelques navires (7 %) demeurent entre les mains d'intérêts régionaux, même après avoir été sujets à des hypothèques contractées à l'extérieur de la région (et à des quittances dans certains cas). En effet, les Bas-Laurentiens se présentent de nouveau comme propriétaires de navires dans des transactions ultérieures (2, 3 ou 5).

L'implication précoce et soutenue des Bas-Laurentiens dès l'enregistrement et les premières transactions qui suivent est sans doute le signe de liens de proximité entre les intervenants. D'ailleurs, même lorsque certains navires sont vendus à l'extérieur de la

⁵⁰ N'oublions pas que l'augmentation du tonnage moyen des navires amène sur le marché des embarcations plus coûteuses, sans compter que, chez les vapeurs, les dépenses sont plus élevées, car on doit également considérer le coût de la machine de propulsion et le type de coque (les coques en fer ou en acier sont plus dispendieuses). Le lecteur pourra retrouver des informations additionnelles sur le coût des voiliers et des vapeurs en consultant la note 37 du présent chapitre.

⁵¹ *Ibid.*

région après leur enregistrement, un certain nombre est revendu à des Bas-Laurentiens lors des transactions suivantes. Du quart des navires qui quitteront la flotte après leur immatriculation, 8,4 % retourneront ainsi entre les mains des résidants. Quant aux autres navires, il s'écoule en moyenne un peu plus de 8 ans avant que nous puissions noter un propriétaire bas-laurentien dans les transactions du navire. Chez les vapeurs, la rétention en région s'avère encore plus marquée. Parmi les 15 qui seront ajoutés au cours de la période, 14 seront enregistrés initialement par un Bas-Laurentien. Parmi eux, seulement 4 seront ensuite immédiatement vendus à l'extérieur de la région.

La présence de quelques cas (1,2 % des transactions) de transfert de propriété à un résidant du Bas-Saint-Laurent, après le décès du propriétaire, parmi ceux qui demeurent en région après l'enregistrement, pourrait laisser croire à des signes additionnels de rétention des effectifs en région. Sans être fausse, cette interprétation doit être nuancée, car le transfert de propriété qui survient au moment du décès n'est pas forcément la preuve de relations d'affaires entre le cédant (défunt) et le cessionnaire (quelquefois un héritier de la famille), mais plutôt de relations familiales. L'analyse des reprises suite au décès montre effectivement que le nouveau cessionnaire est souvent un membre de la famille (l'épouse, seule (45 %), ou en compagnie d'un partenaire qui a le même patronyme que le défunt (9 %)). D'autres liens de parenté sont aussi décelés dans les transferts, alors que 36 % des cessionnaires, seuls ou associés à d'autres partenaires, portent le même patronyme que le défunt. Toutefois, comme ces navires sont presque tous revendus à des intérêts régionaux à la transaction suivante, il est possible de conclure au maintien des navires en région.

Conclusion

L'essor de l'économie de marché a commandé de nouvelles relations d'affaires dans le Bas-Saint-Laurent des années 1875 à 1920. Avec le temps, les nouvelles pratiques économiques transforment sensiblement l'activité de navigation commerciale. Dans ce chapitre, nous avons tenté de mettre en évidence quelques aspects de l'insertion des entrepreneurs régionaux dans les nouveaux schèmes de rapports économiques, notamment sur le plan des pratiques d'acquisition et de financement des navires.

Rappelons d'abord que la flotte régionale se renouvelle à un rythme constant au cours de la période d'étude en dépit de la décroissance du nombre d'unités en service, assurant ainsi la reproduction de la batellerie. Par l'analyse des nouveaux investissements, nous avons pu observer des distinctions significatives sur le plan du mode d'acquisition (achat de navires / enregistrements initiaux). Le marché de l'occasion connaît une croissance plus marquée au cours des deux premières décennies du XX^e siècle.

Les changements dans l'activité économique du Bas-Saint-Laurent ont sans doute exercé l'influence la plus directe sur le rythme de renouvellement de la batellerie. Mais l'étude des fermetures de registres de navires nous a aussi révélé que la propriété navale était un secteur d'investissement non seulement sensible aux fluctuations de l'économie régionale, mais également soumis à l'influence des conditions naturelles. Nous avons d'ailleurs pu constater les risques de la navigation, les accidents en mer constituant la principale menace qui pèse sur les investissements.

L'examen des transactions de navires nous a instruite sur la santé financière de la flotte. Nous tenterons de voir, dans le chapitre suivant, qui sont les propriétaires et les

créanciers responsables du renouvellement des navires. Nous examinerons notamment leur provenance et leurs caractéristiques socioprofessionnelles.

CHAPITRE 3

PROPRIÉTAIRES ET BAILLEURS DE FONDS (1875-1920)

Le dépouillement des registres de l'immatriculation maritime, comme nous l'avons vu, nous a permis de retracer 952 transactions, auxquelles participent, à différents moments, 699 propriétaires et 266 créanciers¹. Ces intervenants proviennent du Bas-Saint-Laurent, de différentes régions du Québec et même de l'extérieur de la province. Au total, 523 individus et 27 entreprises sont engagés dans les transactions sur les navires de notre corpus. Les propriétaires proviennent à 43 % de la région, alors qu'un peu plus du quart des créanciers en sont issus.

Dans ce chapitre, nous nous attacherons à dresser le portrait des entrepreneurs bas-laurentiens associés à l'industrie des transports par eau, au cours de la période 1875 à 1920. Nous retracerons le profil socioprofessionnel des principaux agents, propriétaires ou simples bailleurs de fonds, qui ont investi dans la flotte ou qui ont participé à son financement. Enfin, l'analyse de l'enregistrement maritime nous permettra de mettre en lumière la provenance des capitaux qui sous-tendent le renouvellement de la flotte au dernier quart du XIX^e siècle.

¹ Un propriétaire ou un créancier peut être impliqué dans plus d'une transaction. Nous avons choisi, pour les objectifs de notre recherche, où nous désirons regarder le niveau d'implication des propriétaires, de nous référer aux intervenants dans les transactions, plutôt qu'aux individus pris isolément. Une personne ou une entreprise distincte qui intervient par exemple dans quatre transactions est comptabilisée quatre fois (quatre intervenants).

Profil des investisseurs

Les investisseurs de la région sont surtout des particuliers². En effet, 97 % des intervenants dans les transactions relatives à la propriété (enregistrement initial et ventes de diverses natures) sont des individus. C'est dire que les entreprises régionales occupent une faible part du marché. Sur le plan du prêt, tel que nous le verrons plus loin, la situation est encore très marquée : 91 % des créanciers sont des particuliers participant au financement à titre individuel (97 % chez les prêteurs bas-laurentiens, ce nombre passant à 89 % chez ceux de l'extérieur de la région)³.

Les individus propriétaires

Pour éclairer le processus d'acquisition des navires et les sources de financement, une étape importante consistait à connaître les professions exercées par les propriétaires et les créanciers. Tel que le mentionne Farrell : « A starting point for determining the source of capital in Victoria's shipping industry was the analysis of owners'

² Nous n'aborderons pas ici le phénomène de la copropriété et du fractionnement de la propriété des navires, car cette opération nous aurait amenée à considérer d'autres pistes de recherche. Mentionnons tout de même que 17 % des enregistrements de navires et 14 % des actes de ventes sont faits en association (13 % pour les actes de ventes simples et 20 % pour les actes de ventes sujettes à hypothèque).

³ Notons que les résultats de Farrell diffèrent peu des nôtres sur ce point. Bien que la participation des compagnies soit plus importante — celles-ci comptent pour 14 % des investisseurs —, les petits propriétaires à Victoria sont toujours majoritaires au sein des acquéreurs de navires. Nous aurions pu nous attendre à une différence plus marquée, puisque les navires pris en compte par Farrell sont de plus grande taille que ceux de notre corpus (les voiliers de la flotte de Victoria comptent en moyenne 125 tonneaux et les vapeurs font environ 148 tonneaux, voir D. B. Farrell, *A Fleet of Shipowners : Shipping Investment Patterns in Victoria, 1861-1901*, Mémoire de maîtrise (History), University of Victoria, 1993, p. 38), d'où le besoin de regroupement des investisseurs. Ceci n'est toutefois pas le cas. Il faut savoir qu'en dépit de la consolidation des intérêts maritimes dans le secteur de la vapeur, observée avec la formation de la Canadian Pacific Navigation (1883), peu d'entreprises de ce genre ont été fondées. Bon nombre d'individus ont en fait continué d'investir dans la flotte, individuellement ou au nom d'une compagnie (« Limited Liability Co. »). Les petits propriétaires ont ainsi possédé un peu plus de la moitié du tonnage de la flotte de Victoria dans la décennie 1860, cette proportion s'abaissant seulement au tiers dans les années 1890. *Ibid.*, p. 87.

occupations⁴. » Nous avons pu établir que la majorité des intervenants bas-laurentiens impliqués dans l’investissement et le financement des navires exercent des professions liées de près au milieu marin⁵. Chez les propriétaires de navires (288 intervenants au total), on note même une concentration des effectifs entre les mains des navigateurs eux-mêmes (voir tableau 3.1) : en effet, 77 % des propriétaires sont marins ou navigateurs. Rien de surprenant puisqu’un bon nombre des navigateurs qui vont se procurer un navire sont susceptibles de s’en servir pour leurs propres besoins, notamment pour obtenir un revenu d’appoint grâce à la pêche⁶. Notons qu’on retrouve également, parmi les métiers de l’eau, un opérateur de télégraphe, un propriétaire de remorque et 3 *traders*⁷. Au sujet

⁴ *Ibid.*, p. 21.

⁵ Nous avons constaté très tôt que les grilles universelles de classement des professions (notamment celle élaborée par Gérard Bouchard et Christian Pouyez, à l’Université du Québec à Chicoutimi, voir entre autres Gérard Bouchard, *Tous les métiers du monde. Le traitement des données professionnelles en histoire sociale*, Sainte-Foy, PUL, 1996) ne convenaient pas à notre besoin de classement. Ces grilles, bien que très pertinentes, contiennent des catégories globales qui permettent surtout de distribuer une population générale active diversifiée. Dans notre cas, ces grilles universelles ne convenaient pas, car nous avions affaire à un nombre restreint de professions, lesquelles étaient par ailleurs majoritairement reliées au milieu maritime. Par conséquent, il nous a fallu établir des critères spécifiques pour effectuer le classement professionnel des intervenants dans les transactions. Ces critères devaient s'accorder avec les orientations particulières de notre recherche. Il nous est apparu pertinent de distinguer les intervenants sur la base du lieu d'exercice de leur profession (sur terre / sur l'eau) et du statut du propriétaire.

Nous soulignons que David Bruce Farrell a également déterminé ses propres catégories dans son étude des investisseurs de la flotte du port de Victoria. L'historien a constitué deux grandes catégories, qui regroupent l'essentiel des professions présentes, soit les professions liées au commerce (17,6 %) et celles relevant du secteur maritime (27,2 %). Les autres professions, relevant de secteurs divers, mais n'accaparant pas une majorité d'investisseurs, ont été listées sans ordre particulier (en effet, dans cette catégorie, on retrouve pêle-mêle les *shipowners*, les propriétaires terriens, les *traders*, les pêcheurs, etc.). Pour avoir la liste complète des professions recensées par Farrell, consulter son étude (Farrell, *op. cit.*, p. 22).

⁶ La composition de notre corpus de propriétaires semble se caractériser par la prédominance de ce que Basil Greenhill appelle le « rural shipowning ». Selon ce concept, la propriété navale, appliquée au milieu rural, désigne une activité où l'acquisition d'un navire constitue une occupation à temps partiel pour des individus ou un investissement fait localement par des individus dont les principales sources de revenus proviennent d'autres activités professionnelles. (Basil Greenhill, «Aspects of Late Nineteenth Century Rural Shipowning in Southwestern Britain», dans Keith Matthews et Gerald Panting, dirs., *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region*, St. John's, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1978, p. 159.)

⁷ Ces *traders* sont décrits par France Normand comme des « commerçants d'occasion », *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle : une étude de la batellerie du port de Québec*, Sainte-Foy, PUL, 1997, p. 102. Le *trading* constitue un type de troc, auquel certains navigateurs recourent « [...] comme

de la forte représentation des navigateurs, France Normand avait également remarqué une présence majoritaire des partenariats de navigateurs lors des enregistrements de nouveaux voiliers⁸. Un phénomène semblable est également noté en Angleterre : dans le petit port de Boston⁹, Lincolnshire (1836-1848), environ les deux tiers des navires sont possédés en entier ou en copropriété par des marins ou maîtres mariniers¹⁰. »

forme primitive de commerce en maints endroits sur les côtes et plus particulièrement dans l'estuaire. » *Ibid.* Aux pages 102 à 104 de l'ouvrage, Normand nous décrit en détail ce mode d'échange traditionnel.

⁸ Cette forte représentation des associations de navigateurs dans les enregistrements de voiliers est particulière. Ces *partnerships* tombent à un peu plus du tiers dans les investissements de barges, et deviennent minoritaires dans la vapeur. À ce propos, consulter la Répartition des *partnerships* pour l'enregistrement de nouveaux navires. *Ibid.*, p. 167-168.

⁹ « [...] Boston was just a small, minor port of little national importance. », Stephanie Jones, « Shipowning in Boston, Lincolnshire, 1836-1848 », *Mariner's Mirror*, 65 (1979), p. 339-349.

¹⁰ *Ibid.*

TABLEAU 3.1

Professions¹¹ des Bas-Laurentiens qui enregistrent ou qui achètent un navire

CATÉGORIE PROFESSIONNELLE	PROFESSION DÉCLARÉE	NBR
<i>Métiers de l'eau</i>	Mariner	220
	Navigator	1
	Telegraph Operator	2
	Towboat proprietor	1
	Trader	3
Total Métiers de l'eau		227
<i>Métiers de terre</i>	Banker	1
	Brickmaker	1
	Farmer	2
	Forestry Engineer	1
	General Merchant	2
	Lumber Merchant	1
	Merchant	30
	Mill owner	2
	Provincial Land Surveyor	1
Total Métiers de terre		41
<i>Indéterminés</i>	Agent	1
	Engineer	1
	Master joiner	1
	Non précisé	2
	Widow	9
	Wife of	6
Total Indéterminés		20
Total		288

Source : *Registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1875-1920.*

¹¹ Ce classement professionnel comporte un certain degré d'incertitude. En effet, certains métiers sont difficiles, voire impossibles à classer avec précision, en raison d'un manque d'informations pour déterminer s'ils se rattachent aux métiers de l'eau ou aux métiers de terre. Nous avons choisi de classer ces mentions problématiques dans la catégorie des « indéterminés ». Précisons que ces cas incertains n'influent pas sur la configuration générale du classement professionnel, étant donné le faible nombre d'occurrences en cause.

Par ailleurs, certaines mentions occupationnelles sont trompeuses. C'est le cas de l'ingénieur, qu'on pourrait rapidement identifier comme ingénieur sur un vapeur, c'est-à-dire, dans le contexte de l'époque, comme un mécanicien aux chaudières. Par ailleurs, il serait inexact d'associer à coup sûr les ingénieurs au secteur de la vapeur. Nos données sont d'ailleurs révélatrices sur ce point : 5 des 6 ingénieurs présents dans le corpus des investisseurs sont propriétaires de voiliers.

Non seulement les marins sont-ils majoritaires au sein des investisseurs, mais certaines familles sont davantage présentes¹². Plusieurs patronymes ressortent en effet du groupe des propriétaires qui se déclarent *mariner* : les Boucher de Sainte-Luce (10 investisseurs sur 10); les Bouillon de Rimouski et de Sainte-Anne-de-la-Pointe-au-Père (5 sur 7); les Chouinard de Grand-Métis (5 sur 5); les Deslauriers de Rivière-du-Loup-en-Bas (5 sur 5); les Fraser de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte et de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs (6 sur 6); les Guimond de Matane (5 sur 6); les Heppell du Bic et de Matane (6 sur 6); les Jacques de Grands-Méchins (8 sur 8); les Michaud de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte et de Trois-Pistoles (14 sur 14); les Rioux de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte (6 sur 7); les St-Pierre du Bic et de Ste-Cécile-du-Bic (7 sur 9); les Thibault de Baie-des-Sables (6 sur 6); les Tremblay de Matane (9 sur 11); enfin, les Verreault de Petits-Méchins et Grands-Méchins (5 sur 5). Au total, près de la moitié des marins qui investissent dans un navire se rattachent aux patronymes que nous venons de mentionner, ce qui nous porte à croire que l'investissement dans un navire pouvait constituer une entreprise familiale dans plusieurs cas.

¹² La forte implication de certaines familles dans l'investissement naval est notée par plusieurs historiens du domaine maritime. En Angleterre, Stephanie Jones a remarqué que « [t]he maritime community of Boston was dominated by several important families. » Jones, *op. cit.*, p. 342. Une situation similaire est notée à Yarmouth, Nouvelle-Écosse : « Half of the shipping elite bore the names of two families [...] ». (David Alexander et Gerry Panting, « The Mercantile Fleet and Its Owners : Yarmouth, Nova Scotia, 1840-1889 », *Acadiensis*, 7, 2 (1978), p. 23.) D'ailleurs, Alexander et Panting insistent sur l'importance des liens familiaux comme méthode d'accumulation du capital pour l'achat de navires, ajoutant que d'autres individus choisissent plutôt de s'associer en *partnership*. (*Ibid.*) À l'échelle plus locale (St. Martins, Nouveau-Brunswick), la participation familiale dans l'industrie de la construction navale constitue même, selon A. Gregg Finley, la forme d'entreprise la plus pertinente en temps de crise de cette industrie (durant la période 1850-1880, on assiste à l'ascension puis au déclin de la construction de navires en bois dans l'ensemble des provinces atlantiques) : « The shipbuilding activities of the community [of St. Martins] revolved around families operating as business units. » (« The Morans of St. Martins, N.-B., 1850-1880 : Toward an Understanding of Family Participation in Maritime Enterprise », dans Lewis R. Fischer et Eric W. Sager , dir., *The Enterprising Canadians : Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820-1914*, St. John's, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1979, p. 38.) Son étude de l'implication de la famille Morans dans l'industrie de la construction navale montre que cette forme d'entreprise a permis aux membres de la famille de traverser la crise de cette industrie, à la fin du XIX^e siècle. *Ibid.*, p. 35-54.

Hormis les travailleurs exerçant des métiers de l'eau, on retrouve d'autres individus qui sont tout de même amenés à entretenir des relations avec le milieu marin et dont l'implication dans la propriété navale n'est pas à négliger. Nous parlons ici des individus exerçant des métiers de terre¹³, plus particulièrement des gens impliqués dans le commerce. Bien qu'ils n'accaparent que 11 % des effectifs des propriétaires, les marchands¹⁴ ont un poids important, puisqu'ils représentent 80 % des métiers de terre. Leur présence présage sans doute le passage du modèle du propriétaire-naviguant au propriétaire-fréteur au cours du dernier quart du XIX^e siècle. En effet, tel que l'indique France Normand, on observe, à cette époque, le passage du modèle du « patron-batelier » à l'organisation de type capitaliste où prédomine le « propriétaire-fréteur de navire ».

Ce modèle d'entrepreneur, qui a des intérêts dans les investissements maritimes, est assez présent dans notre corpus de propriétaires. On le retrouve essentiellement dans les localités riveraines de la région, notamment Rivière-du-Loup-en-bas (Fraserville), Sainte-Luce et l'Isle-Verte (voir tableau 3.2). C'est d'ailleurs dans ces localités plus anciennes que loge une bourgeoisie d'affaires bien établie. Certaines familles se distinguent même au sein de cette catégorie d'acquéreurs, notamment les Côté de Sainte-Luce, les Bertrand de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte et les Pelletier de Trois-Pistoles et Fraserville.

¹³ France Normand, qui décrit ces terriens comme « [...] les exploitants «sédentaires» du fleuve [...] », souligne leur rôle fondamental dans la reproduction de la batellerie. F. Normand, *op. cit.*, p. 162.

¹⁴ La majorité sont inscrits comme « merchants » (30), mais on retrouve également deux « general merchant » et un « lumber merchant ».

TABLEAU 3.2
Localités de résidence des marchands bas-laurentiens
impliqués dans l'investissement

Profession	Localité / comté	% du total
General Merchant	Sainte-Luce/ Rimouski, co.	6
Lumber Merchant	Matane/Saint-Jérôme-de-Matane/ Matane, co.	3
Merchant	Bic/ Rimouski, co.	3
	Matane/Saint-Jérôme-de-Matane/ Matane, co.	6
	Rimouski/ Rimouski, co.	3
	Rivière-du-Loup-en-Bas/ Temiscouata, co. (Kamouraska, co.)	18
	Sainte-Flavie/ Rimouski, co. (Matane, co.)	3
	Sainte-Luce/ Rimouski, co.	27
	Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte/ Temiscouata, co.	24
	Trois-Pistoles/ Temiscouata, co.	6

Source : *Registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1875-1920.*

Les études menées au Québec et dans le reste du Canada ont également démontré la forte implication des marchands dans l'investissement naval¹⁵. De l'autre côté de l'Atlantique, à Boston (Lincolnshire), le second groupe professionnel en importance parmi les investisseurs, après les marins, est également constitué des marchands¹⁶.

Le profil des investisseurs est quelque peu différent du côté de l'Ouest canadien. David Bruce Farrell, qui a étudié la propriété maritime et les modèles d'investissement dans l'industrie maritime de Victoria au cours des années 1861-1901¹⁷, a trouvé que les propriétaires locaux, qui investissaient majoritairement dans les navires côtiers, étaient des propriétaires-opérateurs qui commerçaient ou remplissaient des contrats de transport

¹⁵ Consulter entre autres F. Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle*; D. B. Farrell, *A Fleet of Shipowners*; de même que les travaux du Maritime History Group portant sur la propriété navale, notamment Eric W. Sager, «The Merchants of Water Street and Capital Investment in Newfoundland's Traditional Economy», dans Lewis R. Fischer et Eric W. Sager, dir., *The Enterprising Canadians : Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820-1914*, St. John's, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1979, p. 75-95.

¹⁶ Stephanie Jones, *op. cit.*, p. 339-349.

¹⁷ D. B. Farrell, *op. cit.*

de fret le long des côtes ou sur l'île de Vancouver¹⁸. Les autres investisseurs étaient, quant à eux, membres de l'élite économique locale. Toutefois, malgré la présence non négligeable des navigateurs parmi les investisseurs de la flotte de Victoria, ceux-ci ne comptent que pour 20 %, les navires étant davantage aux mains des individus du secteur du commerce et du transport.

Par ailleurs, il faut spécifier que le corpus de Farrell se distingue sensiblement du nôtre par le total d'occupations différentes dénombrées, soit 110, incluant les différents types de compagnie. De notre côté, 19 mentions professionnelles (parmi lesquelles nous comptons les femmes et les veuves) sont représentées chez les investisseurs bas-laurentiens. À ce nombre s'additionnent 5 entreprises différentes (que nous n'avons pas choisi de regrouper par type étant donné le manque d'informations permettant de les distinguer). Farrell reconnaît lui-même que le nombre d'occupations est relativement élevé en comparaison des autres études menées sur le même sujet en Grande-Bretagne et en Amérique du Nord, où seulement un petit nombre d'investisseurs relèvent d'autres professions que « merchant », « mariner » et « shipowner »¹⁹. À Victoria, toutefois, l'investissement naval ne constitue pas un secteur de l'économie sous la seule emprise des marchands et des marins²⁰, peut-être en raison de la plus grande participation des membres de la classe moyenne à l'économie locale.

¹⁸ *Ibid.*, p. ii-iii.

¹⁹ *Ibid.*, p. 23.

²⁰ Farrell évoque la complexité des modèles d'investissement dans la flotte de Victoria, la principale raison étant que la propriété navale n'est pas « [...] a sector of the economy which was the sole preserve of merchants and a few mariners.» *Ibid.*, p. 42.

La participation significative des marchands au renouvellement de la batellerie bas-laurentienne nous amène à nous questionner sur leurs motivations. Selon Farrell, l'achat d'un navire représentait souvent pour les individus impliqués dans le commerce, en particulier les marchands, une manière de réduire les coûts de transport des biens vendus ou d'amener des marchandises au marché²¹. La grande variété des volumes des navires possédés par les marchands (de 7 à 89 tonneaux) ne permet pas, de notre côté, de poursuivre cette piste, d'autant plus que les navires en question sont en règle générale d'une envergure plutôt modeste. En effet, les marchands sont surtout propriétaires de voiliers (31 cas sur 33) qui font en moyenne 37 tonneaux enregistrés. Nous pouvons tout de même suggérer que certains des marchands présents dans notre corpus ont pu combiner activités de négoce et de transport. Charles Bertrand²², notamment, affectera

²¹ *Ibid.*, p. 23.

Dans son étude, Farrell tente de cerner les motivations des investisseurs : « Members of maritime trades would have had a natural inclination to invest in shipping. Mariners and master mariners would have used investments in vessels as a means of becoming independent operators, and investing directly in their livelihoods. For members of maritime trades or occupations which serviced the shipping industry, such as shipchandler, the ownership of vessels would have been a logical forward linkage. » *Ibid.*

²² À l'Isle-Verte, Charles Bertrand a joué un rôle considérable dans les activités économiques. Seigneur, marchand, industriel et armateur, il investira dans plusieurs secteurs de l'économie régionale, principalement à l'Isle-Verte.

En 1850, Charles Bertrand épouse Arthémise Dionne, fille de Benjamin Dionne, marchand et plus tard député. La même année, son père lui transfère les droits sur la seigneurie de l'Île-Verte, incluant les moulins à farine et à carder. Il lui accorde également sa part sur un de ses deux moulins à scier. En 1871, Charles Bertrand acquiert 3 250 arpents de terre, dont il exploitera un peu plus de la moitié à des fins agricoles. L'homme d'affaires « [...] est aussi propriétaire d'un moulin à farine, d'un à carder et d'un autre à fouler, d'une manufacture d'instruments aratoires et d'une fonderie; [...] Il a de plus 4 goélettes [...] et un hôtel [...] ». BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA. « Bertrand, Charles », *Dictionnaire biographique du Canada* dans <http://www.biographi.ca/FR/index.html> (page consultée le 28 août 2008). C'est en 1865 que Bertrand entreprend l'érection d'une fonderie et la fabrication de voitures et instruments aratoires. Dans cette entreprise, il s'associe d'abord à Antoine Rousseau, puis après quelques mésaventures (incendies et reconstructions successives des installations), il s'associe avec son fils, Charles-Georges Bertrand, et Jean-Baptiste Raymond. Charles Bertrand se fera aussi « banquier » : à partir de son magasin (acquis de son père à sa mort, en 1871), il « [...] reçoit en dépôt les économies que lui confient les petites gens, [...] il vend des terres acquises dans les cantons des hauts plateaux, [...] il fait crédit aux nouveaux colons où [...] il leur avance de l'argent contre hypothèque. » *Ibid.* Bertrand acquiert aussi en 1873–1874 des concessions forestières dans le canton de Cabano et y fait construire une scierie; il

ses navires au transport des produits manufacturés dans ses usines, lesquels seront vendus dans tout le Québec. Ce sera sans doute aussi le cas de Narcisse Pelletier, qui possédera un magasin à Fraserville, et de George Sylvain²³, marchand au service des entreprises Price.

Certaines mentions occupationnelles n'ont pu être classées dans l'une ou l'autre des catégories professionnelles (métiers de l'eau, métiers de terre). Il s'agit des femmes détenant un statut de propriétaire ou de créancier dans les transactions de navires. Dans le corpus des propriétaires bas-laurentiennes, un peu plus de la moitié des femmes se présentent lors des transferts de propriété (46,7 %) ou d'hypothèques (6,7 %) à la suite du décès du mari²⁴. Dans le cas des transferts de propriété, il s'agit essentiellement de veuves qui, à notre avis, agissent à titre transitoire, pour sauver l'acquis familial à la suite du décès du mari. La brièveté du temps de propriété nous incite en effet à tendre vers cette hypothèse : lorsque la vente ne se fait pas tout simplement dans la même

consacre également ses efforts à la fabrication et à la commercialisation du bois de fuseaux à Saint-Simon et à Sainte-Anne-des-Monts.

Non seulement homme d'affaires, Charles Bertrand s'impliquera aussi en politique locale : il occupera notamment le poste de maire de la municipalité de paroisse de L'Isle-Verte en 1859 et de 1881 à 1885 et fera « [...] partie du conseil d'administration du chemin de fer Témiscouata peu de temps avant sa mise en service en 1888. » *Ibid*. À sa mort, en 1896, Bertrand possède un des empires industriels les plus importants de la région du Bas-Saint-Laurent. Toutefois, cet empire commence à s'écrouler, dû à la compétition d'autres compagnies et à quelques mésaventures. Le manque d'intérêt de son fils pour l'entreprise familiale et la mort inattendue de Jean-Baptiste Raymond, à qui il désirait léguer son entreprise, rend difficile la pérennité de cette dernière. Lorsqu'il décède, en 1896, l'homme est « écrasé sous les tracas financiers ». *Ibid*.

²³ « Entré au service des entrepreneurs forestiers Price dans la paroisse Saint-Thomas (à Montmagny), fut chargé, en 1846, de veiller à l'organisation et à la gestion d'un nouvel établissement de cette entreprise au Bic, où il s'installa. Acquit, en 1848, une terre qu'il fit exploiter. S'occupa également du magasin, ainsi que de l'administration des scieries et des chantiers de la compagnie dans tout le bas Saint-Laurent jusqu'à Matane. Servit aussi à titre d'agent seigneurial des Price. » ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC. « George Sylvain, (1819-1891) », *Informations historiques, Les parlementaires depuis 1792*, dans <http://www.assnat.qc.ca/FRA/membres/notices/s/SYLVG.htm> (page consultée le 28 août 2008).

²⁴ Si l'on considère l'ensemble des femmes propriétaires du corpus (bas-laurentiennes et d'autres régions), les résultats restent les mêmes : presque la moitié des femmes se présentent lors des transferts de propriété (42,9 %) ou d'hypothèques (5,7 %) à la suite du décès du mari.

journée (57 % des cas), elle suit le transfert de propriété d'une journée (28,6 % des cas)²⁵. Les cas de créances détenues par des femmes à la suite du décès du mari seront non seulement rares, mais également de très courte durée. Deux femmes (dont l'une est résidante de la région) se verront confier un montant à recevoir dans le cadre d'un transfert d'hypothèque lors du décès. L'une des hypothèques sera réglée dans la foulée, la journée même. L'autre mènera à une vente sous hypothèque, entre la détentrice de la créance et la veuve du propriétaire.

L'autre moitié des femmes propriétaires de la région auront acquis leur titre lors d'un enregistrement initial (13,3 % des femmes propriétaires) ou d'une transaction de vente (33,3 %). Notons qu'il est difficile de déterminer leur implication véritable. Nous suggérons qu'un certain nombre d'entre elles, vraisemblablement mariées en régime de séparation de biens, se sont vues confier le titre de propriété du navire par leur époux. Cette pratique devenait de plus en plus courante à la fin du XIX^e siècle et permettait de protéger l'acquis en cas de difficultés financières de l'époux. Le navire étant propriété de l'épouse, une éventuelle faillite du mari ne pouvait porter atteinte à l'investissement ainsi protégé²⁶.

En plus de documenter le profil professionnel des propriétaires de navires, les informations fournies dans l'enregistrement du navire nous renseignent sur la provenance des investisseurs. Grâce à la mention du lieu de résidence des intervenants engagés dans chacune des transactions, nous pouvons dresser un portait plus étoffé des

²⁵ Dans un cas, cependant, la vente survient quelques mois plus tard (11 mois) après le transfert de propriété. Le manque d'informations sur les circonstances ne permet toutefois pas de se prononcer sur les causes du délai de la vente.

²⁶ Pour poursuivre cette piste de réflexion, il s'agirait de retrouver le contrat de mariage des époux afin de vérifier si une clause du contrat de mariage signalait effectivement la séparation de biens des époux.

individus ou des entreprises qui participent au renouvellement de la batellerie bas-laurentienne.

Ainsi, on apprend que ces entrepreneurs proviennent en proportions comparables des comtés de la région (37,5 % sont du comté de Matane, 28,8 % du comté de Rimouski et 33,7 % du comté de Témiscouata). La distribution des investisseurs entre les localités riveraines et celles de l'intérieur est quant à elle inégale. En effet, la presque totalité des propriétaires provient des localités en bordure du fleuve (89 %). Par ailleurs, certaines localités sont davantage représentées : la moitié des investisseurs proviennent de Matane/Saint-Jérôme-de-Matane (12,5 %), Sainte-Luce (11,1 %), Saint-Jean-Baptiste-de-l'Île-Verte (12,2 %), Rivière-du-Loup-en-Bas²⁷ (8,3 %) et Trois-Pistoles (7,3 %). La concentration d'entrepreneurs à ces endroits s'explique sans aucun doute par la situation géographique de ces villes, d'une part situées à proximité du fleuve et des embouchures de rivière et, d'autre part, sises au carrefour des gares de chemins de fer²⁸ et des routes. La présence d'établissements industriels, par exemple les usines Price à l'Isle-Verte,

²⁷ Rivière-du-Loup constitue en 1927, tel que le mentionnent Fortin et Lechasseur, le principal port d'attache des propriétaires de navires côtiers. Cette localité avait donc, dès le début du XIX^e siècle, une vocation à l'investissement naval. J.-C. Fortin et A. Lechasseur, *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, p. 148.

²⁸ Non seulement les gares de chemins de fer sont nombreuses dans le Bas-Saint-Laurent, mais elles offrent des liaisons avec d'autres gares importantes du Canada. En 1881, le Grand Tronc, qui va jusqu'à Cacouna, se connecte au réseau de l'Intercolonial via la gare de Rivière-du-Loup-en-bas. L'Intercolonial dessert ensuite de nombreuses localités bas-laurentiennes : Cacouna, St-Arsène, Isle-Verte, Trois-Pistoles, St-Simon, St-Fabien, Bic, Rimouski, Ste-Flavie, Métis, St-Octave, Causapscal, Matapedia. (Peter Alfred Crossby, *Lovell's gazetteer of British North America*, Montréal, J. Lovell, 1881.) L'Intercolonial étendra son réseau dans les décennies suivantes : en 1908, on dénombre plusieurs nouvelles dessertes sur cette ligne, notamment à St-Éloïse, Sacré Coeur, Sainte-Anne-de-la-Pointe-au-Père, Ste-Luce, Little Metis, Kempt, St-Moïse, Sayabec, Cedar Hall, Amqui, Salmon Lake, Beau Rivage, Assemetquagan, Mill Stream et St-Alexis. (Graeme Mercer Adam, *Lovell's gazetteer of the dominion of Canada*, Montréal, J. Lovell & son, ltd, 1908.) Le chemin de fer du Témiscouata, qui joint Edmundston (construction en 1888-1889), aura aussi son raccord à Rivière-du-Loup-en-bas. Il reliera aussi plusieurs localités de la région : St-Modeste, Withworth, St-Honoré, St-Louis, St-Louis Church, Cabano, Cloutiers, Notre-Dame-du-Lac et Ste-Rose. *Ibid.*

Trois-Pistoles, Bic, Rimouski, Métis, Saint-Ulric et Matane²⁹, et de centres de services, a probablement permis de tirer profit des doubles fonctions industrielle et de distribution de services de ces localités. Enfin, la présence de chantiers navals dans ces villes³⁰ pourrait également expliquer la situation.

Le tiers des particuliers présents dans le corpus des propriétaires bas-laurentiens détiendront un seul titre de propriété de navire au cours de la période, alors que 19 % en posséderont 2 sur un ou deux navires, la moyenne étant de 1,7 titre de propriété par personne. Signalons également quelques cas d'individus (5 %) détenant de 5 à 10 titres de propriété³¹. Dans l'ensemble, si l'on regarde le nombre de navires acquis en moyenne, on obtient environ 1,8 navire par personne.

²⁹ La famille Price possédera plusieurs scieries dans tout le Québec. Au Bas-Saint-Laurent, leur présence sera importante : on retrouvera notamment des usines Price dans les localités de l'Isle-Verte, Trois-Pistoles, Bic, Rimouski, Métis, Saint-Ulric et Matane. Les Price joueront un rôle important dans l'économie régionale. Tel que le mentionne Marie-Andrée Massicotte, « [I]l'exploitation des ressources forestières et l'établissement des scieries de William Price au milieu du XIX^e siècle contribueront au développement socioéconomique du Bas Saint-Laurent et, par conséquent, stimuleront la construction navale et le cabotage dans la région. » Marie-Andrée Massicotte, « Au gré du fleuve et de l'histoire. La petite navigation côtière dans notre région », *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, XI, 4 (juin 1986), p. 100.

³⁰ J.-C. Fortin identifie les principaux chantiers navals présents dans la région du Bas-Saint-Laurent au cours du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle. Il mentionne entre autres ceux de Matane, de Rimouski, de Rivière-du-Loup, de l'Isle-Verte, de Trois-Pistoles, de Pointe-au-Père, de Métis, de Sainte-Luce, de Rimouski, du Bic et de Saint-Fabien. Jean-Charles Fortin, « La construction navale au Bas-Saint-Laurent », *Encyclobec*, dans <http://www.encyclobec.ca/main.php?docid=271> (page consultée le 28 août 2008).

³¹ Un investisseur se distingue nettement parmi les marins : il s'agit de Joseph Chartier de Cacouna. De 1884 à 1913, cet individu se portera acquéreur de 10 titres de propriété, investissant au total dans huit navires. Des trois prêts qu'il accordera, deux toucheront d'ailleurs deux de ses navires.

Les entreprises propriétaires

Les entreprises bas-laurentiennes entrent en jeu à partir des années 1900³². Leur présence s'intensifie dans les années 1910 et 1920 et ce, tant sur le plan de la propriété que sur celui du crédit, tel qu'il sera question plus loin. Les entreprises propriétaires (au nombre de 10), parmi lesquelles nous retrouvons une compagnie de commerce (The James Richardson Company Limited) et quatre différentes compagnies de navigation (Compagnie Trans-St-Laurent Limitée; The Fraserville Navigation Company Limited; The Campbellton & Gaspé Steamship Company Limited; Compagnie de Navigation Tremblay Limitée), seront présentes, tant sur le marché de l'usagé (40 %) que sur le marché du neuf (60 %). Celles-ci investiront principalement à partir de la décennie 1910³³.

La James Richardson Company Limited, basée à Matane/Saint-Jérôme de Matane, est la compagnie la plus impliquée dans la propriété navale. De 1905 à 1919, l'entreprise possédera 5 navires, sans doute affectés au transport commercial de ses divers produits, dont l'orge et le blé³⁴. Mentionnons que la James Richardson exploite ces navires pendant des périodes relativement longues, si l'on considère la moyenne des temps de propriété (voir le chapitre 2, la partie portant sur les transactions de navires). En effet, 11,8 ans en moyenne s'écoulent avant que l'entreprise vende son actif³⁵. Deux phases d'exploitation sont visibles à travers les dates de transaction (période entre

³² À Victoria, l'implication précoce des compagnies dans les investissements de navires contraste avec la situation dans l'est de l'Amérique du Nord. (D. B. Farrell, *A Fleet of Shipowners*, p. 25.) Dans les années 1860, les « Limited Liability Co. » détiennent déjà 10,59 % du tonnage de la flotte de Victoria. *Ibid.*, p. 24.

³³ Trois compagnies investiront dans les années 1900 (1905, 1906, 1909) et sept dans les années 1910 (1910, 1911, 1912, 1914, 1919, 1923).

l'investissement et la vente), soit les années 1905-1906 à 1917 et les années 1919 à 1930.

Les autres entreprises (uniquement des compagnies de navigation) posséderont en moyenne un navire. Seule la Compagnie Trans-St-Laurent Limitée comptera deux bâtiments (1909 et 1912). Soulignons que ces compagnies seront essentiellement basées à Rivière-du-Loup-en-bas (4 cas sur 5)³⁶.

Profil des débiteurs et créanciers³⁷

Pour avoir une vue plus étouffée des relations d'affaires des investisseurs bas-laurentiens, nous avons entrepris de nous pencher sur leur profil d'emprunt. La présence de navigateurs et de commerçants parmi les investisseurs suscitait divers questionnements sur la provenance du financement. Est-ce que les investisseurs négociaient davantage avec des individus rattachés à leur groupe socioprofessionnel ? Avaient-ils des régions de prédilection pour contracter leurs emprunts, là où des liens d'affaires préexistaient ? Par ailleurs, certains prêteurs étaient-ils davantage présents et pourquoi ?

³⁴ La compagnie de James Richardson était concentrée dans le commerce du grain. Toutefois, « Richardson fit le commerce de produits autres que l'orge et le blé, dont la potasse, le foin, les fourrures, les pommes, le charbon, la lessive et le sirop d'érable; il diversifia cependant ses activités bien au delà du commerce de denrées [...]. » BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA. « Richardson, James (1819-1892) », *Dictionnaire biographique du Canada*, dans <http://www.biographi.ca/FR/index.html> (page consultée le 28 août 2008). Dans le domaine maritime, « [...] Richardson monta [au cours de la période 1860-1890] une flotte de lac constituée de sloops et de schooners achetés ou loués et capables de transporter entre 1 000 et 20 000 boisseaux de céréales. Elle comprenait aussi des hourques, la fameuse « flotte de moustiques », qui sillonnaient les rives et les rivières à partir de la baie de Quinte jusqu'au canal Rideau. » *Ibid.*

³⁵ L'un des cinq investissements de la compagnie est un voilier reconvertis en vapeur, puis réenregistré (enregistrement De Novo). Nous avons considéré la totalité du temps de propriété en additionnant les deux données (voilier, 5 ans; vapeur, 11 ans).

³⁶ Il n'est pas possible à ce stade d'élaborer sur les lieux de desserte de ces compagnies de navigation. Une recherche dans les annuaires de commerce, notamment, permettrait de documenter cet aspect.

³⁷ Il sera ici question de l'ensemble des prêteurs, peu importe leur région de résidence.

Avant d'identifier la provenance des capitaux et de dresser le profil socioprofessionnel des créanciers impliqués, voyons d'abord les caractéristiques générales du groupe. Au Bas-Saint-Laurent, l'écart entre le nombre d'individus et d'entreprises actives dans le prêt est appréciable. Sur les 69 bailleurs de fonds, la presque totalité sont des particuliers. En effet, seules deux entreprises régionales accordent des prêts au cours de la période à l'étude, plus précisément au cours de la décennie 1910. Il s'agit de la James Richardson Company Limited, également active dans la propriété maritime, et la Donald Fraser and Sons Limited, précédemment propriétaire du navire qu'elle financera plus tard. Nous ne retrouvons donc pas, dans le Bas-Saint-Laurent, d'entreprises dévolues strictement au financement de la batellerie régionale.

Par ailleurs, ayant exploré la piste du financement de navires à l'extérieur de la région, nous avons pu vérifier qu'il n'y avait pas de volonté des entrepreneurs régionaux d'investir dans des navires possédés par des intérêts extérieurs à la région. Nous n'avons retracé en effet que trois cas de ce genre; et lorsque cela se présente, les individus en question sont également impliqués dans l'investissement et le financement de la batellerie régionale³⁸.

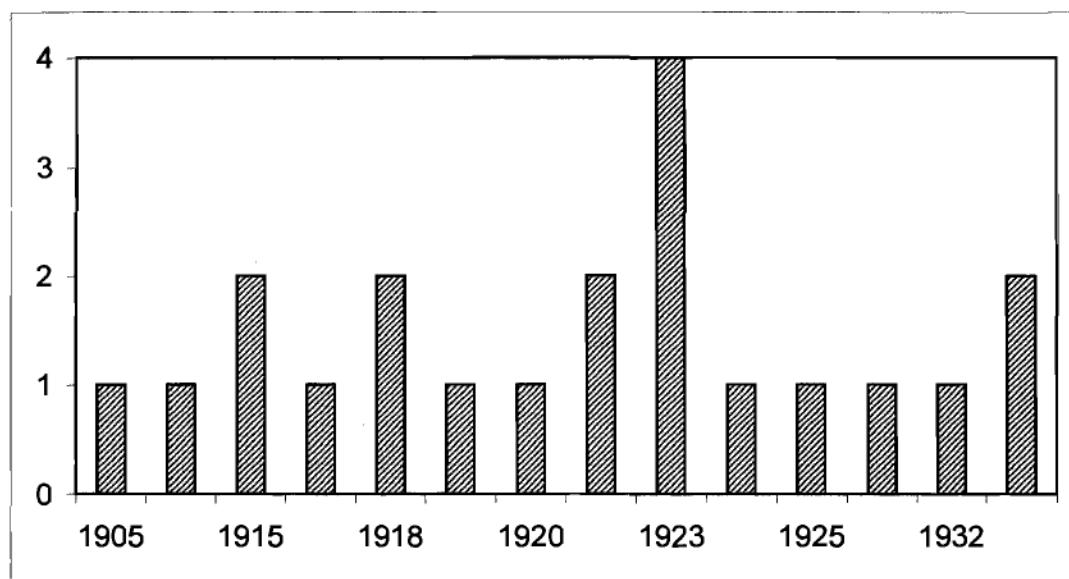
Du côté des prêteurs provenant de l'extérieur de la région, la tendance est la même que celle notée dans le Bas-Saint-Laurent : les particuliers sont encore ceux qui financent en majeure partie (89 %) les navires de la flotte. Les entreprises extrarégionales actives dans le prêt, bien qu'elles soient présentes en plus grand nombre, n'apparaissent pas

³⁸ Il s'agit de Daniel Chouinard, qui finance le C.J. Brydges (De Novo). Cet individu a été propriétaire du premier C.J. Brydges, de même que du Floride, des navires qui ne font pas partie de notre corpus, ayant été acquis avant le début de notre période d'étude. Nous retrouvons par ailleurs G. A. Binet, qui finance le St-François, également propriétaire, puis créancier du navire Canada. Enfin, nous avons Lazare Michaud et Arthur Michaud, créanciers du Emma, aussi tous les deux fortement actifs dans la propriété navale.

encore une fois, en règle générale, avant les années 1910 (un prêt par une entreprise écossaise, la J.&P. Coats Limited, est néanmoins contracté en 1905). Tel que le montre le graphique suivant, ces entreprises sont davantage présentes à partir des années 1920. Notons que celles-ci proviennent pour près de la moitié de Montréal.

FIGURE 3.1

**Entreprises extrarégionales participant
au financement des navires du Bas-Saint-Laurent, 1905-1941
(n. intervenants)**



Source : Registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1875-1920.

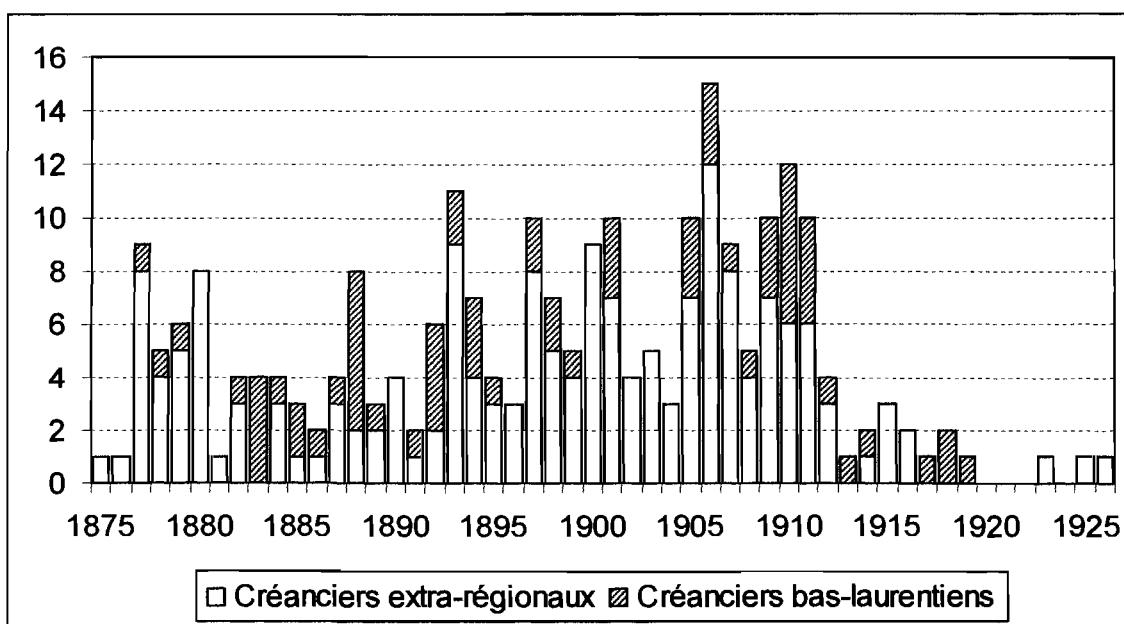
Le financement des navires du Bas-Saint-Laurent était donc assuré essentiellement par des individus. Il faut dire que les entreprises trouvaient sans doute peu d'intérêt à financer une flotte de taille modeste vouée au petit cabotage, leur attention étant bien davantage attirée par les secteurs d'investissement alors en croissance, l'exploitation forestière, par exemple.

À présent, regardons de plus près les relations d'affaires entre les débiteurs et les créanciers. Le lieu de résidence et la profession déclarés par les créanciers au moment des transactions hypothécaires nous ont permis de préciser leur provenance et d'identifier les secteurs professionnels les plus enclins à participer au financement de la flotte régionale.

Les Bas-Laurentiens détenant des créances sur les navires de la région (25 % des prêteurs), bien qu'ils soient moins nombreux que ceux de régions extérieures (66 %), participent tout de même activement au financement local (figure 3.2). On retrouvera les premiers prêteurs bas-laurentiens à la fin des années 1870; par la suite, ce nombre montera en flèche, pour se stabiliser aux alentours de 16 individus par décennie au cours des années 1880 à 1910. Les années 1920 ne compteront aucun individu participant au financement de la flotte. Nous suggérons que cette baisse soit liée à la plus grande présence des entreprises dans les transactions de prêt, notamment celles actives dans l'industrie secondaire³⁹.

³⁹ À l'extérieur de la région toutefois, on note à partir du début du XX^e siècle une plus grande présence des institutions (banques, caisses...), laquelle explique sans doute la diminution de la participation individuelle.

FIGURE 3.2
Créanciers (individus) dans les transactions hypothécaires, 1875-1926
(n. intervenants)



Source : *Registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1875-1920*.

Dans le Bas-Saint-Laurent, le financement proviendra surtout des comtés de Rimouski (39 %) et Témiscouata (46 %), le comté de Matane comptant moins de prêteurs individuels (15 %). Les prêts proviendront en majeure partie du Bic⁴⁰ (19 %), de Rivière-du-Loup-en-Bas (18 %), de Sainte-Luce (13 %), de Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte (13 %) et de Trois-Pistoles (10 %). La présence d'entrepreneurs dans ces localités, tels les Bertrand à l'Île-Verte et les Heppell au Bic, pourrait expliquer cette concentration du crédit⁴¹. Enfin, les prêts consentis par les individus résidant à l'extérieur de la région relèveront en grande partie de Québec (40 %) et de la région de

⁴⁰ Nous incluons ici la paroisse de Sainte-Cécile-du-Bic.

⁴¹ France Normand souligne la forte implication des entrepreneurs forestiers et des grands propriétaires de moulins, scieries ou manufactures au financement des goélettes de cabotage immatriculées à Québec. Parmi ceux-ci, elle cite les Bertrand, Fraser, King, Méthot et Price, ajoutant que « [...] certains écoulent cependant ainsi une partie de leur production dans d'autres ports de mer, notamment à Rimouski, à Gaspé ou à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick. » F. Normand, *Navigner le Saint-Laurent*, p. 89.

Charlevoix (24 %), probablement en raison du fait qu'une partie de l'élite économique de ces régions est déjà très impliquée dans le financement de navires⁴².

L'examen des professions déclarées par l'ensemble des bailleurs de fonds révèle des particularités intéressantes. De façon évidente, ces derniers se rattachent à des catégories professionnelles semblables à celles des investisseurs : marins et individus œuvrant dans le commerce consentent près des trois quarts des prêts hypothécaires. Cette tendance se trouve en proportions comparables, autant dans les régions de l'extérieur que dans celle du Bas-Saint-Laurent, les marins bas-laurentiens se retrouvant toutefois en proportion légèrement plus élevée au sein des créanciers de leur région (48 %⁴³ contre 39 % chez les marins de l'extérieur de la région). Au-delà des distinctions régionales, les créanciers de toute provenance se rattachent davantage aux catégories des métiers de l'eau (49,8 %) qu'à celle des métiers de terre (43,6 %). Les marins occupent une place importante puisque, à lui seul, ce groupe accapare 42 % des effectifs. Dans le groupe des métiers de terre, 30 % sont des marchands (cette catégorie inclut non seulement les mentions simples de marchands, mais aussi les marchands spécialisés (*lumber merchant* (0,8 %) et *hardware merchant* (2 %)). La présence significative des marchands dans le financement des navires a également été notée dans l'historiographie britannique et canadienne, tel que le mentionne David B. Farrell, dans son étude : « In most nineteenth century ports the majority of capital invested in shipping came from merchants⁴⁴. »

⁴² Normand avait déjà noté la grande implication d'individus appartenant à l'élite économique québécoise et lévisienne, notamment « [...] 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 fabricant de voiles Richard Hudson [qui] financent à eux seuls 16,4 % des hypothèques qui représentent 27,6 % des montants prêtés ! » *Ibid.*, p. 174.

⁴³ Nous avons inclus le seul pilote présent dans le corpus des créanciers dans la catégorie des marins.

⁴⁴ David Bruce Farrell, *A Fleet of Shipowners*, p. 13.

Normand a quant à elle remarqué, pour le port de Québec, une nette prépondérance des intérêts maritimes (« shipping interests »)⁴⁵.

⁴⁵ Les « intérêts maritimes » (shipping interest) désignent les individus intéressés financièrement par le transport maritime, dont le métier est lié au secteur maritime, mais qui n'exercent pas de métier lié à la navigation. Nous retrouvons parmi eux les « [...] « propriétaires-gérants » de compagnies de navigation ou d'assurance maritime [et les] agents de fret. » Ce sont des individus qui exercent un métier de terre, et qui sont directement intéressés par la navigation. F. Normand, *op. cit.*, p. 173.

TABLEAU 3.3
Professions des créanciers impliqués dans le financement de la flotte régionale

RÉGION DE RÉSIDENCE	CATÉGORIE PROFESSIONNELLE	PROFESSION DÉCLARÉE	NBR
Bas-Saint-Laurent	métiers de l'eau	Mariner	31
		Pilot	1
		Trader	1
	Total métiers de l'eau		33
	métiers de terre	Advocate	2
		Esquire	1
		Gentleman	3
		Merchant	20
	Total métiers de terre		26
	indéterminés	Agent	1
		Widow	2
		Wife of	5
	Total indéterminés		8
Total Bas-Saint-Laurent			67
Autres régions	métiers de l'eau	Mariner	69
		Sailmaker	13
		Shipowner	1
		Trader	5
	Total métiers de l'eau		88
	métiers de terre	Accountant	2
		Advocate	5
		Baker	1
		Bourgeois	1
		Broker	2
		Carter	1
		District Magistrat	2
		Farmer	6
		Gentleman	1
		Grocer	3
		Hardware Merchant	5
		Lumber Merchant	2
		Merchant	46
		Professor	1
		Rentier	1
		Senator of Canada	1
	Total métiers de terre		80
Autres régions	indéterminés	Agent	1
		Joiner	1
		Spinster	1
		Widow	4
		Wife of	1
	Total indéterminés		8
Total Autres régions			176
TOTAL			243

Source : *Registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1875-1920.*

Conclusion

Nous avons observé, dans ce chapitre, les propriétaires et les bailleurs de fonds impliqués dans le renouvellement de la flotte de navires du Bas-Saint-Laurent. Nous avons d'abord trouvé que les activités d'investissement et de financement étaient assurées essentiellement par des individus. Malgré l'implication limitée et tardive des entreprises, au début du XX^e siècle, leur présence est un signe évident de la transformation des activités d'affaires. Soulignons que ces entreprises sont un peu mieux représentées parmi les créanciers.

Parmi les propriétaires, plus des trois quarts exercent des métiers de l'eau : il s'agit de propriétaires-opérateurs concentrés sur les rives de l'estuaire. Quoique moins nombreux, les individus rattachés au secteur du commerce se distinguent de manière significative du côté des métiers de terre.

Par ailleurs, nous avons trouvé dans les opérations de financement la manifestation de relations interrégionales soutenues. En effet, le financement provient en grande partie de l'extérieur de la région : les investisseurs bas-laurentiens font appel à 75 % à des prêteurs (individus et entreprises) extrarégionaux. Notons que les entreprises qui consentent les prêts sont, pour leur part, surtout situées à l'extérieur de la région. Encore une fois, on note la présence majoritaire des marins et de professions liées au commerce dans les transactions d'hypothèques.

Dans un contexte de ralentissement des investissements, il serait tout à propos de s'interroger sur la capacité des Bas-Laurentiens à assumer la transition aux nouvelles activités économiques en croissance dans la région, notamment les activités

d'exploitation forestière. Mais auparavant, il faudrait vérifier comment les acteurs ont été amenés à participer aux activités maritimes. L'investissement dans un navire représentait-il une opportunité ou un réel intérêt ? Il convient également de se demander si une partie des profits tirés de la propriété maritime ont été réinvestis⁴⁶ dans la région dans l'industrie forestière. Autant de questions qui mériteraient maintenant d'être explorées.

⁴⁶ Seul le financement externe des navires (capitaux provenant de la région et de l'extérieur) a été abordé dans ce chapitre. Toutefois, les sources de financement interne (par l'accumulation de profits réinvestis) pourraient aussi être considérées et permettre d'avoir une vue plus étayée de la participation des Bas-Laurentiens aux activités économiques régionales.

CONCLUSION

Notre recherche sur l'histoire maritime du Bas-Saint-Laurent visait principalement à mieux comprendre les transformations de la batellerie régionale et de la propriété des navires de commerce du dernier quart du XIX^e aux premières décennies du XX^e siècle. Nous avons choisi de centrer nos investigations sur la frange littorale du territoire, là où les propriétaires et les bailleurs de fonds étaient les plus nombreux.

La reconstitution de la flotte de navires actifs nous a d'abord permis de mettre en lumière la grande vitalité des transports par eau dans la région et l'importance, jusqu'à la toute fin du XIX^e siècle, de cette industrie dans la commercialisation des ressources locales (foin, pommes de terre et beurre, bois de chauffage, puis produits des scieries, etc.). Par la suite, le déclin progressif du nombre de navires nous est apparu avant tout lié à l'essor du transport ferroviaire et à l'expansion de l'industrie du sciage.

Tout au long de la période considérée, les navires du bas estuaire se sont révélés de taille modeste, conformes aux besoins des usagers (cabotage) et, surtout, adaptés aux caractéristiques du relief du littoral. Les bâtiments à voiles ont toujours prédominé. Pareille configuration de la flotte ne saurait pour autant être interprétée comme l'indice d'un retard. Ainsi, dans la mesure où les voiliers répondent aux exigences de transport commercial, la prévalence de la voile n'est pas forcément le signe d'un recul

économique ou d'un échec de *l'entrepreneurship*¹. À notre avis, l'apparition, au fil des ans, d'un petit contingent de vapeurs témoignerait même d'une certaine ouverture aux nouvelles technologies, tout en s'accordant avec les ressources financières limitées des riverains.

L'analyse détaillée des transactions sur les navires nous a permis de distinguer deux types d'investisseurs : les propriétaires responsables de l'enregistrement d'un nouveau navire, d'une part, et la clientèle du marché de l'usagé en émergence depuis le début du XX^e siècle, d'autre part. La vaste majorité des propriétaires de navires sont des navigateurs. Néanmoins, certains marchands établis dans les vieilles paroisses côtières sont aussi très fortement représentés parmi les acquéreurs.

Nous avons mis en évidence des liens de dépendance très étroits entre le groupe des navigateurs et les créanciers issus du secteur du commerce (les « intérêts maritimes »). En

¹ Voir à ce sujet le chapitre 6, plus particulièrement les pages 137 à 142, Helge W. Nordvik, « The Shipping Industries of the Scandinavian Countries, 1850-1914 », dans Lewis R. Fischer et Gerald E. Panting, *Change and Adaptation in Maritime History : The North Atlantic Fleets in the Nineteenth Century*, St. John's, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1985. Ainsi que le rappelle Nordvik dans son étude des flottes des pays scandinaves, la lente introduction de la vapeur a souvent été interprétée à tort. On a notamment allégué le conservatisme des propriétaires de navires. L'auteur affirme plutôt que la persistance de la voile relève de ses avantages dans certains commerces (faible coût, efficacité des *clipper-ship*) et ce, en dépit de la compétition croissante de la vapeur. On a aussi évoqué le coût élevé de la transition à la vapeur. Toutefois, la présence de capitaux disponibles vient contredire cette hypothèse. Tel que l'affirme Nordvik, c'est simplement que « [...] it did not appear profitable to invest in steam as long as shipowners could find profitable employment for their sailing vessels. » *Ibid.*, p. 138.

Les mêmes constats ont été fait relativement aux flottes de l'est du Canada. Les historiens ont remarqué que l'utilisation des voiliers s'était accrue dans le commerce atlantique entre 1850 et 1880. Cette croissance s'explique notamment par la hausse significative de la productivité des voiliers (augmentation de la taille des navires et améliorations dans les gréements), laquelle contribue à retarder l'incursion de la vapeur. Les voiliers continuent de même à participer plus activement que les vapeurs dans certains commerces (grain, bois et pétrole) et ce, jusque dans les années 1870. Encore ici, il ne semble pas y avoir eu échec ou incapacité des entrepreneurs à passer à la technologie de la vapeur. Les marchands, plutôt que d'adopter la vapeur, ont simplement diversifié leurs actifs en investissant dans d'autres secteurs de l'économie régionale (nourriture et boissons, textile, finance). Voir à ce sujet David Alexander et Rosemary Ommer, dir., *Volumes Not Values : Canadian Sailing Ships and World Trades*, St. John's, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1979.

règle générale, les Bas-laurentiens ne trouverent pas sur place les fonds suffisants pour soutenir l'exploitation et l'entretien de leurs navires. Aussi durent-ils se tourner vers le capital extrarégional pour combler une part significative de leurs besoins. Les régions de Québec et de Charlevoix ont à elles seules consenti autour de 43 % des prêts.

En dépit d'investissements relativement constants, l'industrie maritime ne semble pas avoir représenté une véritable source d'enrichissement au cours des années qui nous intéressent. La propriété d'un navire répondait en fait à un besoin de transport à faible coût, et rien n'indique qu'elle ait pu constituer une base de capitalisation pour la plupart des entrepreneurs. C'est du moins ce que suggère la très grande instabilité de la propriété qui s'est dégagée de l'examen des transactions d'achats et de ventes.

Au terme de cette recherche, les stratégies d'acquisition ou de prise de contrôle des navires mériteraient certainement d'être scrutées de manière plus approfondie. Notre travail a permis de poser quelques jalons pour l'étude de l'économie du transport par eau dans le bas estuaire du Saint-Laurent. Il serait maintenant utile d'explorer davantage les profils entrepreneuriaux et la nature des relations d'affaires (partenariats, modèles d'investissements, etc.), afin de mieux évaluer le rôle des solidarités locales et des réseaux familiaux dans l'entreprise de navigation commerciale. D'un point de vue plus général, d'autres aspects encore méconnus du dynamisme des populations littorales, dont la diversification des activités économiques et l'exercice de la pluriactivité maritime, pourraient être mis en lumière grâce au recours à des sources complémentaires, les listes nominatives du recensement canadien, les annuaires de commerce et la presse locale, notamment.

BIBLIOGRAPHIE

I. Sources premières

A. Documentation manuscrite

Port de Québec, Commission du Havre de Québec, *Dominium Imports During the Season of Navigation*, 1875, 1883-1897 (3 volumes conservés aux archives du port de Québec).

Port de Québec, *Shipping Registers / Transactions Subsequent to First Registry*, 1875-1920, Archives nationales du Canada (ANC), Série RG12, A1, bobines de microfilms C2066-C2069, C3192-C3193, T12335.

B. Documentation imprimée

ADAM, Graeme Mercer. *Lovell's gazetteer of the dominion of Canada, containing the latest and most authentic descriptions of over 14,850 cities, towns, villages and places in the provinces of Ontario, Quebec, Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island, Manitoba, British Columbia, Alberta, Saskatchewan, and the new districts of the Northwest Territories, Yukon, Franklin, Mackenzie, Keewatin, and Ungava : together with Newfoundland; besides general information, drawn from official sources, as to the names, locality, extent, etc., of over 3,000 lakes and rivers; with a table of routes.* Montréal, J. Lovell & son, ltd, 1908. 973 p. (4^e édition.)

CROSSBY, Peter Alfred. *Lovell's gazetteer of British North America : containing the latest and most authentic descriptions of over 7500 cities, towns, villages, and places in the provinces of Ontario, Quebec, Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island, Manitoba, British Columbia, the North West Territories, and Newfoundland; and general information, drawn from official sources, as to the names, locality, extent, etc. of over 2300 lakes and rivers; with a table of routes showing the proximity of the railroad stations, and sea, lake and river ports, to the cities, towns, villages, etc, in the several provinces.* Montreal, J. Lovell, 1881. 533 p.

Documents de la Session du Canada, « Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries », 1874-1920.

Documents de la Session du Canada, « Listes des navires inscrits sur les livres d'enregistrement de la Confédération du Canada », 1874-1920.

Documents de la Session du Canada, « Tableaux de l'inspection des bateaux à vapeur pour les districts de Québec, Trois-Rivières et Montréal », 1875-1910.

Gouvernement du Canada, *Recensements publiés*, 1851-1921.

Statuts révisés du Canada, 49 Victoria, chap. 72 (1886), « Acte concernant l'enregistrement et la classification des navires ».

II. Sources secondes

Instruments de recherche et éléments méthodologiques

ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC. *Informations historiques, Les parlementaires depuis 1792*, dans <http://www.assnat.qc.ca/FRA/membres/notices> (page consultée le 28 août 2008).

COMMISSION DE TOPOONYMIE DU QUÉBEC. *Noms et lieux du Québec : dictionnaire illustré*. Québec, Publications du Québec, 2006. 925 p.

BOUCHARD, Gérard. *Tous les métiers du monde. Le traitement des données professionnelles en histoire sociale*. Sainte-Foy, Presses de l'Université Laval, 1996. 323 p.

CRAIG, Robert. « Shipping Records in the Eighteenth and Nineteenth Centuries ». *Archives*. VII, 36 (1966) : 191-198.

BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA. *Dictionnaire biographique du Canada*, dans <http://www.biographi.ca/FR/index.html> (page consultée le 28 août 2008).

FISHER, Lewis R. et Eric W. SAGER. « An Approach to the Quantitative Analysis of British Records ». *Business History*. XXIII, 2 (juillet 1980) : 135-151.

MAGNAN, Hormisdas. *Dictionnaire historique et géographique des paroisses, missions et municipalités de la province de Québec*. Arthabaska, Imprimerie d'Arthabaska Inc., 1925. 738 p.

Histoire régionale

DESJARDINS, Marc et al. *Histoire de la Gaspésie*. Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1999. 795 p.

FORTIN, Jean-Charles et Antonio LECHASSEUR. *Histoire du Bas-Saint-Laurent*. Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1993. 853 p.

FORTIN, Jean-Charles et Antonio LECHASSEUR. *Le Bas-Saint-Laurent*. Québec, Les Éditions de l'IQRC, 1999. 190 p. (Coll. « Les régions du Québec, Histoire en bref ».)

FORTIN, Jean-Charles. « La construction navale au Bas-Saint-Laurent », *Encyclobec*, dans <http://www.encyclobec.ca/main.php?docid=271> (page consultée le 28 août 2008).

FRENETTE, Pierre, dir. *Histoire de la Côte-Nord*. Sainte-Foy, Institut québécois de recherche sur la culture, 1997. 667 p.

JEAN, Bruno et Danielle LAFONTAINE, dir. *Région, régionalisme et développement régional : le cas de l'Est du Québec*. Rimouski, Groupe de recherche interdisciplinaire en développement de l'Est du Québec, Université du Québec à Rimouski, 1984. 358 p.

LAROSE, Christine. *Relations des riverains avec le lac Saint-Pierre, 1825-1871*. Mémoire de maîtrise (Histoire), Université du Québec à Montréal, décembre 1994. 146 p.

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.

MORNEAU, Jocelyn. « Le rôle du fleuve dans l'économie du lac Saint-Pierre ». Dans Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin. *Le pays laurentien au XIX^e siècle*. Trois-Rivières; Montréal; Québec, Université du Québec à Trois-Rivières; Université du Québec à Montréal; Université Laval, 1992 : 37-58.

WILLIS, John. *Fraserville and its Temiscouata Hinterland, 1874-1914 : Colonization and Urbanization in a Peripheral Region of the Province of Quebec*. Mémoire de maîtrise (Études québécoises), Université du Québec à Trois-Rivières, décembre 1981. 361 p.

Histoire économique et sociale, Québec et Canada

BLANCHARD, Raoul. *L'Est du Canada français : « province de Québec »*. Montréal, Librairie Beauchemin, 1935. 702 p.

HAMELIN, Jean et Yves ROBY. *Histoire économique du Québec, 1851-1896*. Montréal, Fides, 1971. 436 p. (Coll. « Histoire économique et sociale du Canada français ».)

HARVEY, Fernand. *Révolution industrielle et travailleurs. Une enquête sur les rapports entre le capital et le travail au Québec à la fin du XIX^e siècle*. Montréal, Boréal Express, 1978. 350 p.

LINTEAU, Paul-André, René DUROCHER et Jean-Claude ROBERT. *Histoire du Québec contemporain. Tome 1 : De la Confédération à la crise (1867-1929)*. Montréal, Boréal, 1989. 758 p.

MINVILLE, Esdras. *La forêt. Étude préparée avec la collaboration de l'École de génie forestier du Québec*. Montréal, Fides, 1944. 414 p. (Coll. « Études sur notre milieu ».)

Transport et commerce

ALEXANDER, David et Rosemary OMMER, dir. *Volumes Not Values : Canadian Sailing Ships and World Trades*. St. John's, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1979. 373 p. (Proceedings of the Third Conference of the Atlantic Canada Shipping Project, April 19-April 21, 1979.)

CREIGHTON, Donald G. *The Empire of the St. Lawrence*. Toronto, Macmillan, 1956. 441 p.

FISCHER, Lewis R. et Eric W. SAGER, dir. *Merchant Shipping and Economic Development in Atlantic Canada*. St. John's, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1982. 242 p. (Proceedings of the Fifth Conference of the Atlantic Canada Shipping Project, June 25-June 27, 1981.)

FRANCK, Alain. *Le Saint-Laurent : 1900-1960*. L'Islet-sur-mer, Musée maritime Bernier, 1980. 56 p.

HARRIS, Cole. « The St. Lawrence : River and Sea ». *Cahiers de géographie du Québec*. 11, 23 (septembre 1967) : 171-179.

KRAFT, Gerald, John Robert MEYER et Jean Paul VALETTE. *The Role of Transportation in Regional Economic Development*. Lexington, Lexington Books, 1971. 129 p.

LASSERRE, Jean-Claude. *Le Saint-Laurent : grande porte de l'Amérique*. Montréal, Hurtubise HMH, 1980. 753 p.

Flottes marchandes et investisseurs

ALEXANDER, David et Gerry PANTING. « The Mercantile Fleet and Its Owners : Yarmouth, Nova Scotia, 1840-1889 ». *Acadiensis*. 7, 2 (1978) : 3-28.

FARRELL, David Bruce. *A Fleet of Shipowners : Shipping Investment Patterns in Victoria, 1861-1901*. Mémoire de maîtrise (History), University of Victoria, 1993. 106 p.

FARRELL, David Bruce. « Keeping the Local Economy Afloat : Canadian Pacific Navigation and Shipowning in Victoria, 1883-1901 ». *Northern Mariner : Journal of the Canadian Nautical Research Society*. 6, 1 (1996) : 35-44.

FISCHER, Lewis R. et Gerald E. PANTING, dir. *Change and Adaptation in Maritime History : The North Atlantic Fleets in the Nineteenth Century*. St. John's, Memorial

University of Newfoundland, Maritime History Group, 1985. 198 p. (Proceedings of the Sixth Conference of the Atlantic Canada Shipping Project, April 1-April 3, 1982.)

FISCHER, Lewis R. and Eric W. SAGER, dir. *The Enterprising Canadians : Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820-1914*, St. John's, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1979. 313 p. (Proceedings of the Second Conference of the Atlantic Canada Shipping Project, March 30-April 1, 1978.)

JONES, Stephanie. « Shipowning in Boston, Lincolnshire, 1836-1848 ». *Mariner's Mirror*. 65 (1979) : 339-349.

MERGER, Michèle. « Petite batellerie et compagnies fluviales en France: des stratégies différentes en temps de crise (1880-1930) ». Dans Pierre Lanthier et Hubert Watelet. *Private Enterprise during Economic Crises. Tactics and Strategies. / L'entreprise privée en période de crise économique. Tactiques et stratégies*. New York/Ottawa/Toronto, Legas, 1997 : 183-199. (Proceedings of the Colloquium C4 Session of the XIth International Economic History Congress, Milano, 1994.)

NORMAND, France. *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle. Une étude de la batellerie du port de Québec*. Sainte-Foy, Presses de l'Université Laval, 1997. 283 p.

OMMER, Rosemary. « The Decline of the Eastern Canadian Shipping Industry, 1880-1895 ». *Journal of Transport History*. 5, 1 (1984) : 25-44.

OMMER, Rosemary, dir. *Merchant Credit and Labour Strategies in Historical Perspective*. Fredericton (N.-B.), Acadiensis Press, 1990. 376 p.

PALMER, S. R. « Investors in London Shipping, 1820-1850 », Dans Robert Craig, dir. *Maritime History*, tome 2, Newton Abbot, David & Charles, 1973 : 46-68.

SAGER, Eric W. et Lewis R. FICHER. « Patterns of Investment in the Shipping Industries of Atlantic Canada, 1820-1900 ». *Acadiensis*. IX, 1 (automne 1979) : 19-43.

SAGER, Eric W. et Gerald E. PAINTING. *Maritime Capital. The Shipping Industry in Atlantic Canada, 1820-1914*. Montreal & Kingston, McGill-Queen's University Press, 1990. 289 p.

STARKEY, David J. « Ownership Structures in the British Shipping Industry : The Case of Hull, 1820-1916 ». *International Journal of Maritime History*. 8, 2 (décembre 1996) : 702-722.

VILLE, Simon. *English Shipowning during the Industrial Revolution : Michael Henley and Son, London Shipowners, 1770-1830*. Manchester, Manchester University Press, 1987. 192 p.

VILLE, Simon. « Shipping in the Port of Sunderland 1815-1945 : a Counter-Cyclical Trend ». *Business History*. 32, 1 (janvier 1990) : 32-51.

Navires et construction navale

DUFOUR, Pierre. « La construction navale à Québec, 1760-1825 : sources inexplorées et nouvelles perspectives de recherche ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*. 35, 2 (septembre 1981) : 231-251.

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 Merchant Schooners*. Annapolis (Md.), Naval Institute Press, 1988. 310 p. (4^e édition révisée.)

MARCIL, Eileen Reid. *On chantait "Charley-Man" : la construction de grands voiliers à Québec de 1763 à 1893*. Sainte-Foy, GID Design, 2001. 468 p.

MATTHEWS, Keith et Gerald PANTING, dir. *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region*. St. John's, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1978. 257 p. (Proceedings of the Conference of the Atlantic Canada shipping Project, 1977.)

Ports et infrastructures de navigation

CAMU, Pierre. *Le Saint-Laurent et les Grands-Lacs au temps de la voile, 1608-1850*. LaSalle, Hurtubise HMH, 1996. 364 p. (Cahiers du Québec. Coll. « Géographie ».)

CAMU, Pierre. *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur, 1850-1950*. Montréal, Hurtubise HMH, 2005. 616 p. (Cahiers du Québec. Coll. « Géographie ».)

NORMAND, France. *Navigation intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIX^e siècle*. Mémoire de maîtrise (Études québécoises (Histoire)), Université du Québec à Trois-Rivières, octobre 1988. 134 p.

HALLEY, Patrice. *Les sentinelles du Saint-Laurent*. Montréal, Les Éditions de l'homme, 2002. 257 p.

LECLERC, Jean. *Le Saint-Laurent et ses pilotes : 1805-1860*. Montréal, Leméac, 1990. 262 p.

MAURAS, Éric. « Du lobbying pour la construction d'une infrastructure publique. Le système télégraphique dans le golfe du Saint-Laurent, 1875-1895 ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*. 60, 3 (hiver 2007) : 325-354.

MARTIN, Jean. « L'organisation de la navigation sur le Saint-Laurent : le développement des infrastructures du transport fluvial entre 1840 et 1860 d'après les British Admiralty Charts ». Dans Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin. *Le pays laurentien au XIX^e siècle*. Trois-Rivières; Montréal; Québec, Université du Québec à Trois-Rivières; Université du Québec à Montréal; Université Laval, 1992 : 201-217.