

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ À

L'UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À TROIS-RIVIÈRES

COMME EXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAÎTRISE ÈS ARTS (ÉTUDES QUÉBÉCOISES)

PAR

FRANCE NORMAND

BACC. SPÉC. HISTOIRE

“NAVIGATION INTÉRIEURE ET FAITS D'ÉCHANGE À QUÉBEC
AU DERNIER QUART DU XIX^e SIÈCLE”

OCTOBRE 1988

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.

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES.....	i
LISTE DES FIGURES.....	iii
LISTE DES TABLEAUX.....	iv
LISTE DES CARTES	v
REMERCIEMENTS.....	vi

INTRODUCTION.....	1
-------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE UN: CADRE D'ANALYSE.....	4
Québec au XIX ^e siècle: une mise en contexte.....	4
Le problème de la transition économique de la ville de Québec au dernier tiers du XIX ^e siècle	10
La redéfinition de l'aire d'influence de Québec perçue à travers l'étude du cabotage au dernier quart du XIX ^e siècle.....	13
CHAPITRE DEUX: CADRES INSTITUTIONNEL ET JURIDIQUE, PRINCIPALES SOURCES ET MÉTHODOLOGIE SPÉCIFIQUE.....	16
Bref historique de l'administration du Havre de Québec.....	16
La corporation de la Maison de la Trinité (1805-1875).....	16
La Commission du havre de Québec (1859-1936).....	18
Présentation des principales sources	22
Les Dominion Imports During the Season of Navigation, (1875-1897)	23
Les autres sources	28
Méthodologie spécifique.....	31

DEUXIÈME PARTIE

CHAPITRE TROIS: ANIMATION PORTUAIRE ET PETITE NAVIGATION.....	34
Le volume global du trafic au port, 1875-1895 (navigation intérieure)	34
Les marchandises.....	37
CHAPITRE QUATRE: LES FAITS D'ÉCHANGE ENTRE QUÉBEC ET LES RÉGIONS	51
Les schémas de relations et le volume des échanges	52
Les flux	59
Nature des échanges, itinéraires de marchandises et spécialisations régionales.....	67
CONCLUSION	83

APPENDICES.....	86
Appendice I: Les dirigeants de la Commission du havre de Québec (1859-1896).....	87
Appendice II: Liste des marchandises et unités de mesure apparaissant dans les <i>Dominion Imports</i>	88
Appendice III: Un échantillon des <i>Dominion Imports</i>	90
Appendice IV: Liste des marchandises introduites à Québec par navigation intérieure (base régulière).....	91
Appendice V: Liste des marchandises introduites à Québec par navigation intérieure (base irrégulière).....	93
Appendice VI: Tableau des poids et mesures et de leurs équivalences officielles	95
Appendice VII: Liste des lieux desservant Québec par cabotage.....	96
Appendice VIII: Provenance des petits navires arrivés à Québec	100
Appendice IX: Provenance des marchandises entrant au havre de Québec	104
BIBLIOGRAPHIE.....	126

LISTE DES FIGURES

Figure 3.1 : Passagers arrivés au port de Québec et tonnage total.....	35
Figure 3.2: La volaille et le bétail	42
Figure 4.1: Répartition du tonnage et du nombre de navires	53

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 2.1: Comparaison entre les données extraites des DI et celles tirées des tableaux du commerce intérieur dans les rapports annuels de la CHQ.....	29
Tableau 3.1: Les produits alimentaires	40
Tableau 3.2: Les pêcheries.....	44
Tableau 3.3: Le grain et les matières végétales	45
Tableau 3.4: Le bois.....	47
Tableau 4.1: Tonnage total des navires par région	56
Tableau 4.2: Nombre d'embarcations à destination du port de Québec par région.....	62
Tableau 4.3: Les produits en provenance de la côte nord labradorienne.....	70
Tableau 4.4: Les produits en provenance de la Côte Nord et du Centre du Québec.....	73
Tableau 4.5: Les produits en provenance du Saguenay et de l'Ouest du Québec.....	75
Tableau 4.6: Les produits en provenance de la région de Québec.....	79
Tableau 4.7: Les produits en provenance de Charlevoix et de l'estuaire	80
Tableau 4.8: Les produits en provenance de la Gaspésie.....	81

LISTE DES CARTES

Carte I: Québec et ses environs. Provenance des tonnages enregistrés au havre de Québec	54
Carte II: L'Est du Canada. Provenance des tonnages enregistrés au havre de Québec	60
Carte III: Québec et ses environs. Provenance des petits bateaux arrivés au havre de Québec.....	63
Carte IV: L'Est du Canada. Provenance des petits bateaux arrivés au havre de Québec	66
Carte V: L'Est du Canada. Provenance des madriers introduits à Québec par navigation intérieure	68
Carte VI: L'Est du Canada. Provenance des planches introduites au havre de Québec par navigation intérieure	69
Carte VII: L'Est du Canada. Provenance de la corde de bois introduite à Québec par navigation intérieure.....	76
Carte VIII: Québec et ses environs. Les centres d'approvisionnement de Québec en cordes de bois.....	77

REMERCIEMENTS

Je tiens d'abord à remercier monsieur Normand Séguin qui a accepté de diriger cette recherche. Son aide soutenue, sa grande disponibilité, ses commentaires éclairés et la confiance qu'il n'a jamais cessé de me témoigner m'ont été d'un grand secours tout au long de ma démarche. Je veux aussi exprimer ma reconnaissance aux co-directeurs, messieurs Serge Courville et Jean-Claude Robert. Les conseils qu'ils m'ont prodigués ont toujours été extrêmement précieux.

Toute ma gratitude va ensuite à monsieur Claude Bellavance dont le soutien technique s'est avéré essentiel à la réalisation de cette étude. Ses nombreux encouragements, son appui, et la patience dont il a fait preuve à chaque fois que je devais solliciter ses conseils m'ont aussi été d'une grande assistance.

Je veux également remercier madame Anne Normand pour ses lectures attentives, de même que monsieur François Guérard pour ses observations et ses remarques. Leurs suggestions ont permis d'améliorer considérablement ce texte. Ma reconnaissance va aussi à monsieur Etienne Girard qui a gracieusement accepté de numériser les deux fonds de carte utilisés dans ce mémoire.

Je désire finalement souligner l'aimable collaboration de monsieur André Bonneau qui m'a si courtoisement facilité l'accès à la documentation conservée au dépôt d'archives du port de Québec.

Introduction

Cette étude appréhende la ville de Québec dans son espace relationnel au dernier quart du XIX^e siècle. Elle propose une saisie des faits d'échange à travers une analyse détaillée de la navigation intérieure. Plus particulièrement, elle présente une reconstitution du trafic côtier à l'entrée, et tente de dégager certains traits caractéristiques de la fonction portuaire de la ville pendant cette période. Notre recherche s'appuie sur un examen de la réglementation de la Maison de la Trinité et de la Commission du havre de Québec et sur l'exploitation méthodique d'une documentation originale, notamment les *Dominion Imports During the Season of Navigation*.

Jusqu'à présent, les historiens se sont surtout attardés à décrire l'évolution physique du havre de Québec, laissant en plan, faute de moyens ou de sources, certaines questions fondamentales: qu'achemine-t-on à Québec à cette époque?, quelles régions et localités fournissent ces marchandises?, quelles formes adopte le trafic fluvial? On doit en convenir, les rapports entre Québec et l'axe fluvial sont pour l'essentiel encore méconnus. Adoptant l'ensemble des informations relatives à chaque arrivée de navire comme unité d'analyse, et abordant le trafic fluvial tantôt du point de vue de Québec, tantôt de celui des régions qui l'approvisionnent, notre mémoire est en quelque sorte une première exploration systématique des échanges axés sur le fleuve.

Le mémoire se divise en deux parties. Après avoir circonscrit les perspectives de recherche, nous proposons un rapide survol de l'évolution des législations et de la réglementation relatives à la petite navigation pour la période concernée, pour ensuite procéder à un bref historique de l'administration du havre de Québec. Nous exposons également dans le second chapitre la méthodologie particulière à cette étude et présentons les principales sources qui l'ont alimentée. La seconde partie comporte également deux chapitres. Le chapitre trois, consacré aux activités portuaires découlant du cabotage, offre un aperçu de l'animation au havre de Québec pendant la saison de navigation. Nous nous intéresserons alors plus particulièrement à l'évolution du volume global du trafic, de même qu'à la quantité et à la diversité du fret. Le dernier chapitre porte sur les liens d'échange entre cette ville et les régions et localités qui l'approvisionnent: diversité des provenances, fréquences et flux, rivalités et complémentarités régionales, schémas de relations, itinéraires de marchandises, diversification des productions locales et régionales, mobilité des hommes, solidité des liens commerciaux, redéfinition de l'aire de relations de la ville, etc.

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE UN : CADRE D'ANALYSE

Québec au XIX^e siècle: une mise en contexte

La socio-économie québécoise s'est sensiblement transformée tout au long du XIX^e siècle; développement du capitalisme, industrialisation et urbanisation représentent autant de processus fondamentaux qui ont orienté le changement. Jusqu'à récemment, l'historiographie canadienne a surtout considéré le corridor fluvial en tant que voie de pénétration vers l'intérieur du continent nord-américain. Axe essentiel des rapports de la société québécoise avec le monde extérieur, la voie navigable du Saint-Laurent a également joué un rôle primordial dans l'articulation des espaces régionaux québécois au XIX^e siècle, comme tendent à le démontrer les travaux en cours de S. Courville, J.-C. Robert et N. Séguin¹. A cette époque, en effet, un réseau de plus en plus complexe de villes et de villages se met en place à travers de multiples relations d'échange, lesquelles participent de la dynamique des transformations de cette socio-économie. Au coeur de ce réseau, les pôles urbains québécois et montréalais exercent des fonctions-clés.

La seconde moitié du XIX^e siècle, que d'aucuns ont qualifiée de «période de bouleversement des espaces économiques», a consacré le déplacement de la fonction de métropole de Québec vers Montréal. La rivalité entre ces grands centres, pierre angulaire de la problématique du «développement régional inégal», renvoie chez plusieurs à la question plus large de la différenciation entre l'Est et l'Ouest de la province. P.-Y. Villeneuve, dans cette optique, a développé l'idée d'une césure entre le Québec oriental et

¹ De vastes enquêtes sont actuellement en cours insistant sur le rôle de l'axe laurentien en tant que charnière de l'articulation des espaces régionaux du «Québec de base». S. Courville, J.-C. Robert et N. Séguin, *L'axe laurentien, espace, économie et société: le Québec central au XIX^e siècle*.

occidental, cette coupure correspondant aux limites respectives des zones d'influence québécoise et montréalaise.² Des schémas d'articulation concurrents ou complémentaires de l'espace québécois en formation ont également été mis évidence qui rendent compte de cette dualité. Dans *Québec en Amérique*, par exemple, A. Faucher affirmait qu'on ne peut comprendre les changements de vocation de Québec et de Montréal au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle sans les situer dans une perspective beaucoup plus large: celle de la place que ces villes occupent dans l'espace nord-américain, voire nord-atlantique.³

Epicentre du Bas-Canada puis métropole de l'empire laurentien⁴, la ville de Québec, comme plusieurs l'ont constaté, se verra finalement réduite au rôle de centre principal du Québec oriental.⁵ C'est l'intensité de la vie portuaire et de la construction navale qui, à cet égard, ont le plus retenu l'attention. L'historiographie a largement interprété le "déclin" de Québec en fonction de l'affaiblissement de ces activités économiquement structurantes. A la fin des années 1950, A. Faucher associait aux problèmes de changements technologiques et de reconfiguration des réseaux d'échange ceux du développement de la ville et de son port.⁶ Plus près de nous, André Lemelin a repris l'idée que le déplacement des marchés et l'évolution technologique ont soustrait à Québec les territoires dont elle tirait une partie

² P.-Y. Villeneuve, "La ville de Québec comme lieu de continuité", *Cahiers de géographie du Québec*, (avril 1981): 49-60. Cette coupure, est-il besoin de le rajouter, existait déjà sous le régime français... L'auteur s'inspire ici largement des conclusions de J.-C. Thibodeau et de Mario Polèse, *Distance de Montréal et développement économique urbain*, rapport de recherche #2, INRS urbanisation.

³ A. Faucher, *Québec en Amérique*, Montréal.

⁴ Voir Donald Grant Creighton, *The Empire of the St-Lawrence*.

⁵ François Drouin a voulu expliquer l'importance régionale de Québec au tournant du XIX^e siècle en recourant à la théorie des places centrales. Le concept de centralité, croyait-il, pouvait être utile à la compréhension des rapports entre le développement des réseaux de communication et la genèse du réseau urbain. On trouvera dans cette étude une foule de détails précieux illustrant l'importance de la vie politique et administrative à Québec. F. Drouin, *Québec 1791-1821: une place centrale?*, thèse M.A., (1983).

⁶ A. Faucher, "The Decline of the Shipbuilding at Quebec in the Nineteenth Century", *Canadian Journal of Economics and Political Science*, (1957) et *id.* *Histoire économique et unité canadienne*.

essentielle de ses ressources.⁷ Mais, jusqu'à présent, aucune étude n'a véritablement mis en perspective les rapports entre la redéfinition des fonctions économiques de la ville et la restructuration de son aire d'influence.

Des facteurs à la fois endogènes et exogènes concourent au développement de la ville et de son infrastructure portuaire. Rappelons brièvement les étapes marquantes de cette évolution.

On a souvent, avec raison, insisté sur la qualité exceptionnelle du site de Québec.⁸ L'emplacement de la ville, en effet, se prête à de nombreuses utilisations et favorise une vie de relations riche et variée, qu'elles soient continentales, maritimes ou fluviales. Sise aux confins des basses-terres laurentiennes, port de tête d'estuaire à la limite de la forêt mixte, Québec est une ville aux multiples visages. Raoul Blanchard a brossé un tableau remarquable de la vieille capitale. Il y souligne à grands traits la fonction originale de la ville établie conformément aux impératifs de la métropole: les années 1608 à 1790 correspondent à "l'ère de la fortification". Tout au cours du régime français (et même sous le régime britannique) Québec connaît l'édification de nouvelles constructions militaires qui la coupent de sa campagne. Ceinte de murs et resserrée derrière sa cuirasse de ramparts, la ville est littéralement occupée par les miliciens qui régissent nombre d'aspects de la vie quotidienne⁹. Siège du pouvoir militaire, Québec se distingue aussi alors par son caractère

⁷ Pour plus de détails, voir André Lemelin, "Le déclin du port de Québec et la reconversion à la fin du XIX^e siècle. Une évaluation de la pertinence de l'hypothèse du staple", *Recherches sociographiques*, (1981): 155-186.

⁸ L'étude en profondeur de Raoul Blanchard fait figure de pionnière dans le domaine. R. Blanchard, *Québec, esquisse de géographie urbaine. L'Est du Canada français, province de Québec, Tome 11*.

⁹ A ce sujet, voir l'ouvrage de Charbonneau, Desloges et Lafrance, *Québec ville fortifiée aux XVII^e-XIX^e siècles*.

de ville coloniale.¹⁰ A la fonction de forteresse vient s'ajouter la vocation portuaire. Reprenant à son compte la chronologie établie par le géographe français, J.-M. Roy résume ainsi les principales caractéristiques de cette période.

Québec est une ville-garnison et une ville d'administration en même temps qu'un port. Ce n'est encore qu'un humble établissement ne comprenant que deux parties: la Basse Ville, établie sur le replat où l'on trouve le port, les boutiques et les habitations. (...) La Haute Ville est surtout le centre administratif et religieux: c'est là que s'élèvent le château du gouverneur, le séminaire, le collège des Jésuites, le couvent des Ursulines et l'Hôtel-Dieu.¹¹

Selon Blanchard, une seconde période, s'échelonnant celle-là entre 1790 et 1860, marquerait la prééminence de l'activité portuaire sur toutes les autres fonctions urbaines. La prépondérance anglaise en formerait un autre trait distinctif. En dépit du changement de régime, les qualités de "place forte" de la capitale vont se maintenir, voire même se renforcer jusqu'à la décennie 1830. Lafrance et Ruddell ont bien montré le «poids» de la présence militaire à Québec au début des années 1830: ils estiment que "les militaires contrôlaient en 1831, 28% de terrains de la ville de Québec"¹². Parallèlement aux activités militaires devait se déployer une vie portuaire particulièrement intense. Hamelin et Roby ont présenté certaines statistiques qui illustrent l'importance du commerce extérieur en 1851:

Québec est le port le plus important si on considère le volume du trafic et la valeur des exportations. Il reçoit 1 194 navires jaugeant 514 512

¹⁰Pour plus de renseignements sur «les enjeux impériaux de l'économie de Québec» sous le régime français, on pourra consulter le premier chapitre de J. Hare, M. Lafrance et D.T. Ruddel, *Histoire de la ville de Québec, 1608-1871*. Voir aussi David-Thierry Ruddel, *Quebec City, 1765-1831: the Evolution of a Colonial Town*, thèse D.Es.L., (1981). L'étude de Ruddel traite des modifications des structures urbaines de la ville de Québec sous l'impérialisme britannique et explique en partie le déclin de la ville par la dépendance de la colonie à l'endroit de la métropole.

¹¹ Jean-Marie Roy, "Québec: esquisse de géographie urbaine", *Le géographe canadien*, (1952): 86.

¹² Marc Lafrance et D.T. Ruddel, "Eléments de l'urbanisation de la ville de Québec: 1790-1840", *RHU*, (juin 1975) p. 23.

tonneaux; ses importations s'élèvent à \$2,5 millions et ses exportations à \$6,3 millions. Québec est la porte de sortie des bois canadiens à destination d'Angleterre: 98% du tonnage de ses exportations est destiné au Royaume-Uni.¹³

Fernand Ouellet, dans son *Histoire économique et sociale du Québec 1760-1850* présente lui aussi quelques tableaux illustrant le volume du trafic (importation et exportation) à Québec et ailleurs dans le Bas-Canada. Il ne s'agit pas cependant d'une analyse spécifique de l'organisation de l'économie marchande à Québec. En fait, F. Ouellet, qui entend démontrer la coloration ethnique des conflits sociaux engendrés par le contrôle britannique du commerce, met l'accent sur l'existence d'une crise économique au Bas-Canada, à l'origine, selon lui, de la naissance du nationalisme canadien-français...¹⁴ On regrettera toutefois qu'aucune étude d'ensemble n'ait été réalisée concernant les liaisons maritimes québécoises pour le XIX^e siècle. Les bases matérielles qui sous-tendent l'économie marchande demeurent obscures et, faute d'analyse sérieuse, il s'avère toujours impossible de mesurer de manière satisfaisante l'ampleur et la nature des rapports commerciaux que Québec a entretenus avec l'étranger.

“Le port de Québec à l'âge du bois et de la voile”¹⁵, comme plusieurs l'ont souligné, présente cependant tous les signes d'une grande effervescence. Cette belle prospérité se concrétise d'ailleurs par un accroissement démographique important¹⁶ et par l'expansion spatiale de la ville. Selon R. Blanchard, la population de Québec en 1800 se

¹³ Jean Hamelin et Yves Roby, *Histoire économique du Québec, 1851-1896*, p. 356.

¹⁴ Fernand Ouellet, *Histoire économique et sociale du Québec 1760-1850*. Notons aussi que J. Hamelin et Y. Roby ont publié des données intéressantes sur le commerce d'exportation du bois. *op.cit.*

¹⁵ A. Faucher intitulait ainsi le quatrième chapitre de *Québec en Amérique*. Quelques années plus tard, Lemelin réutilisera cette image, épousant du même coup les charnières préalablement déterminées par son maître. A. Lemelin, *loc.cit.*, p. 166.

¹⁶ R. Blanchard, *op. cit.*, p. 209.

chiffre environ à dix mille habitants.¹⁷ “Or elle est déjà passée à 26 000 en 1830; vingt ans après, elle dépasse 45 000 avec ses faubourgs; en 1861, elle est à 58 319. C'est presque six fois plus qu'en 1800”. Québec est également en pleine période de croissance économique, grâce notamment à la demande anglaise en matière ligneuse et en vaisseaux de guerre. Le commerce avec les Etats-Unis contribue aussi à son enrichissement. Animée par le commerce d'import/export et par la construction navale, la ville s'affirme sous l'impulsion des Britanniques comme le grand port du Saint-Laurent et parvient même à rivaliser avec la Nouvelle-Angleterre pour la construction de navires de bois. Ces activités de production et d'échange ont été à maintes reprises étudiées. La question des chantiers maritimes à Québec, il est vrai, est probablement parmi celles qui ont le plus fait couler d'encre.¹⁸ Et, curieusement, la construction navale a fait l'objet des traitements les plus éclectiques: monographies générales relatant l'histoire de la ville, grandes synthèses classiques d'histoire économique du Canada, courts travaux “d'historiens amateurs” et recherches spécialisées, tous lui ont attribué une place de premier choix.¹⁹ Autre indice de l'importance de la charpenterie navale: “jusqu'en 1860, elle fut l'occupation essentielle de la population de Québec (...)”.²⁰

¹⁷ Louise Dechêne a traité plus en détails de la population et des ménages à Québec au XVIII^e siècle. On consultera “Quelques aspects de la ville de Québec au XVIII^e siècle d'après les dénombrements paroissiaux”, *CGQ*, (déc. 1984): 485-503.

¹⁸ Voir l'étude préalablement citée que l'économiste Lemelin a faite de l'évolution du port de Québec à la fin du XIX^e siècle. Centrée sur le déclin du commerce du bois équarri, elle se veut en quelque sorte une évaluation de la pertinence de l'hypothèse du staple à Québec vers la fin du XIX^e siècle. A. Lemelin, *loc.cit.*

¹⁹ On connaît bien les belles pages que Faucher a consacrées à la construction navale. Plus récemment, les études les plus sérieuses dans le domaine sont sans contredit celle de Pierre Dufour, “La construction navale à Québec, 1760-1825: sources inexplorées et nouvelles perspectives de recherches”, *RHAF*, (1981): 232-251 et, pour la période antérieure, celle de Réal N. Brisson, *Les 100 premières années de la charpenterie navale à Québec: 1663-1763*, d'ailleurs lauréat du prix Edmond-de-Nevers.

²⁰ R. Blanchard, *op. cit.*, p. 205.

Le problème de la transition économique de la ville de Québec au dernier tiers du XIX^e siècle

Pendant la seconde moitié du XIX^e siècle, nous l'avons souligné, Québec est “déclassée” au profit de Montréal.²¹ Les premiers signes d'essoufflement, perceptibles tant dans la chute du commerce du bois que dans la baisse du trafic au port, avaient déjà été remarqués pour les années 1850. Tous s'accordent pour identifier le remplacement du bateau à voile par le vapeur en fer comme l'un des éléments les plus nuisibles à l'économie de Québec²². En outre, l'amélioration de la navigation sur le Saint-Laurent par la canalisation et par l'approfondissement du chenal devait accentuer le phénomène de déplacement du commerce vers Montréal. Sur un plan comparatif, la qualité exceptionnelle de la localisation de Québec se trouve donc considérablement amoindrie lorsque sont levés les obstacles au grand trafic en amont de Trois-Rivières. Désormais, Montréal bénéficie aussi d'une meilleure intégration dans les réseaux économiques nord-américains²³. Cette ville devait bientôt devenir le point nodal du réseau ferré canadien²⁴.

²¹ Selon A. Faucher, la question des relations avec les États-Unis et le Haut-Canada est essentielle à la compréhension de ce phénomène. Vers le milieu du XIX^e siècle, Montréal manifeste sa suprématie tant dans le commerce des grains que dans l'importation de marchandises étrangères. Quelques années plus tard, la rivale de Québec «s'emparera» aussi du trafic du bois. Dans le même ordre d'idées, Blanchard mentionnait que “déjà c'en était fait en 1860: Montréal est la métropole du Canada et son grand port” *op. cit.* Jean-Paul Martin, pour sa part, perçoit dans les premières décennies du XIX^e siècle les indices avant-coureurs du “déplacement de la centralité” de Québec vers Montréal. J.-P. Martin, *Villes et régions du Québec au XIX^e siècle. Approche géographique*.

²² Bien entendu, le déclin économique de Québec s'explique aussi par l'abolition des tarifs préférentiels et par la fin de la réciprocité...

²³ A. Faucher, *op. cit.* Faucher a démontré l'excentricité de Québec par rapport au nouveau marché continental en expansion.

²⁴ Dans *L'Est du Canada français*, R. Blanchard mentionne que “en 1847, la ligne Montréal-New York est commencée; en 1850, c'est celle de Longueuil, faubourg de la rive droite du fleuve (...) la voie ferrée atteint Toronto en 1856; en 1859 on peut aller en chemin de fer de Portland (Maine) sur la côte Atlantique jusqu'au lac Huron par Montréal. Bientôt sera commencé le gigantesque Canadien Pacifique qui ouvrira l'Ouest”. A Québec, il faut attendre 1879 pour voir apparaître le premier chemin de fer, la ligne s'ouvrant alors vers Trois-Rivières et Montréal. La jonction Québec/Lévis, par ailleurs, ne produira pas les résultats escomptés. Suivant la même trajectoire que les marchandises en provenance de l'étranger, les immigrants débarqueront majoritairement à Lévis pour s'acheminer vers l'intérieur.

En l'absence de chronologie fine du processus d'industrialisation à Québec, on ne peut indiquer encore avec précision les grands moments du "passage à l'ère industrielle".²⁵ Amorcée, selon Blanchard, vers le début des années 1870, cette période pourtant capitale dans l'histoire de la ville se signifierait par l'apparition et la croissance de nouvelles branches d'activité employant une main-d'œuvre à bon marché (industrie de la chaussure, confection de vêtements, alimentation, ateliers de métallurgie-fonderie, transformation du bois, renforcement de l'industrie de la tannerie...)²⁶ et majoritairement contrôlées par des Canadiens français. Tout récemment, Pierre Poulin a étudié le phénomène du renouvellement ethnique de la bourgeoisie de Québec dans le contexte de l'industrialisation. Selon lui,

(...) la bourgeoisie commerciale demeure à l'écart du développement industriel de Québec. Son évolution dans les dernières décennies du XIX^e siècle est essentiellement tributaire des changements qui affectent l'activité commerciale. Ceux-ci entraînent d'abord une modification de sa composition ethnique: avec la chute du commerce du bois se produit une érosion importante des effectifs anglophones tandis que la bourgeoisie francophone consolide son emprise dans le commerce de gros à vocation régionale. (...) L'industrialisation se réalise sous l'impulsion de l'activité de nouveaux entrepreneurs et non dans la foulée des capitaux générés par les activités d'import-export. Dans une ville ancienne comme Québec, où l'on se trouve en présence d'une bourgeoisie commerciale bien établie, cette caractéristique du support social et économique de l'industrialisation a de quoi étonner. Comparée à d'autres villes canadiennes, l'évolution de Québec semble même de ce point de vue assez particulière.²⁷

Québec, qui, au dernier tiers du XIX^e siècle, amorce une phase importante de restructuration économique, ne parvient pas à se tailler une place importante parmi les villes

²⁵ Raoul Blanchard a qualifié bien globalement les années 1870-1900 de période industrielle. R. Blanchard, *op. cit.*

²⁶ Voir l'*Annuaire du commerce et de l'industrie de Québec, 1873*.

²⁷ Pierre Poulin, *Déclin portuaire et industrialisation: l'évolution de la bourgeoisie d'affaires de Québec à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle*, thèse M.A. (avril 1985): 156-158.

industrielles canadiennes. Les épithètes employées pour qualifier le phénomène varient mais sont souvent plutôt alarmistes. Certains auteurs ont diagnostiqué le “déclin”, la “perte de vitesse”, les plus audacieux ont évoqué la crise, d'autres au contraire ont parlé de “croissance au ralenti”. Selon Fernand Ouellet, l'attitude de la Chambre de commerce à cette époque serait révélatrice d'une certaine prise de conscience quant à l'ampleur du changement:

Au cours des années 1878-1880, les hommes d'affaires de Québec furent conscients qu'une époque était révolue. Ils étaient aussi conscients que la reconstruction d'une économie régionale dynamique ne pouvait se réaliser sur une courte période. (53) A son origine la Chambre de Commerce a identifié ses intérêts à ce nouveau système commercial qui, tout en présentant des faiblesses graves, permettait d'équiper le Saint-Laurent en vue de l'industrialisation de sa vallée. (21) (...) L'attitude de la Chambre, jusqu'en 1846, n'était pas celle d'un organisme local. Elle s'intéressait à tout ce qui touchait l'avenir du système d'échanges de la vallée du Saint-Laurent dont le port de Québec constituait le pivot (26). Au cours de la période 1846 à 1878, nous avons pu assister au développement d'un esprit local dans la Chambre (48). Après 1879 le destin de la Chambre de Commerce a été étroitement associé à celui de la région de Québec (51).²⁸

Si on parvient à se représenter Québec à travers ses liens transatlantiques et transnationaux, on ignore par contre presque tout de ses relations avec l'hinterland immédiat. Les conditions mêmes du développement de la ville dans sa période dite de «déclin» sont demeurées singulièrement dans l'ombre.²⁹ Très récemment, les éditions du Boréal conjointement avec le Musée canadien des civilisations publiaient une monographie consacrée à l'histoire de Québec. La «biographie urbaine», selon ses auteurs, devait combler les lacunes des histoires de la ville publiées sous la direction de la Société historique de Québec et limitées aux simples aspects municipaux. L'ouvrage, certes,

²⁸ Fernand Ouellet, *Histoire de la Chambre de Commerce de Québec, 1809-1959*, p. 21 à 53.

²⁹ J. Hare, M. Lafrance et D.T. Ruddel, *Histoire de la ville de Québec, 1608-1871*.

dépasse cet ordre de considérations; il se borne, toutefois, à raconter la ville depuis ses modestes origines jusqu'à l'heure de l'apogée de ses relations avec l'empire.

En général, les historiens se sont très peu penchés sur le problème de la constitution de l'arrière-pays du port de Québec. Bien sûr, des travaux considérables ont été réalisés sur l'évolution physique du profil portuaire. La question de la physionomie du port a été abordée dans plusieurs études centrées principalement sur les installations et les équipements portuaires (construction d'entrepôts, érection de quais, mise en place de jetées, aménagement de bassins et d'anses riveraines, amélioration et creusage de chenaux ou de canaux, etc.) La plus importante demeure sûrement celle de Pierre Dufour. L'auteur ajoute à l'énumération et à la description très "technique" des éléments matériels qui composent l'infrastructure portuaire une tentative d'interprétation et de contextualisation du changement.³⁰ Qu'en est-il cependant du commerce intérieur et des échanges sur le fleuve? Les problèmes de stagnation ou de recul des activités commerciales de Québec à l'échelle internationale se posent-ils avec la même acuité aux niveaux national et régional?

La redéfinition de l'aire d'influence de Québec perçue à travers l'étude du cabotage au dernier quart du XIX^e siècle

Le passage de Québec à «l'ère industrielle» laisse entrevoir la possibilité d'une consolidation des relations de la ville avec son arrière-pays. S'il est trop tôt encore pour interpréter le phénomène dans son ensemble, on peut quand même avancer l'hypothèse que la vieille capitale, en cette fin du XIX^e siècle, avait maintenu une emprise sur sa région immédiate et vu redéfinir la place qu'elle occupait dans la socio-économie du Québec.

³⁰ Pierre Dufour, *Esquisse de l'évolution physique du port de Québec*.

Dans leur *synthèse d'histoire économique et sociale du Québec*, J. Hamelin et Y. Roby affirment que “jamais le fleuve n'a été plus qu'à la fin du XIX^e siècle sillonné de paquebots, de péniches, de goélettes”.³¹ On retrouvera bien dans cet ouvrage quelques considérations générales sur le transport par eau et sur l'importance croissante du commerce intérieur à cette époque mais rien de bien étayé concernant la petite navigation à Québec ou ailleurs. Quels rapports Québec entretient-elle par sa fonction portuaire avec le pays ambiant de l'axe fluvial? Est-il possible de mettre au jour les processus d'intégration des ensembles articulés autour de ce pôle urbain? Quels itinéraires empruntent les marchandises acheminées à son port par voie d'eau³²? Assiste-t-on à une intensification et/ou à une diversification des échanges commerciaux sur le fleuve pendant cette période? Voit-on aussi se profiler des spécialisations régionales? Voilà autant de facettes des «jeux de l'échange» —pour reprendre la formule heureuse de Fernand Braudel³³— que nous souhaitons par cette étude faire mieux connaître.

En situant notre recherche dans le cadre du long processus de transformation des rapports inter et intra-régionaux, nous voulons donc prendre la mesure des faits d'échange, et ce non pas à l'échelle du commerce atlantique, mais plutôt par une lecture fine des phénomènes d'échange sur le plan national, voire régional. Nous espérons ainsi acquérir une meilleure connaissance du rôle et de la place de Québec dans les échanges pendant le dernier quart du XIX^e siècle et partant, de mieux comprendre une dimension importante de son évolution.

³¹ Hamelin et Roby, *op. cit.*, p. 119.

³² Indirectement desservie par Lévis, la ville de Québec doit attendre les années 1879 pour faire partie du réseau ferroviaire canadien. L'expansion du trafic terrestre devait certainement drainer une partie importante du trafic portuaire... Nous entendons pour notre part investiguer en profondeur une seule forme de commerce: le cabotage.

³³ Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècles. Les jeux de l'échange*.

Pour y parvenir, nous nous proposons d'étudier la circulation des marchandises sur le Saint-Laurent qui ont pour destination la ville de Québec. Le mouvement des petits navires de même que le va-et-vient continu, produit du commerce intérieur, seront pris en compte pour reconstituer, à divers moments, les réseaux d'échanges dans lesquels Québec s'insère. L'étude du commerce fluvial, de ses formes comme de son fonctionnement, devrait nous permettre aussi de mieux apprécier l'aire d'influence de Québec et l'intensité des activités portuaires non maritimes. Par l'entremise de l'examen des activités de cabotage, plusieurs aspects de la vie commerciale seront donc considérés, révélateurs des liens qui se nouent et se dénouent, se redéfinissent aussi, entre Québec et ses «régions circonvoisines». Fournir des statistiques sur le tonnage des navires s'adonnant au commerce intérieur, prendre le pouls du trafic au havre de Québec, établir des bilans d'entrées, mesurer des flux et des fréquences, voir se dessiner les grands circuits qu'empruntent les marchandises et les hommes, appréhender la question de l'aire de relations du port de Québec et découvrir ses principaux centres d'approvisionnement, voilà en substance nos principaux objectifs.

Cette étude s'attache donc pour l'essentiel à reconstituer une partie du cycle de la circulation fluviale en y investiguant notamment les éléments de la vie de relations dont le port de Québec est l'enjeu. Pour ce faire, nous procéderons en deux temps: 1) une saisie des activités de cabotage dans le havre: quantité, variété et volume: une pléthore d'hommes, de bateaux et de marchandises entrent à Québec; 2) une analyse des liens d'échange entre cette ville et les régions: diversité des provenances, fréquences et flux, rivalités et complémentarités régionales, diversification des productions domestiques, mobilité des hommes, distances et éloignement, contacts culturels, solidité des liens commerciaux, extension ou repli de l'aire d'influence de la ville, etc.

Chapitre deux: Cadres institutionnel et juridique, principales sources et méthodologie spécifique

Effectuons tout d'abord un rapide survol des cadres législatif et institutionnel dans lesquels s'inscrit cette étude. Nous présenterons ensuite la méthodologie particulière à la recherche et les principales sources consultées.

Bref historique de l'administration du Havre de Québec:

La corporation de la Maison de la Trinité (1805-1875)

La première moitié du XIX^e siècle est une période d'intense activité au port de Québec. Au moment où le commerce maritime est en pleine expansion, une réorganisation complète des services portuaires s'impose. En 1799, le lieutenant-gouverneur avait nommé un comité responsable de la réglementation des pilotes. Celui-ci était incorporé en 1805 et allait porter le nom de "Maison de la Trinité".¹ Jusqu'en 1839, c'est à cet organisme qu'incombera la responsabilité de l'entretien et de l'amélioration du site nautique² sur le Saint-Laurent entre Montréal et le golfe. Après cette date, la Maison de la Trinité de Montréal prendra en charge la navigation depuis cette ville jusqu'à Portneuf. La gestion du pilotage³, l'inspection des navires, le contrôle du mouillage et de l'amarrage, la sécurité

¹ (Canada), *Lois et Statuts: 45 George III, ch. 12*, 1805. Le terme, selon Mr. Merritt, serait emprunté à l'institution anglaise du même nom. "(...) it is well known that the Board of Navigation of London has merely assumed the name of Trinity House from the fact of its sessions taking place in the old Catholic Convent of the Trinity". A. Marmen, *The Honorable Mr. Merrit and the Quebec Board of Trade or the St. Lawrence*, p. 27.

² La Maison de la Trinité veille à enlever tout obstacle à la circulation sur le fleuve, à l'installation de bouées, à la construction de phares, à l'érection de lumières flottantes et de fanaux ... Les coûts d'entretien de la voie navigable du Saint-Laurent sont prélevés des droits de tonnage que la Maison de la Trinité de Québec perçoit sur tous les navires entrant à son port. La perception de ces droits cessera en 1851 (*14-15 Victoria, chap. 52*), alors que les charges encourues seront payées à même le fonds consolidé du revenu de la "province du Canada".

³ La MTQ administre d'ailleurs le fonds pour les pilotes infirmes et leurs veuves et orphelins.

dans le port et la perception de droits de quaiage figuraient aussi parmi ses principales fonctions. À l'origine, les pouvoirs de la Maison de la Trinité de Québec étaient très étendus: elle pouvait, par exemple, dicter des règlements, recommander l'admission des pilotes et entendre les causes qui dépendaient de sa juridiction. C'est même elle qui veillait à l'embauche du maître de havre de Montréal.⁴ Des intérêts commerciaux et maritimes étaient représentés au sein de la nouvelle corporation, comme en témoigne sa structure administrative:

(...) la Maison de la Trinité se composait d'un président ("Master"), d'un vice-président ("deputy-master"), du capitaine de port, d'un surintendant des pilotes assisté de trois examinateurs, d'un trésorier faisant aussi fonction de secrétaire, d'un bailli des eaux, d'un commis et de cinq autres officiers ("wardens"). A l'exception du capitaine de port, du surintendant des pilotes et des examinateurs, qui étaient tous rompus au métier de la navigation, les membres de cet organisme provenaient tous de la classe commerçante de Québec.⁵

Au cours de ses cinquante premières années d'existence, la Maison de la Trinité contribua, quoique modestement, au développement des installations portuaires sur le site terrestre du havre de Québec. Elle entreprit notamment un réaménagement complet du havre de Cul-de-sac,⁶ la partie la plus achalandée du port. Toutefois, les travaux de construction sur la terre ferme ou sur les rives relevaient, encore à cette époque, principalement de l'initiative privée. À l'instigation des grands négociants, des anses --ou "timber coves"-- furent formées artificiellement et dotées de quais, généralement assez vastes pour permettre le classement, l'entreposage et le chargement du bois destiné aux

⁴ "It was not until 1832 that a Trinity House was established in Montreal, independent of Quebec. Even then it was by a temporary statute which expired on May 1st, 1837. In 1839, however, an ordinance of the Special Council was passed entitled *An ordinance to suspend in part certain acts therein mentioned and to establish and incorporate a Trinity House in the City of Montreal.*" Nora Corley, "The St. Lawrence Ship Channel, 1805-1865", *CGQ*, (1967): 289.

⁵ Pierre Dufour, *Esquisse de l'évolution physique du port de Québec*, p. 37.

⁶ En 1853, la ville de Québec achète le Cul-de-Sac de la Maison de la Trinité où elle fit construire le marché Champlain.

océaniques ou aux chantiers maritimes. Une vingtaine d'entre elles apparaissent d'ailleurs sur le plan détaillé du port de Québec de 1861⁷ aux noms de propriétaires “particuliers”.

La fréquentation croissante du port de Québec pendant la première moitié du XIX^e siècle rendit bientôt indispensables l'agrandissement et la modernisation de l'infrastructure portuaire. En 1858, le gouvernement promulguait une loi “pour pourvoir à l'amélioration du havre de Québec et à son administration”, donnant enfin suite aux requêtes pressantes de la Chambre de commerce.⁸ Un des chapitres de la législation prévoyait la création d'une Commission du havre. L'instauration de cette nouvelle corporation devait permettre à la Maison de la Trinité de Québec de se consacrer exclusivement à sa vocation première: faciliter la navigation sur le fleuve.⁹

La Commission du havre de Québec (1859-1936)¹⁰

Au moment de sa création en 1859, la Commission du havre de Québec est formée du maire de la ville, du président de la Chambre de commerce et de trois commissaires nommés par le gouvernement, en l'occurrence de grands commerçants. Dans *L'évolution physique du port de Québec, 1840-1875*, Roch Lauzier présente un bon aperçu du mandat initial de la Commission du havre.

Elle peut acquérir, construire, posséder et jouir des immeubles et des vaisseaux utiles aux réaménagements du Port de Québec. Elle peut

⁷ A. William, *The Harbour of Quebec at Low Water Showing the Coves, Beaches, Wharves, Piers and Soundings in Feet With the City South Quebec and Adjacent Villages*, (1861).

⁸ (Canada), *Lois et Statuts: 22 Victoria, ch. 22*, 1858.

⁹ La Maison de la Trinité de Québec va s'occuper de la gestion des fonds de pilotes jusqu'à son abolition en 1875, après quoi cette responsabilité sera transférée à la “Corporation des pilotes pour le Havre de Québec et au-dessous”. L'installation des phares sur le fleuve passera sous le contrôle du Ministère de la marine et des pêcheries en 1867.

¹⁰ La liste des principaux dirigeants de la Commission du Havre de Québec (novembre 1859 à septembre 1896) est fournie à l'*appendice I*.

faire des règlements* et emprunter de l'argent par l'émission de débentures. Elle devient l'administrateur de tous les terrains appartenant à la couronne au-dessus de la ligne des hautes eaux sur le côté nord du fleuve St-Laurent situés dans le Havre de Québec et qui sont couvertes ou non, ainsi que toutes les rentes dues à la couronne pour les terrains loués dans les mêmes limites. (...) En 1873, elle obtient les mêmes privilèges pour la rive sud du Saint-Laurent dans le Havre de Québec.¹¹

La commission investit dès le départ des capitaux considérables¹² dans l'achat et l'aménagement de plusieurs des quais parmi les plus importants. L'acquisition des quais des Indes Orientales, Wellington, Atkinson, et Reynar, pour n'en nommer que quelques-uns, visait à réduire les délais de chargement et de déchargement des navires dans le port et à y faciliter la circulation. Pendant la décennie qui suivit la création de la Commission du Havre, bien d'autres travaux de grande envergure furent réalisés: réfection et allongement du quai de la Pointe-à Carcy¹³, construction d'un dragueur à vapeur, d'entrepôts et d'un brise-lames dans l'estuaire de la rivière Saint-Charles, etc. De graves difficultés financières devaient toutefois mettre un frein aux grands projets d'expansion du port. En 1869, l'endettement de la corporation était tel que le gouvernement fédéral prenait des dispositions pour faire passer le contrôle de la Commission à ses créanciers¹⁴. La loi 32 *Victoria*, chapitre 79, l'année précédente, avait déjà écarté temporairement de l'administration du havre les représentants de la Chambre de commerce et de la municipalité.¹⁵ On connaît mal l'ampleur et la nature de cette crise financière en cette période de ralentissement des

* Les règlements édictés par la Commission du Havre devront être sanctionnés par le gouverneur général et publiés dans la Gazette du Canada.

¹¹ Roch Lauzier, *L'évolution physique du port de Québec de 1840 à 1875*, p. 23.

¹² À cette époque, les sources de financement de la Commission du Havre sont assez variées. En plus de l'émission d'obligations (n'excédant pas une somme de £300 000), elle peut imposer un droit de touage sur les navires transatlantiques.

¹³ Les commissaires voulaient former un bassin à l'entrée du nouvel édifice de la Douane, réaménagé depuis 1856 sur la Pointe-à-Carcy.

¹⁴ (Canada), *Lois et Statuts: 32-33 Victoria, ch.44*, 1869.

¹⁵ (Canada), *Lois et Statuts: 32 Victoria, ch. 79*, 1868.

activités économiques¹⁶. Cependant, on imagine aisément que la diminution du trafic maritime ne pouvait qu'aggraver la situation, privant l'établissement d'une source importante de revenus (perception de droits et location de terrains). L'instabilité qui caractérise l'administration du port au début des années 1870 se traduit par le renouvellement, une fois de plus, de la composition de la Commission du havre.¹⁷ Dominique Fortier et André Bonneau ont résumé ainsi les principaux changements apportés à sa structure administrative:

En 1873, la C.H.Q. aura 9 commissaires: 3 nommés par le gouverneur, 2 seront représentants de la Chambre de commerce de Québec, 1 sera représentant de la Chambre de commerce de Lévis et 3 seront élus parmi les propriétaires, consignataires et agents de navires (qu'on nommera intérêts maritimes -en anglais *Shipping Interest*). En 1875, (Acte 38 Vict. chap. 55), la loi modifiera encore une fois la constitution de la C.H.Q. Sur 9 commissaires, 5 seront nommés par le gouverneur, 1 nommé par la Chambre de commerce de Lévis, 1 nommé par la Chambre de commerce de Québec et 2 seront les représentants des intérêts maritimes. De 1875 à 1912, les choses resteront ainsi.¹⁸

En plus d'augmenter la représentation de l'Etat au sein de la Commission, l'Acte 38 Vict., chap. 55 accorde aux commissaires le droit d'émettre une nouvelle série de débentures. Mais plus important encore, la nouvelle loi devait étendre considérablement les pouvoirs de cet organisme:

A compter du dit jour (1 janvier 1876), tous et chacun les pouvoirs, fonctions, juridiction, droits, devoirs et responsabilité encore existants de la Maison de la Trinité de Québec (...) seront transférés et conférés à la corporation des Commissaires du Havre de Québec, et seront exercés, possédés, assumés et remplis par cette corporation (...) et pour l'exécution et l'accomplissement de tous et chacun les devoirs et

¹⁶ Voir le premier chapitre.

¹⁷ De leur côté, les commissaires ont même ressenti le besoin de procéder au congédiement d'un ingénieur et de l'auditeur-vérificateur des livres de comptes.

¹⁸ Dominique Fortier et André Bonneau, *Répertoire des documents manuscrits de la Commission du Havre de Québec (C.H.Q.), 1859-1936*, p. 7.

fonctions de leurs positions et charges respectives, le président de la Corporation des Commissaires du Havre de Québec sera substitué aux lieux et place du maître de la dite Maison de la Trinité, les autres commissaires seront substitués aux lieux et place des syndics, le secrétaire-trésorier de la dite Commission du Havre sera substitué aux lieux et place du secrétaire-trésorier de la dite Maison de la Trinité, et la personne employée par les dits Commissaires du Havre pour remplir les fonctions de maître de hâvre sera substituée aux lieux et place du maître de hâvre de la Maison de la Trinité.¹⁹

On ne dispose encore d'aucune étude spécifique d'envergure concernant l'administration du havre de Québec sous l'autorité des Commissaires. La distribution du pouvoir à travers l'organisme, les charges associées à l'exercice de chacun des mandats et, plus généralement, les principes mêmes de son fonctionnement demeurent encore obscurs, de sorte qu'il s'avère difficile de bien cerner la nature et l'étendue exactes des responsabilités des principaux intervenants. Au terme de nombreux efforts, on puisera bien quelques renseignements précieux dans la législation; les résultats de l'entreprise, même alors, seront passablement décevants puisque la définition juridique de ces fonctions ne nous donne qu'une idée bien approximative des pratiques réelles. Une reconstitution des tâches spécifiques pour chacun des employés de la Commission, dans l'état actuel des connaissances, serait on s'en doute encore plus irréaliste.

Il existe cependant une documentation originale, très riche et très variée, donnant prise sur l'ensemble des activités des divers organismes impliqués dans la gestion du port, du pilotage ou de la navigation: statuts et règlements, procès-verbaux des réunions des conseils et conseils-spéciaux, livres de comptabilité et de gestion, correspondance, dossiers des travaux de construction, documents personnels des dirigeants de la CHQ, rapports annuels des commissaires, etc. Des instruments de travail ont été confectionnés pour en faciliter la consultation. *L'inventaire sommaire des documents manuscrits en feuilles libres*

¹⁹ (Canada), *Lois et Statuts: 38 Victoria, ch. 55*, 1875.

de la Maison de la Trinité 1805-1875 et le *Répertoire des documents manuscrits de la Commission du Havre de Québec (CHQ). 1859-1936*²⁰ sont des outils fort utiles pour la recherche; ils constituent, en quelque sorte, une première tentative d'organisation systématique de la matière.

Présentation des principales sources:

Les divers intervenants dans l'administration du port nous ont laissé bien des traces. Les commissaires, par exemple, ont soigneusement consigné dans leurs registres des procès-verbaux toute décision relative à la gestion du port; le maître de havre, qui devait entre autres choses aiguiller les navires visitant le port et veiller au respect des règlements régissant le trafic, a réuni les plaintes logées contre les capitaines de vaisseaux et consigné des arrivées et des départs de bateaux; le secrétaire-trésorier, chargé notamment de la correspondance et des questions financières, tenait divers livres de comptabilité où apparaissent les emprunts, les revenus et les droits perçus, etc.

Parmi l'ensemble de ces documents, certains se prêtent particulièrement bien à l'étude du trafic et du mouvement des marchandises au port de Québec. La plupart d'entre eux, il est vrai, concernent la navigation au long cours. Plus prestigieuse, sans doute, plus périlleuse aussi, celle-ci suppose l'intervention de nombreuses ressources et implique une surveillance et un contrôle très rigoureux. Ainsi, pour l'historien de l'économie, les droits de douane représenteront un indicateur privilégié des activités commerciales maritimes du port. S'il est plus restreint et plus modeste, l'univers de la petite navigation n'est pas pour

²⁰ A. Bonneau, L. Lapointe et J. Trudel, *L'inventaire sommaire des documents manuscrits en feuilles libres de la Maison de la Trinité 1805-1875*, (été 1982) et Dominique Fortier et A. Bonneau, *op.cit.*

autant mieux balisé. Au contraire, étant exempt de certains droits de port²¹, la navigation intérieure échappe à plusieurs des percepteurs et des vérificateurs au service de l'Etat. Toute cette documentation mériterait certainement plus d'attention qu'elle n'en a reçu jusqu'à maintenant de la part des historiens. De notre côté, nous avons dû nous limiter à une exploration et à une évaluation des sources les plus pertinentes à notre objet d'étude. Parmi celles-ci, les *Dominion Imports* sont apparues les plus adéquates, permettant même un traitement systématique des activités de cabotage au port de Québec.

Les Dominion Imports During the Season of Navigation (1875-1897)*:

Il s'agit en fait de trois registres imposants²² où sont amassées des statistiques concernant les marchandises et les hommes introduits au havre de Québec par navigation intérieure. On y retrouve plus précisément: le lieu de départ du navire, sa date d'arrivée, le type d'embarcation, le tonnage, le nombre de passagers et de membres d'équipage, le nom du capitaine (ou du maître de navire), les marchandises transportées et en quelle quantité. Ces documents, disponibles pour les années 1874 à 1876 et 1883 à 1897²³, sont

²¹ (Canada), *Lois et Statuts: 22 Victoria, ch.32*, 1858. Les droits de port (harbour dues) servent au financement de la CHQ; ils sont utilisés pour couvrir des frais administratifs, pour l'entretien des quais et divers autres paiements... Le port de Québec percevait plusieurs de ces droits. À titre d'exemple, mentionnons seulement les droits de tonnage (tonnage dues), perçus sur le tonnage des navires, soit par le percepteur des douanes, dans le cas des transatlantiques, soit par le garde-quai, pour les petits bateaux (jusqu'en 1851); les droits de quai (wharfage) perçus sur le tonnage de la cargaison déchargée au havre; les droits d'amarrage, les droits d'entreposage, les droits de douane, etc. Pour plus de détails, voir D. Fortier et A. Bonneau, *op.cit.*, p. 26.

* Contrairement à ce qu'une telle désignation peut laisser croire, les *Dominion Imports* recensent uniquement les petits navires s'adonnant à la navigation fluviale.

²² Ces trois volumes de 400 à 500 pages chacun (41 X 55.5. cm) ont été tenus en anglais. Approximativement 27 500 arrivées y ont été enregistrées.

²³ Aucun de ces registres ne nous est parvenu pour les années 1877-1882. Nous ignorons s'ils furent égarés ou s'ils n'ont jamais existé. Mentionnons toutefois que les commissaires, pendant cette période, font toujours paraître certaines statistiques concernant la navigation intérieure dans leurs rapports annuels.

soigneusement conservés à l'édifice administratif du port de Québec. Aucun enregistrement n'a été effectué, à notre connaissance, en ce qui concerne les départs.

Les *Dominion Imports* sont en quelque sorte le “grand livre” où sont reportées les données numériques relatives au cabotage. Le montant perçu et le nom du navire, toutefois, n'y ont pas été transcrits; ces registres, croyons-nous, devaient être utilisés par l'administration du havre uniquement à des fins statistiques. Plusieurs individus au service de la Maison de la Trinité ou de la Commission du Havre ont été affectés à la collecte de pareilles données. C'est probablement de leurs divers cahiers, formulaires ou documents en feuilles libres qu'ont été extraits les renseignements colligés dans les registres des *Imports*.

Quels sont-ils, au juste, ces actes ou activités qui, soumis à un contrôle quelconque -- inspection, déclaration, enregistrement...--, ont laissé leur marque dans les *Dominion Imports*? Il n'y a pas de réponse simple à cette question. Chaque année depuis 1849, tout bâtiment côtier naviguant les eaux du Saint-Laurent dans les limites de la juridiction du port

de Québec²⁴ devait obtenir une autorisation appelée «licence» auprès du trésorier de la Maison de la Trinité:

Il est statué que le maître, commandant ou propriétaire d'un bâtiment (toute personne en charge du bâtiment) faisant le cabotage dans les limites de cette province, et passant devant aucun phare, lumière, bouée ou autre amarque placée sous le contrôle de la maison de la Trinité de Québec, devra, à peine d'une amende qui n'excèdera pas 10 louis courant, prendre chaque année du trésorier de la Maison de la Trinité de Québec une formule contenue sous la cédule B, et lui payer la somme de 4 deniers courant, pour chaque tonneau tel bâtiment; nulle licence ainsi accordée ne pourra valoir pour plus d'une saison de navigation; et le collecteur ou autre officier des douanes de Sa Majesté au Port de Québec, ne pourra accorder à tel bâtiment un permis de sortie de ce port si le maître ou le commandant du bâtiment ne lui présente sa licence.²⁵

D'autres sommes sont également perçues sur le tonnage des petits navires. Les caboteurs qui visiteront le havre de Québec dans le but d'y charger ou décharger une cargaison seront derechef tenus de déboursier certains montants. Promulgué en 1875, l'*Acte pour amender*

²⁴ (Canada), *Statuts et Lois: 62-63 Vict, ch.34*, 1899. Dans une refonte des Actes des Commissaires du havre, le Législateur rappelle une distinction préalablement établie entre le port et le havre de Québec. **Délimitation du port de Québec:** "Le Fleuve Saint-Laurent et ses rives jusqu'à la marque des hautes eaux, entre une ligne tirée à partir de l'église catholique romaine de la paroisse de Deschambault, dans le comté de Portneuf, en droite ligne vers le phare sur l'île Richelieu, et depuis là prolongée jusqu'à une intersection avec la marque des hautes eaux sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent et une ligne tirée depuis le mouillage de l'est, au large de l'île Barnabé sur la rive sud, et le mouillage de l'est sous le Cap Colombia et la rive nord; la partie de tous les tributaires qui se jettent dans le fleuve Saint-Laurent entre ces lignes, jusqu'où monte la marée; le havre de Québec." **Délimitation du Havre de Québec:** "Le Fleuve Saint-Laurent et ses rives jusqu'à la marque des hautes eaux, entre une ligne tirée à partir de la culée occidentale du pont qui traverse l'embouchure de la rivière du Cap-Rouge, dans une direction S. 15 degrés E, astronomique, jusqu'à une intersection avec la marque des hautes eaux sur la rive sud du Saint-Laurent, et une ligne tirée à partir du côté est de l'embouchure de la rivière Montmorency en droite ligne avec l'église catholique de la paroisse Sainte-Pétronille, sur l'île d'Orléans, et prolongée depuis là jusqu'à une intersection avec la marque des hautes eaux sur la rive sud du Saint-Laurent; les bâtiments, jetées, bassins attribués, possédés ou occupés par les commissaires (...); le havre ne comprend pas ici, sauf quant à l'application des règlements et à l'imposition de droits autres que ceux de quaiage et d'amarrage: aucun des terrains et bâtiments pour lesquels les commissaires n'ont pas acquis de droits." Pierre Dufour, historien de Parcs Canada, avait déjà attiré l'attention sur cette nuance, invitant du même coup les chercheurs à une lecture plus vigilante des documents officiels. Voir P. Dufour, "La construction navale à Québec, 1760-1825: sources inexplorées et nouvelles perspectives de recherches", *RHAF*, (1981), p. 237.

²⁵ (Canada), *Lois et Statuts: 12 Vict., ch.114*, 1849. Les *Register of Vessels Licenced to Pass Lights Erected by the Quebec Trinity House* sont disponibles aux archives du port de Québec.

les actes 36 Victoria, chap. 9 et 37 Vict., chap. 34 concernant la nomination de maître de havre prévoyait en effet utiliser cet argent à la rémunération du maître de havre:

Le maître de havre de tout port sera rémunéré de ses services seulement par les honoraires ci-après mentionnés ou la partie de ces honoraires qu'il pourra être autorisé à retenir; et pour et à l'égard de tous les navires entrant dans un port ou havre auquel s'applique le présent acte, et pour lequel est nommé un maître de havre et déchargeant ou prenant à son bord une cargaison, du lest des approvisionnements, du bois ou de l'eau, on devra payer les honoraires suivants, savoir: pour tout navire de cinquante tonneaux et au-dessous, tonnage enregistré: cinquante centins; pour tout navire de plus de cinquante tonneaux mais n'excédant pas cent, tonnage enregistré: une piastre; pour tout navire de plus de cent tonneaux mais n'excédant pas deux cents, tonnage enregistré: une piastre et cinquante centins. (...) Les honorables seront payables pour tout navire que deux fois par douze mois de calendrier (...) par le patron du navire au maître de havre aussitôt après son entrée ou arrivée dans le premier ou le second de ce port ou havre où il y a un maître de havre; et le percepteur ou le principal employé de la douane dans ce port ou havre ne devra accorder aucun acquis, permis ou laisser-passer à aucun navire sur lequel ils sont payables (...) ²⁶

On sait que la Commission du havre de Québec disposait effectivement des services d'un maître de havre depuis 1876; au moment de la dissolution de la Maison de la Trinité, le président de la Commission du Havre avait invité François Gourdeau à poursuivre l'exercice de ses fonctions sous l'instance de la nouvelle corporation.²⁷ Celui-ci fut d'ailleurs l'un des principaux responsables de la capitainerie jusqu'au début du XX^e siècle. La navigation fluviale a aussi fait l'objet d'un contrôle attentif de la part des *rapporteurs d'arrivées de petits bateaux*. Il nous fut impossible d'établir la nature exacte de leur mandat. Engagés pour la première fois en 1874, les *Schooners' Reporters* étaient six l'année suivante à l'emploi de la Commission du Havre. Jusqu'en 1879 environ, ils

²⁶ (Canada), *Lois et Statuts*, 38 Vict., ch. 30, 1875.

²⁷ (Canada), *Lois et Statuts*, 38 Vict., ch.55, 1875. À partir du 1^{er} janvier 1876 les commissaires du havre de Québec auront droit, à leur discrétion, de se dispenser des services du maître du havre de Québec ou de le maintenir dans sa charge mais cette dernière devra être défrayée par la Commission du Havre.

devaient se rapporter au commis en chef, après quoi le secrétaire-trésorier les prit sous sa tutelle.²⁸ Ce sont eux qui, personnellement ou par l'intermédiaire d'un clerc, devaient colliger les entrées des petits navires au havre de Québec dans les registres des *Arrivals*.²⁹ Mais contrairement aux *Dominion Imports*, les *Arrivals* ne présentent aucune information concernant les marchandises transportées.

L'*Acte 40 Victoria, chapitre 51* nous renseigne sur les devoirs des patrons de navires s'adonnant au cabotage en ce qui a trait aux déclarations de cargaisons:

Le patron ou la personne ayant le commandement d'un navire arrivant dans le port de Québec et y déchargeant sa cargaison, d'un port quelconque de la Puissance du Canada, de la province de Terre-Neuve ou des États-Unis, sera tenu, dans les 48 heures de l'arrivée de ce navire dans le havre de Québec, de fournir au secrétaire de la dite corporation un état exact de la cargaison de son navire; et il sera tenu, dans les dites 48 heures, de payer les taux et péages dus sur ce navire aux Commissaires du Havre de Québec, par l'intermédiaire de leur secrétaire-trésorier; et à défaut par tel patron ou personne ayant le commandement de tel navire de ce faire, il sera passible d'une amende n'excédant pas \$50 ou d'un emprisonnement de pas plus d'un mois.³⁰

Le garde-quai était sans doute le personnage le plus directement impliqué dans la tenue des *Imports*. En plus de la perception des droits de port, la tâche de garde-quai consistait en effet à tenir des statistiques sur le commerce au port. Soulignons toutefois qu'il n'en était vraisemblablement pas l'unique responsable puisqu'en 1869, c'est-à-dire au moment où la Commission connaît de graves difficultés financières, il fut remercié temporairement de ses services. Or, le premier registre des *Imports* couvre les années 1874 à 1876, période pendant laquelle le poste de garde-quai était toujours vacant. Le retour du

²⁸ Voir D. Fortier et A. Bonneau, *op.cit.*, p. 35.

²⁹ Ces documents sont aussi disponibles au port de Québec.

³⁰ (Canada), *Lois et Statuts*, 40 Vict., ch .51, 1877.

garde-quai en 1883 coïncide néanmoins avec le rétablissement de la série statistique interrompue depuis 1877. L'éventualité de la contribution du secrétaire-trésorier n'est pas non plus à négliger. C'est sous sa plume, du reste, que sont rédigés, à partir de 1875, les rapports annuels de la Commission du Havre faisant état des actes, des revenus et des dépenses de la corporation et dans lesquels paraissent les tableaux concernant la navigation intérieure.

Il est probable que plusieurs activités de cabotage se soient déroulées dans la plus pure clandestinité. Les archives judiciaires recèlent sûrement de nombreux cas de commerce illicite. Il est possible aussi qu'une partie du trafic soit soustraite aux contraintes de l'enregistrement. Quoi qu'il en soit, les *Dominion Imports* offrent certainement un portrait très fidèle du commerce déclaré (voir *tableau 2.1*).

Les autres sources:

Les *Dominion Imports* constituent la source principale dans cette recherche. Divers autres documents ont aussi été mis à contribution. Nous avons déjà eu l'occasion de présenter sommairement quelques-unes de ces sources «d'appoint»: législation, rapports annuels et registres d'enregistrement d'arrivées de petits navires au havre, etc. Rajoutons tout simplement à ceci quelques précisions quant à leurs apports respectifs.

TABLEAU 2.1
COMPARAISON ENTRE LES DONNÉES EXTRAITES DES DI
ET CELLES TIRÉES DES TABLEAUX DU COMMERCE INTÉRIEUR
PUBLIÉS DANS LES RAPPORTS ANNUELS DE LA CHQ

Rapports annuels CHQ

	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
nbr de «schooner»			1 549	1 382	1 042	1 116	1 214	1 202	1 255	1 345	1 227	1 100	901	874	801	708	735	714	869	534	378
nbr de «bateau»			1 827	1 717	1 602	1 374	1 700	1 517	1 210	1 096	1 029	1 009	655	785	591	542	601	589	488	499	423
nbr de «barge»			428	238	239	576	330	336	223	227	276	272	144	170	129	102	108	77	89	87	72
nbr de «steamer»			628	380	346	348	257	267	268	267	276	302	302	281	295	278	287	281	251	273	314
tonnage total			365 395	273 476	286 353	311 601	229 523	254 025	416 390	430 740	400 272	419 339	383 258	372 395	381 422	363 801	389 363	396 167	334 278	357 521	357 939
nbr de passagers				42 600	45 624	39 352	35 153	28 978	43 311	80 063	65 668	72 091	73 574	68 610	58 956	78 071	72 531	63 179	59 758	68 859	113 385
nbr d'arrivées									2 367	2 560	2 418	2 252	1 604	1 521	1 451	1 229	1 417	1 376	1 416		

DI: compilations aux registres

	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883*	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
nbr de «schooner»									1 122	1 345	1 227	1 100	901	874	801	708	735	714	869	534	378
nbr de «bateau»									1 139	1 096	1 029	1 009	655	785	591	542	601	589	488	499	423
nbr de «barge»									196	227	276	272	144	170	129	102	108	77	89	87	72
nbr de «steamer»									238	267	276	302	302	281	295	278	287	281	251	273	314
tonnage total									390 794	430 740	400 272	419 339	383 258	372 395	381 422	363 801	389 363	396 167	334 278	357 521	357 939
nbr de passagers									40 885	80 063	65 668	72 091	73 574	68 610	58 956	78 071	72 531	63 179	59 758	68 859	113 385
nbr d'arrivées									2 367	2 560	2 418	2 252	1 604	1 521	1 451	1 229	1 417	1 376	1 416		

DI: compilations personnelles

	1875									1884						1890					1895
nbr de «schooner»	1 492									1 340						707					379
nbr de «bateau»	1 653									1 083						540					423
nbr de «barge»	156									216						98					67
nbr de «steamer»	525									277						279					314
tonnage total	344 066									437 474						364 912					363 388
nbr de passagers	64 131									80 061						78 051					113 385
nbr d'arrivées	3 561									2 548						1 317					860

* Pour l'année 1883, les registres des DI
qui nous sont parvenus ne commencent qu'en juin.

Totaux apparaissant dans les DI /vs/
compilations personnelles (Écart en %)

	1884	1890	1895
nbr de «schooner»	0.4	0.1	-0.3
nbr de «bateau»	1.2	0.4	0.0
nbr de «barge»	4.8	3.9	6.9
nbr de «steamer»	-3.7	-0.4	0.0
tonnage total	-1.6	-0.3	-1.5
nbr de passagers	0.0	0.0	0.0
nbr d'arrivées	0.5	-7.2	

Les *Arrivals*, nous l'avons souligné, fournissent un renseignement qui fait défaut aux *Dominion Imports* : le nom du navire en cause. Même si la concordance entre ces deux séries de registres n'était pas parfaite, il était néanmoins possible d'envisager certains recoupements; les mentions, dans les deux cas, de la date d'arrivée du vaisseau, du nom du capitaine, de la provenance et du tonnage allaient pouvoir nous y aider. Le nom du navire nous fut utile lorsque nous avons voulu, à partir d'études de cas, cerner de plus près quelques facettes de la pratique du cabotage. Dans cette perspective, il s'agissait même d'une information clé, puisqu'elle devait permettre d'aborder le problème des supports techniques à la petite navigation. Pour les besoins de ce mémoire, nous n'avons pas jugé nécessaire cependant de procéder à l'homologation et au jumelage de ces données. Nous avons recouru aux *Arrivals* de façon sporadique, en l'occurrence pour retracer quelques-unes des principales caractéristiques des embarcations de cabotage.

Notre recherche s'est largement appuyée sur les *rapports annuels des Commissaires du havre de Québec*. Ceux-ci fournissent certaines informations qualitatives précieuses sur le monde de la petite navigation au XIX^e siècle. La navigation océanique, cependant, y est franchement mieux desservie. À notre avis, le principal intérêt des rapports des commissaires pour l'étude du cabotage réside dans les tableaux "relative to coasting trade". À l'instar des *Dominion Imports*, ces tableaux présentent des statistiques concernant le nombre de navires³¹ et leur tonnage —ventilés par types d'embarcation— ainsi que l'équipage et les passagers entrant au havre de Québec par navigation intérieure. Ces données nous furent très précieuses, comme on a pu le constater, pour la validation des Imports. Elles furent d'autant plus appréciées qu'elles permettaient, dans une certaine

³¹ Dans les *rapports annuels*, le lieu de départ des vaisseaux n'est pas précisé.

mesure, de remplir le vide laissé dans les *Dominion Imports* pendant les années 1877 à 1883.

Méthodologie spécifique:

Cette étude couvre les années 1875 à 1895, une période marquée par la modernisation des moyens de transport. Prendre la mesure de l'ensemble des activités de cabotage sur une base annuelle se serait avéré une tâche fort considérable. Nous avons préféré procéder à un dépouillement partiel des *Dominion Imports During the Season of Navigation*. Quatre années témoins³² --1875, 1884, 1890 et 1895-- ont fait l'objet d'un traitement systématique, ce qui correspond à quelque 8200 arrivées au havre de Québec. Les tableaux sur le cabotage qui paraissent dans les *rapports annuels des commissaires du havre* ont été dépouillés pour toute la période, à l'exception de 1876, année pour laquelle aucun rapport n'a vraisemblablement été publié.

Les données recueillies ont été sériées et mises sur support informatique. Il fut dès lors aisé d'obtenir la compilation des résultats selon la provenance, le type de produit, le maître du vaisseau, etc. En recomposant la séquence des arrivées, tantôt sur la base des capitaines au cabotage, tantôt sur la base de la provenance de leur navire, nous avons pu lever maints équivoques concernant les toponymes et les cas d'homonymie. Le recours à la micro-informatique nous a grandement facilité la tâche, non seulement pour la compilation des données mais aussi pour la saisie et la validation de l'information.

On le constatera d'emblée, l'approche privilégiée dans ce mémoire vise autant à rendre compte des dimensions spatiales qu'historiques des faits d'échange. Divers outils de recherche ont donc été constitués ayant la carte comme support et moyen d'exploration.

³² Une saison complète de navigation s'étend généralement sur environ sept mois.

Une cartographie originale assistée par ordinateur sert à la présentation des résultats mais a été aussi un instrument d'analyse très important. Les informations, compilées par provenance, ont été communiquées à un logiciel de cartographie automatique, lequel a marié rapidement données numériques et cartes muettes.

DEUXIÈME PARTIE

Chapitre trois: animation portuaire et petite navigation au havre de Québec: les marchandises et les hommes arrivent

L'étude de l'évolution des tonnages servira de toile de fond à ce chapitre consacré à l'examen des enjeux commerciaux du cabotage: le fret et les passagers. Nous nous proposons ici de rendre compte de la nature des principales cargaisons, régulières et lourdes, génératrices d'activités récurrentes ou impliquant de nombreux déplacements.

Le volume global du trafic au port, 1875-1895 (navigation intérieure)

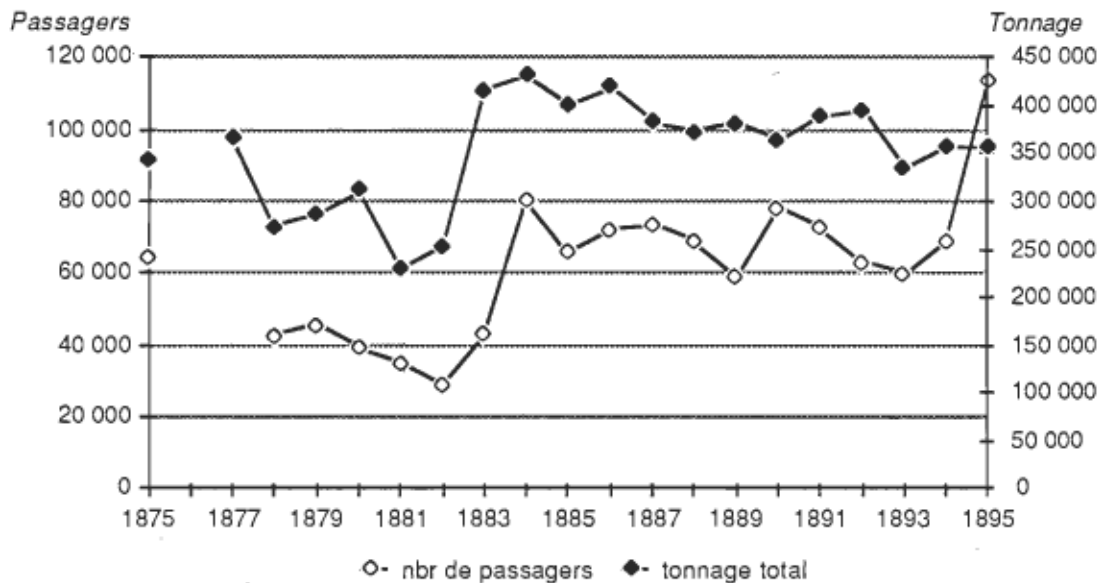
La navigation intérieure vers Québec sous-tend une activité commerciale intense et quasi soutenue tout au long des décennies 1875 à 1895. Au cours de cette période, en effet, le volume du trafic fluvial acheminé vers la vieille capitale ne fluctue qu'assez légèrement bien que le nombre absolu de petits bateaux entrant au havre soit en baisse¹. La capacité de transport de ces navires est révélatrice de l'importance relative de la petite navigation. De avril à novembre, tout au long de la «saison de navigation», le havre de Québec s'active; une masse hétéroclite d'hommes et de marchandises déferle alors sur le port, et cette affluence insuffle une vitalité renouvelée à la ville. Pour prendre la mesure des faits d'échange, la jauge des navires est sans contredit l'un des indices les plus fréquemment utilisés². Eu égard à ce critère, le graphique suivant nous permet d'apprécier le dynamisme du cabotage pendant la période en cause.

¹ La question de la circulation sur le fleuve sera abordée au chapitre suivant.

² Dans le cas des navires de commerce, on établit généralement une distinction entre le tonnage brut et le tonnage net. Le tonnage (ou jauge) brut correspond à la capacité intérieure totale du navire tandis que le tonnage net représente la capacité réelle pour un contenu commercial. Les *Rapport annuels* des commissaires du Havre et les *Dominion Imports During the Season of Navigation*, malheureusement, n'apportent pas ce type de précision.

FIGURE 3.1

PASSAGERS ARRIVÉS AU PORT DE QUÉBEC ET TONNAGE TOTAL
(NAVIGATION INTÉRIÈRE 1875-1895)



Sources: Rapports annuels CHQ. Pour 1875, données tirées des D.I., compilation personnelle *.

L'évolution globale du volume du trafic fluvial témoigne à sa façon des grandes phases d'activité que traverse le havre. La signification conjoncturelle des fluctuations, toutefois, ne se laisse pas saisir si facilement. La décennie 1870 à Québec, on le sait, est caractérisée

* La Commission du Havre de Québec, rappelons-le, ne publiait pas encore de rapport annuel en 1875. Dans le cadre de ce chapitre, les données que nous présenterons pour cette année seront tirées des *Dominion Imports*. Notons cependant que la tenue des registres des DI, en cette première année, diffère quelque peu des pratiques ultérieurement adoptées. L'enregistrement des transporteurs, dans le cas des grandes lignes Montréal/Québec, a en effet ceci de particulier qu'il est effectué de façon mensuelle plutôt qu'hebdomadaire. À la fin de chaque mois, la mention «total one month» est accolée aux arrivées de la «Union Co» et de la «Richelieu Co»; or, le nombre de déplacements ou le tonnage total pour chacune des arrivées de ces compagnies ne sont pas toujours précisés. Nous avons dû, dans ces quelques cas, procéder par estimation. Pour l'année 1875, les données relatives au tonnage et au flux telles qu'elles apparaissent dans l'ensemble des tableaux sont par conséquent approximatives. Signalons toutefois que les informations relatives aux marchandises transportées sont toujours précisées. Par ailleurs, comme les renseignements extraits des DI concernant le tonnage, les navires impliqués et les passagers sont tout à fait comparables à ceux fournis par les commissaires dans leurs rapports annuels et que les différences à cet égard sont peu significatives (*tableau 2.1*) nous avons choisi pour le reste de la période de présenter les statistiques annuelles publiées entre 1877 à 1895, ce qui présentait l'avantage de combler le vide laissé dans les registres des *Dominion Imports* entre 1877 et 1883.

par une grande instabilité économique. Plusieurs centaines de travailleurs, journaliers, charpentiers, débardeurs et autres, ont déserté le port et les chantiers maritimes lors de la grève de la *Société de Bord* en 1876 puis de celle de la construction navale en 1878³. L'année suivante, l'ouverture officielle de la ligne de chemin de fer Québec/Montréal devait marquer l'arrivée d'un concurrent redoutable au transport par voie d'eau⁴. En l'absence de statistiques, on ignore toujours ce que pouvait représenter le trafic fluvial avant 1875. Les années 1875 à 1882, quant à elles, sont manifestement moins prospères que celles qui suivront; l'activité portuaire semble alors un peu plus languissante, encore que cette période soit ponctuée des reprises successives de 1877 et de 1880.

Des mouvements semblables s'observent, dans une symétrie assez frappante, lorsqu'on superpose à la lecture de la courbe du tonnage celle du nombre de passagers arrivant à la ville. Ce parallèle entre les deux courbes vient renforcer l'idée de la vitalité de la navigation intérieure pendant les vingt années considérées. Les extrémités de cette période, pour des raisons encore obscures, «échappent» cependant à cette tendance. De telles exceptions ne font que mieux ressortir la tendance vers une certaine forme de stabilisation. Le train, vraisemblablement, devait drainer une fraction assez importante du transport des passagers. C'est, à tout le moins, l'opinion qu'exprimaient les autorités portuaires en 1880:

Trente-neuf mille trois cent cinquante-deux (39,352) voyageurs ont été débarqués pendant la saison par les vaisseaux qui font le cabotage, soit une diminution de 6,272 voyageurs sur les arrivages de 1879. Cette

³ À ce sujet, voir Narcisse Rosa, *La construction des navires à Québec et à ses environs*, Québec, Imprimerie Leger Brousseau, 1897.

⁴ Le navire et la locomotive, selon J. Hamelin et Y. Roby, se sont menés une lutte farouche sur les questions de coûts de transport, de sécurité et de vitesse. Voir J. Hamelin et Y. Roby, *Histoire économique du Québec, 1851-1896*.

diminution est certainement due aux facilités de voyager par les chemins de fer.⁵

L'hypothèse du détournement du trafic suggère d'entrée de jeu l'examen plus attentif de la provenance des cargaisons. Nous y reviendrons au chapitre suivant.

Les marchandises⁶

La contenance des navires, nous l'avons souligné, permet une évaluation approximative de l'ampleur du commerce. La jauge nette, manifestement, présente le portrait le plus fidèle, d'autant plus proche de la réalité que la capacité de charge de l'embarcation est atteinte. Tenter de connaître quelle place occupe une marchandise dans l'ensemble de l'activité commerciale n'est certes pas une mince affaire. Outre le volume, divers indicateurs peuvent être utilisés. Il y a la valeur de la marchandise en transit; si cette information était disponible, c'est probablement le premier critère qui retiendrait l'attention de celui qui s'intéresse à la structure économique de la ville. Mais pareil indice n'éclairerait que très superficiellement la question des faits d'échange. Une denrée dotée d'une valeur médiocre, par exemple, peut fort bien nécessiter bon nombre de déplacements et engendrer une activité portuaire de première importance. Par ailleurs, le problème des coûts de transport ne se pose pas dans les mêmes termes selon qu'on soit batelier/producteur ou simple distributeur. On le voit, il n'y a pas manière idéale, unique ou absolue, pour «prendre la mesure» des faits d'échange. Poids, volume et valeur sont autant de variables intimement liées qui interagissent en fonction des motivations respectives du commerçant,

⁵ Commissaires du Havre de Québec, *Rapport annuel* pour l'année 1880.

⁶ On consultera l'*appendice II* pour une liste complète des produits (et des unités de mesure) tels qu'ils figuraient aux registres des DI, de même que la traduction française que nous avons retenue et utilisée.

du transporteur, des ressources dont il dispose, etc. Si, à défaut de dénominateur commun, il est à peu près impossible de comparer les marchandises les unes par rapport aux autres, nous pouvons néanmoins comparer leurs évolutions respectives.

Les *Dominion Imports* recensent les cargaisons des petits navires déchargés au havre de Québec. Ces registres, sortes de grands formulaires soigneusement reliés, livrent des renseignements précieux sur la nature et le nombre de marchandises transportées. En tête des colonnes figurent l'intitulé du produit et l'unité de mesure en cause⁷. Pour chacune des arrivées, la quantité exacte de marchandise débarquée est précisée. Une quarantaine de denrées ont été recensées de façon régulière, c'est-à-dire sans interruption; celles-ci réapparaissent à chaque année dans les registres et sont comptabilisées sur une base mensuelle ou annuelle. Mais ces formulaires «préétablis» ne prévoyaient pas une si grande diversité: outre les articles ci-haut mentionnés, une foule d'autres produits ont donc dû être rajoutés en marge des entrées. Nous en avons relevé plus de soixante pour l'ensemble des années-témoins⁸. Comme ils n'ont pas été comptabilisés avec les autres produits, nous en disposons uniquement pour les années dépouillées intégralement, soit 1875, 1884, 1890 et 1895. La liste de produits que nous avons pu établir est nécessairement moins complète pour les autres années; elle se limite, dans ce cas, aux seules marchandises recensées suivant une certaine constance et pour lesquelles les grands totaux mensuels ou annuels étaient fournis. Les *appendices IV* et *V* font l'énumération des marchandises introduites au havre de Québec par navigation intérieure.

⁷ Un spécimen est fourni à l'*appendice III*.

⁸ Nous avons procédé à un dépouillement systématique des *Dominion Imports During the Season of Navigation*, rappelons-le, uniquement pour les années 1875-1884-1890 et 1895. En ce qui concerne les autres années pour lesquelles nous disposons des DI — soit les années 1883, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1891, 1892, 1893 et 1894 — nous nous sommes contentée de relever les totaux tels que comptabilisés à la fin de chaque mois ou, selon les années, à la fin de la saison de navigation.

La question des quantités posait de prime abord certains problèmes méthodologiques. Plusieurs unités de mesure peuvent servir à exprimer les quantités. Certaines concernent la capacité, d'autres le poids, la longueur, etc. Il n'existe évidemment pas d'équivalence universelle qui permette le passage de l'une à l'autre. Par ailleurs, l'étalon de référence utilisé dans les DI pour un produit donné pouvait parfois varier: en 1889, par exemple, le «boisseau» remplace définitivement le «minot» dans le cubage du lin. Les *Statuts du Canada* nous renseignent sur les principaux changements apportés à la législation concernant les poids et mesures en usage partout dans le Dominion⁹. Sanctionné en 1873 puis amendé en 1877, l'*Acte 36 Vict., ch. 47* répond aux besoins croissants d'uniformisation dans ce domaine. Mutatis mutandis, l'*Acte 42 Vict., ch. 16* promulgué en 1879 refond l'ensemble des lois promulguées à cet effet. Les dispositions prévues sous l'*Acte des poids et mesures de 1879* seront, elles, valables pour tout le reste de la période considérée. On trouvera à l'*appendice VI* un tableau-synthèse des poids et mesures et de leurs équivalences officielles pour les cas qui nous intéressaient et sur lesquels nous disposions de quelques informations.

Oublions pour le moment les cargaisons à caractère «exceptionnel» et voyons de plus près ce que les petits navires ont pour habitude d'apporter à Québec. Nous avons regroupé les produits les plus courants en six grandes catégories, soit les aliments, le grain et les matières végétales, la volaille et le bétail, les pêcheries, les matériaux de construction et les produits du bois. Les résidus ont été classés sous la rubrique «divers».

Le volume global des produits alimentaires livrés à Québec par petits bateaux a sensiblement diminué au cours des années 1875 à 1895. Suivant la même tendance, la variété des marchandises s'est aussi considérablement amoindrie. Au terme de cette

⁹ Canada, *Lois et Statuts*: 36 Vict., ch. 47 1873, 40 Vict., ch. 15 1877 et 42 Vict., ch. 16 1879.

période, plusieurs denrées étaient en voie d'élimination; le beurre, lui, pourtant si abondant, avait littéralement disparu de la circulation. En l'absence de données précises pour les années 1876 à 1882, il serait par trop hasardeux de vouloir considérer les évolutions propres à chacune des marchandises. Signalons que le beurre et la farine en baril ont atteint en 1875 des sommets considérables, les arrivages se chiffrant à plus de 225 000 livres dans le cas du premier et à plus de 190 000 barils pour le second. Il s'agit de records jamais même approchés dans les années qui suivirent. Le tableau suivant nous donne un aperçu général de la situation:

TABLEAU 3.1

LES PRODUITS ALIMENTAIRES*

	1875	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1895
beurre (livres)	225 530	99 407	69 703	36 860	100 488	104 543	134 391	124 192	156 784	119 748	60 588	31 726	0
bleuets (boîtes)	0	23 289	27 809	25 129	13 766	24 960	23 257	19 143	26 888	18 120	20 288	22 271	33 528
farine (sacs)	55 201	39 034	83 162	78 923	61 071	73 240	65 146	42 588	63 596	54 465	52 039	60 645	21 440
farine (barils)	190 793	56 882	78 836	75 700	41 369	27 255	14 569	20 810	14 645	19 124	16 433	13 855	5 835
oeufs (douzaines)	0	62 655	104 060	72 494	19 690	65 909	102 112	68 372	38 010	16 650	18 249	9 845	1 483
patates (boisseaux)	60 795	45 842	70 772	31 440	28 489	30 568	36 666	30 391	17 045	21 741	19 195	35 529	1 950
son (tonnes)	2 220	1 052	1 099	746	926	938	2 440	2 764	419	625	735	533	315

**NOMBRE D'EMBARCATIONS IMPLIQUÉES DANS
LE TRANSPORT DE CES PRODUITS**

	1875	1884	1890	1895
beurre (livres)	260	83	100	0
bleuets (boîtes)	0	56	55	27
farine (sacs)	281	159	202	210
farine (barils)	371	220	150	125
oeufs (douzaines)	0	142	212	9
patates (boisseaux)	422	154	222	4
son (tonnes)	37	33	16	8

* Tous les tableaux et graphiques de ce chapitre rendent compte des arrivées au havre de Québec par navigation intérieure.

Comme on pourra le constater, seuls les bleuets et la farine en sac conservent une place qui soit digne de mention. Ces petits fruits, tout comme le beurre et les oeufs — quoiqu'à moindre titre— sont des denrées hautement périssables et exigent des déplacements très rapides. On remarquera aussi la chute importante du nombre de navires impliqués dans le transport des bleuets, indice probable d'une certaine spécialisation des transporteurs. Autre fait à signaler: à partir de 1885 environ, la farine tend à disparaître des rangs de la marchandise de tonnage.

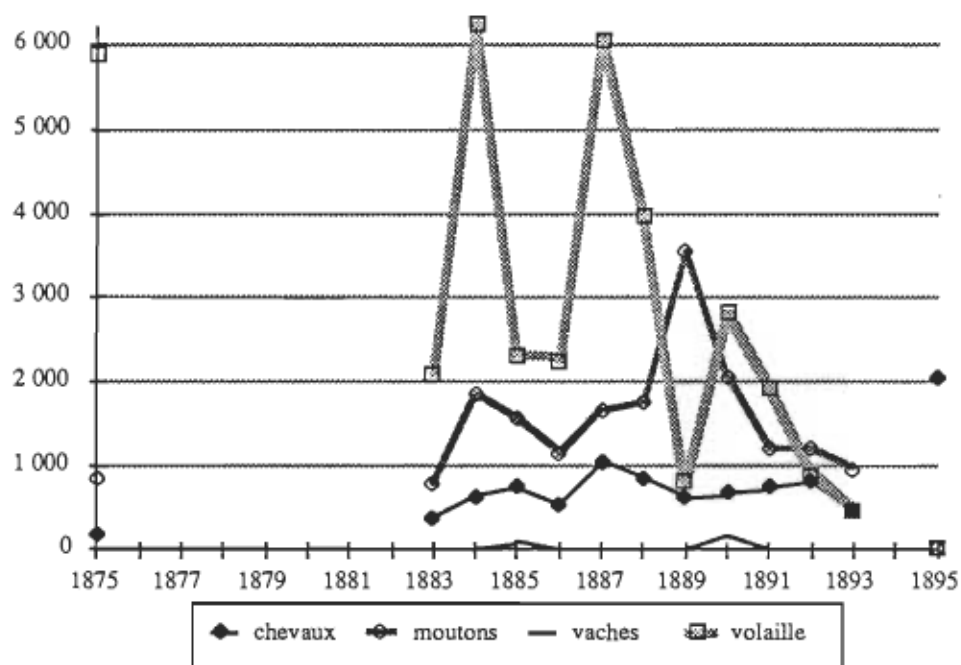
Les années 1884 et 1888 marquent cependant une légère reprise. Le premier regain s'appuie principalement sur les envois de farine en sac, d'oeufs, et de pommes de terre. Le transport des oeufs et de la pomme de terre devait également soutenir l'effervescence des années 1888; le son en est aussi grandement responsable. Ces produits, il est vrai, sont particulièrement instables. Ils connaissent les fluctuations les plus contrastées. Le cas des oeufs, à cet égard, est probablement le plus significatif: entre ces deux sommets, les oeufs subissent une baisse approximative de 80%. Une constante se dégage: les navires s'adonnant au cabotage transportent de moins en moins de produits alimentaires à Québec pendant l'ensemble de la période à l'étude.

On achemine également beaucoup moins d'animaux, exception faite des chevaux. La présence de la volaille et du bétail sur les petits navires tend à s'estomper de façon plus marquée dans la décennie 1890. Les quantités d'animaux transportés varient constamment au cours des années précédentes. Aucune tendance générale ne semble alors se dégager. La volaille enregistre les oscillations les plus spectaculaires: en 1875, 1884 et 1887, près de 6 000 représentants de cette espèce sont débarqués au havre. En 1885-1886, leur nombre chute à environ 2 300; seulement 820 spécimens arriveront à Québec en 1889.¹⁰

¹⁰ On consultera l'*appendice IV* pour connaître le nombre exact d'animaux transportés.

FIGURE 3.2

LA VOLAILLE ET LE BÉTAIL

NOMBRE D'EMBARCATIONS IMPLIQUÉES DANS
LE TRANSPORT DE CES PRODUITS

	1875	1884	1890	1895
chevaux (unité)	179	242	265	289
moutons (unité)	120	65	72	0
vaches (unité)	44	4	1	0
volaille (unité)	131	103	67	0

On notera qu'un nombre décroissant de transporteurs arriment des cargaisons animales. Depuis 1890, on ne transporte plus de vaches. En 1895, la race chevaline sera la seule présente à bord des embarcations de cabotage.

L'examen des pêcheries révèle lui aussi un déclin important de ce secteur dans la pratique de la petite navigation. 1875 aura été une année de grande prospérité pour la majorité des produits de la pêche, tant sur le plan de la diversité que du nombre. Cette année-là, plus de 450 bateaux apportaient à Québec une douzaine d'espèces différentes. En 1895, il ne restera plus que deux navires pour le transport du poisson, chargés

respectivement d'anguilles et de truites. Ces dernières, avec le hareng, parviennent à se maintenir ou à croître en nombre pendant les sept ou huit premières années en cause. Tous les autres poissons et fruits de mer traversent à ce moment une période difficile. Les années 1885 à 1895 marquent une seconde phase dans l'évolution de cette marchandise. Pendant cette période, la majorité des pêcheries évoluent en soubresauts mais connaissent néanmoins une progression assez significative. Les huiles en général sont sujettes à des secousses assez fréquentes et parfaitement irrégulières. L'huile de baleine, pour sa part, disparaît très tôt, soit dès 1886. En 1890, les sardines et la truite font un bond vertigineux et atteignent leur plus haut niveau de «performance».

TABLEAU 3.2

LES PÊCHERIES

	1875	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1895
anguilles (barils)	932	901	310	277	410	455	634	165	390	86	0	20	45
hareng (barils)	8 497	9 870	10 160	9 029	9 950	14 206	9 007	4 347	3 251	1 981	2 184	1 566	68
huile de baleine (gallons)	3 800	1 260	70	390	0	0	0	0	0	0	0	0	0
huile de morue (gallons)	46 711	28 065	33 792	20 795	38 512	59 301	50 889	34 915	47 536	28 875	23 320	30 471	0
huile de phoque (gallons)	56 174	54 096	41 105	17 076	58 681	71 780	32 242	52 310	7 000	29 160	44 195	23 680	0
maquereau (barils)	397	198	22	327	1	13	0	0	30	0	0	0	0
poisson séché (quintaux)	6 037	1 370	998	599	694	279	189	77	170	70	300	88	0
poisson vert (barils)	11 869	7 546	12 068	5 623	6 728	8 077	3 146	4 723	3 000	2 798	4 127	4 097	0
poisson vert (quintaux)	2 373	999	1 093	110	281	231	161	0	0	0	105	25	0
sardines («tines»)	772	336	315	8	125	276	289	101	850	0	60	0	0
saumon (barils)	1 015	349	524	546	474	596	743	292	240	231	177	626	0
truite (barils)	54	88	43	7	35	43	64	45	125	57	49	28	0

NOMBRE D'EMBARCATIONS IMPLIQUÉES DANS
LE TRANSPORT DE CES PRODUITS

	1875	1884	1890	1895
anguilles (barils)	35	13	2	1
hareng (barils)	52	57	17	8
huile de baleine (gallons)	2	1	0	0
huile de morue (gallons)	75	69	34	0
huile de phoque (gallons)	38	27	3	0
maquereau (barils)	9	2	1	0
poisson séché (quintaux)	54	20	9	0
poisson vert (barils)	125	99	31	0
poisson vert (quintaux)	31	23	0	0
sardines («tines»)	7	7	2	0
saumon (barils)	32	20	8	0
truite (barils)	6	10	7	0

Le déclin général s'amorce vers 1891. Le transport du poisson frais, un des piliers des activités de cabotage dans le domaine des pêcheries, s'éteint lui aussi complètement au cours de la première moitié de la décennie.

Le comportement du grain diffère quelque peu de l'ensemble des autres catégories de marchandises que nous avons pu observer jusqu'à présent. Comparativement à 1875, le volume global du grain déchargé à Québec s'est légèrement accru en 1883. C'est en 1888 que s'arrête cette période de croissance, parsemée çà et là de ralentissements mineurs. La rupture est brutale! Des 467 472 boisseaux de grains, il n'en restait plus que 170 184 l'année suivante. Par la suite, et ce jusqu'en 1893 inclusivement, la moyenne annuelle se

chiffretera autour de 125 000 boisseaux. À l'instar des autres types de marchandises, les quantités de grain arrivées à Québec en 1895 sont minimales.

TABLEAU 3.3

LE GRAIN ET LES MATIÈRES VÉGÉTALES

	1875	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1895
avoine (boisseaux)	119 712	185 350	167 874	78 173	148 132	139 703	445 292	72 011	116 158	73 406	102 720	92 970	1 400
blé (boisseaux)	3 312	14 724	8 625	4 700	5 057	0	0	0	0	0	0	0	500
fèves (boisseaux)	982	0	30	2	2 515	223	40	0	80	0	100	0	0
foin (balles)	197 419	69 145	72 605	80 415	92 050	118 375	109 220	104 100	64 050	62 300	117 050	59 500	70 400
lin (boisseaux)	7 165	1 165	1 278	978	768	306	138	214	185	115	42	0	2 000
maïs (boisseaux)	42 803	27 417	121 620	91 705	87 370	19 706	7 993	26 387	36 858	6 492	4 824	1 884	0
orge (boisseaux)	27 611	4 957	67 124	69 934	86 245	45 651	7 731	16 176	8 138	6 281	2 175	8 095	0
pois (boisseaux)	18 336	1 937	15 698	18 532	21 484	11 226	6 278	3 653	8 765	4 370	1 262	1 200	4 750

**NOMBRE D'EMBARCATIONS IMPLIQUÉES DANS
LE TRANSPORT DE CES PRODUITS**

	1875	1884	1890	1895
avoine (boisseaux)	431	214	228	1
blé (boisseaux)	175	5	0	1
fèves (boisseaux)	197	1	1	0
foin (balles)	57	37	30	24
lin (boisseaux)	76	34	9	1
maïs (boisseaux)	16	167	170	0
orge (boisseaux)	192	179	179	0
pois (boisseaux)	217	176	188	31

L'avoine est abondante à bord des petits navires; elle surpasse de loin les autres grains qui n'occupent que la moitié du volume global, sauf en 1885 où cette proportion passe approximativement à 75%. Le maïs et l'orge sont ensuite les plus nombreux. On observe en 1895 un mouvement exceptionnel de reprise pour les pois et pour le lin. Le foin, unique figurant parmi les matières végétales, semble lui aussi vouloir suivre cette tendance. On remarquera en outre que sur les cinquante-huit navires qui ont acheminé du grain et des végétaux à Québec cette année-là, vingt-quatre transportaient des balles de foin.

Nous avons rangé la brique et la pierre dans les «matériaux de construction (autres que le bois)». Il s'agit des deux seules marchandises regroupées sous cette rubrique. Mais cette catégorie revêt malgré tout une certaine importance, compte tenu de l'ampleur du trafic

qui s'y rattache. Les pondéreux génèrent une circulation particulièrement intense. Ces cargaisons, apparemment, accaparent littéralement les cales des navires qui les chargent. Aussi les quantités de marchandises varient-elles proportionnellement avec le nombre d'embarcations qui les transportent. Plus d'un millier de toises de pierre entrent à Québec en 1875 et les résultats sont sensiblement les mêmes en 1883. Une descente régulière s'amorce à partir de 1884 au terme de laquelle la pierre sera entièrement éliminée. La brique, elle, décline assez graduellement jusqu'en 1887 pour ensuite reprendre un second souffle. Elle atteint un point culminant en 1893. On peut alors dénombrer 5 278 000 briques contre 425 000 en 1895.

La forêt fournit à Québec la plus grande partie des produits qui font l'objet du cabotage. Deux marchandises se distinguent d'emblée par leur importance respective: la corde de bois et la planche. Le bois de corde, principal combustible à usage domestique, a en sa faveur le poids du nombre. Sa prépondérance est d'ailleurs confirmée par la proportion du trafic qu'il monopolise: en 1875, 42% des petits navires déchargés au havre transportaient des cordes de bois; 39% en 1884, 33% en 1890 et 48% en 1895. La planche, de son côté, éprouve bien quelques difficultés passagères entre 1887 et 1889 mais elle parvient manifestement à surmonter les obstacles de parcours. Parmi tous les produits jusqu'ici mentionnés, c'est elle qui obtient le bilan le plus positif. En 1875, les planches sont au nombre de 162 976. Deux décennies plus tard, on en compte 750 833.

TABLEAU 3.4

LE BOIS

	1875	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1895
«slabs» (charges)	2 992	2 574	2 224	1 006	1 207	869	1 043	440	1 115	525	980	1 25	0
bardeau (mille)	0	4 094	5 030	2 978	3 278	1 823	1 816	2 347	2 779	1 168	998	1 784	0
bois (cordes)	58 830	38 742	40 534	45 099	37 543	24 076	30 595	25 705	23 502	25 888	21 441	18 709	16 080
écorce (cordes)	5 099	1 797	2 719	4 119	6 448	3 336	3 310	1 672	1 647	3 017	1 636	585	1 097
madriers (unité)	1 227 595	979 964	1 400 819	637 676	240 035	721 956	959 858	706 290	536 047	770 148	479 051	713 269	485 908
planches (unité)	162 976	264 616	483 100	423 076	544 581	422 079	281 703	256 724	436 966	623 001	605 845	734 696	754 166

NOMBRE D'EMBARCATIONS IMPLIQUÉES DANS LE TRANSPORT DE CES PRODUITS

	1875	1884	1890	1895
«slabs» (charges)	63	60	19	0
bardeau (mille)	0	103	43	0
bois (cordes)	2 081	1 553	820	389
écorce (cordes)	69	59	14	6
madriers (unité)	214	349	184	194
planches (unité)	92	104	123	189

L'écorce, probablement destinée à l'industrie de la tannerie, monte et redescend, évoluant tout comme le madrier «en dents de scie», mais tous deux survivent manifestement à la crise quasi généralisée de 1895. Cette dernière, semble-t-il, aura néanmoins raison du bardeau. Le madrier, malgré ses fréquentes oscillations, a toujours occupé l'avant-scène de la petite navigation, tant du point de vue du volume acheminé que du nombre d'embarcations impliquées dans ce transport.

La catégorie des produits du bois, comme on peut le constater, se compose exclusivement de bois de sciage et de bois de corde. Le bois équarri n'a pas été recensé parmi les marchandises régulières. Quelques annotations marginales¹¹ confirment cependant sa présence exceptionnelle sur les navires en 1884 et en 1890 mais ce, uniquement en faible quantité.

¹¹ Voir appendice V.

Quelques mots enfin pour clore cette description des marchandises. Trois produits, soit le charbon, les traverses de chemin de fer et la ferraille n'ont pu trouver place parmi les grandes catégories établies pour les fins de cette présentation. En 1875, la ferraille est la seule en liste. Elle se chiffre alors à 2 212 quintaux mais tend à décroître par la suite. Cette marchandise a une importance somme toute assez faible, si l'on exclut l'année 1895 où elle grimpe sans prévenir à 7 500 quintaux. Les traverses, elles, apparaissent pour ainsi dire seulement certaines années, soit en 1883, 1886, 1888, 1893 et 1895. Le charbon, depuis 1884, disparaît graduellement de la circulation. L'année précédente, près de 20 500 tonnes avaient été livrées à Québec, une baisse de 62% par rapport à 1884.

Signalons finalement que le dépouillement systématique des DI pour les années 1875, 1884, 1890 et 1895 nous a permis de relever çà et là une foule de produits absents des grands bilans et qui prennent la forme de rajouts manuscrits. Ces mentions, beaucoup plus fréquentes en 1884 que pendant les autres années, sont révélatrices de la grande diversité des cargaisons des transporteurs. En 1875, par exemple, 1 351 quintaux de tuile à couverture ont été introduits au havre à bord de 29 navires. En 1884, 20 000 manches à balais, 26 559 pieds de pierre, 17 500 douzaines de hareng fumé, 7 205 piquets, près de 47 000 palis de clôture, en pieds ou en pièces, des ballots de cuir et des peaux de toutes sortes comblent aussi les cales des embarcations. Bien d'autres produits, dont l'énumération serait ici trop longue, figuraient encore aux registres des *Dominion Imports*. On en trouvera la liste complète à l'*appendice V*.

Cette première prise de contact avec la marchandise et les passagers, condition indispensable à l'exploration de l'univers de la petite navigation, nous lance de plain-pied à

la découverte d'un terrain manifestement très riche mais cependant parsemé d'embûches. Pareille prospection exige il est vrai la plus grande circonspection. Tout d'abord, l'examen sommaire du volume du trafic allait révéler la belle vitalité de la pratique du cabotage. L'augmentation globale du nombre de voyageurs à bord des petits navires devait confirmer ce dynamisme. Le transport des passagers, toutefois, se heurtait à l'implacable concurrence du chemin de fer. Aussi fallut-il se garder de présumer la primauté de la navigation fluviale dans le commerce intérieur.

Ne disposant d'aucune statistique sur les cargaisons pour les années 1876 à 1882 inclusivement, une bonne partie de l'analyse de l'évolution des marchandises s'est par conséquent limitée à une appréciation assez superficielle des grandes tendances. Pendant le premier tiers de la période considérée, la majorité des marchandises débarquées enregistraient un mouvement à la baisse. L'année 1875, néanmoins, constituait un sommet pour la plupart d'entre elles. À ce moment, une gamme très variée de biens de toutes sortes emplissaient les embarcations toujours nombreuses qui mouillaient au havre. Jusqu'au début de la décennie 1880, le bardeau, la planche, l'avoine et le blé se distinguent parmi les principaux produits qui participent à stimuler l'activité portuaire.

Une conjoncture relativement favorable à la petite navigation prévaut en 1884. L'augmentation concurrente du tonnage enregistré et du nombre de passagers semble révéler la présence d'une année exceptionnelle, indication que tendent à confirmer les arrivages d'animaux et de grains. Parmi nos quatre années-témoins, 1884 se démarque aussi comme un sommet du point de vue de la diversité des marchandises transportées. Par la suite, plusieurs produits connaîtront des fluctuations assez importantes, caractéristiques d'une phase de grande instabilité; le ralentissement général des expéditions de marchandises et la spécialisation du fret en forment également les traits distinctifs. En 1895, rappelons-le, le beurre, le lin, l'orge, la plupart des animaux et presque tous les produits de la pêche

sont disparus de la circulation. La même année, le nombre de passagers arrivant à Québec par petits navires atteint son point culminant.

La modification du contenu commercial des transporteurs s'inscrit dans le contexte de l'évolution des activités de cabotage. La pratique de la petite navigation, après vingt ans, n'est déjà plus ce qu'elle était. Au fil des ans, le transport du bois et des passagers tend à se généraliser. Il deviendra finalement le principal responsable des contacts par le fleuve entre Québec et ses régions.

Chapitre quatre: les faits d'échange entre Québec et les régions*

Le commerce a joué un rôle déterminant dans l'économie de Québec au XIX^e siècle. Sous son impulsion, en effet, la ville s'est révélée un marché important pour les produits régionaux, et un centre actif d'expédition et de réexpédition des produits locaux et des produits d'importation. Des activités d'échange multiformes, mouvements d'hommes, de marchandises et de capitaux, témoignent du rayonnement plus ou moins affirmé de Québec. Au fil des ans, une trame serrée de relations s'est tissée entre cette ville et le proche pays. De l'Outaouais à la côte labradorienne, un ensemble de localités de taille et d'importance stratégique variables ont approvisionné la vieille capitale. La complexité du réseau et l'ampleur du trafic rendent compte de manière assez générale de l'étendue de l'aire de relations du port de Québec; l'examen plus attentif de l'intensité et de la durabilité des liens d'échange sur le fleuve devrait nous permettre de mieux l'apprécier.

En 1875, 1884, 1890 et 1895, 211 lieux au total approvisionnaient Québec par voie d'eau.¹ Pour faciliter l'analyse, nous les avons regroupés en 12 régions distinctes, soit: 1) la *côte nord labradorienne* —Natashquan (exclu) au Labrador—, 2) la *Côte Nord* —Tadoussac (exclu) à Natashquan + Anticosti—, 3) la *péninsule gaspésienne* —de la Rivière-Blanche à la Baie des Chaleurs—, 4) le *Saguenay* —en haut de l'embouchure de la rivière Saguenay—, 5) la *région immédiate de Québec* —de Lotbinière à Cap-Saint-Ignace sur la rive sud et de Deschambault à Cow Bay (exclu) sur la rive nord—², 6) *Charlevoix* —de Cow Bay à Pointe-Noire—, 7) *l'estuaire* —de Cap-Saint-Ignace (exclu) à la Rivière-

* Les statistiques sur le cabotage présentées dans ce chapitre ont été tirées des *Dominion Imports During the Season of Navigation de 1875, 1884, 1890 et 1895*.

¹ On trouvera la liste complète des dits lieux à l'*appendice VII*.

² Pour les fins de cette analyse, la «région immédiate de Québec» sera comprise dans un rayon approximatif de 60 km autour de la ville.

Blanche (exclu)—, 8) le *Centre du Québec* —de Sorel à Lotbinière (exclu) sur la rive sud et de Berthier à Deschambault (exclu) sur la rive nord—, 9) l'*Ouest du Québec* —de l'Ontario à Sorel (exclu) sur la rive sud et de là à Berthier (exclu) sur la rive nord—, 10) l'*Outaouais* —de Ottawa à Buckingham—, 11) *Ontario* —Kingston et Brockville—, 12) les *Maritimes* —Iles-de-la-Madeleine, Ile du Prince Edouard, Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve (sauf Labrador). Seize d'entre eux, cependant, n'ont pu être localisés et échappent par conséquent à ce classement.

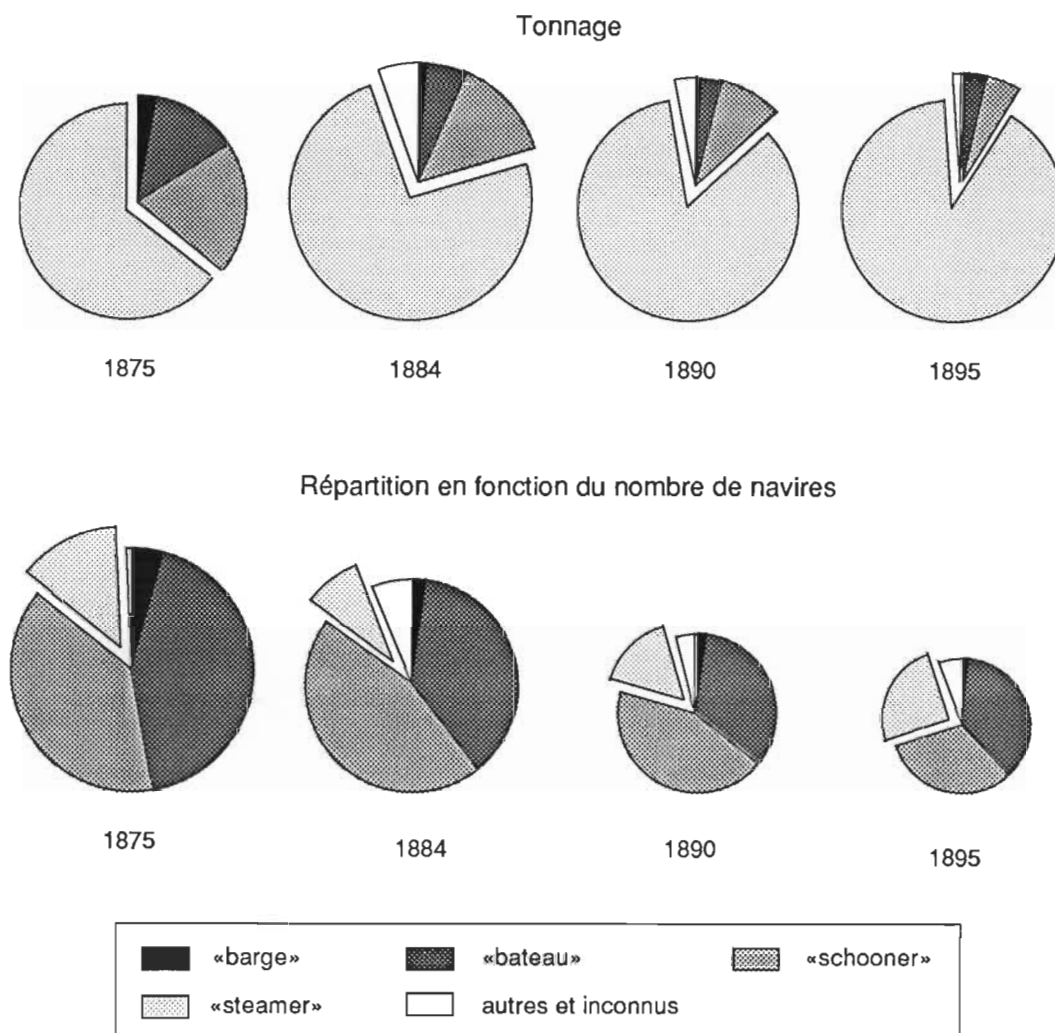
Les schémas de relations et le volume des échanges:

Nous avons préalablement considéré le tonnage des navires du point de vue du dynamisme de la navigation intérieure. Le comptage du tonnage à l'entrée permet dans une certaine mesure d'apprécier l'importance du marché urbain à alimenter. Mais l'exercice a ses limites, compte tenu de la vocation maritime du port. L'analyse minutieuse du volume du trafic par régions devrait maintenant nous amener à mieux connaître les différents «partenaires commerciaux» du port de Québec et nous permettre d'évaluer la qualité des liens qu'ils entretiennent avec lui.

La jauge globale des embarcations de cabotage varie sensiblement d'une région à l'autre. Les bateaux à vapeur, on s'en doute, gonflent assez lourdement le volume du trafic et peuvent même, à la limite, nous amener à exagérer l'importance relative des rapports commerciaux entre Québec et les régions qui ne sont pas à proximité. D'autres facettes des échanges, nature des liens, continuités et ruptures, etc., seront également prises en considération afin d'obtenir un portrait plus nuancé de la réalité. Le schéma suivant nous donne un aperçu de la prépondérance toujours plus grande du navire à vapeur en ce qui a trait aux tonnages enregistrés. Du point de vue du nombre de navires accostés au havre, la contribution du vapeur apparaît cette fois beaucoup plus modeste.

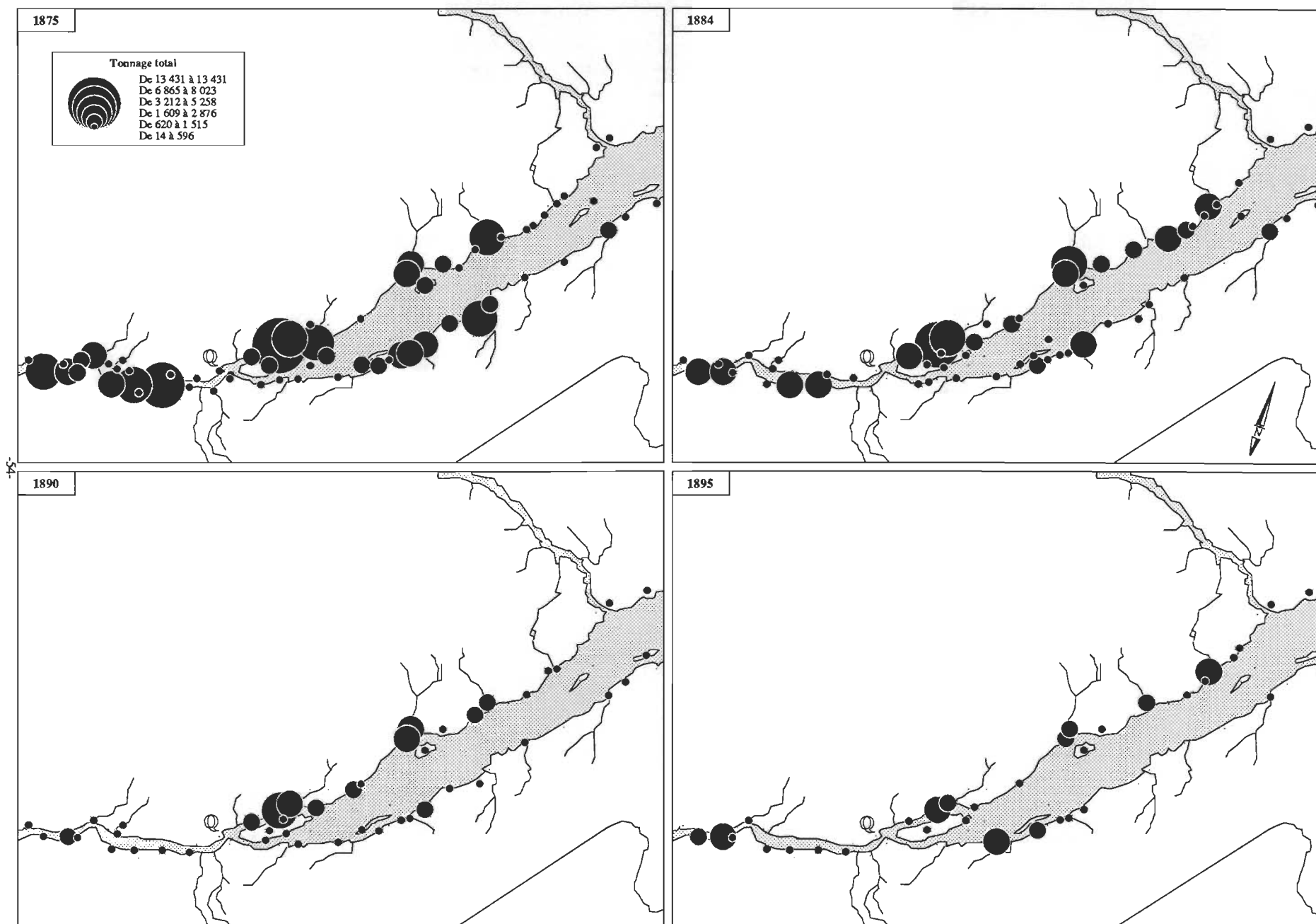
FIGURE 4.1

RÉPARTITION DU TONNAGE ET DU NOMBRE DE NAVIRES
PAR CATÉGORIES D'EMBARCATIONS



Source: DI, compilation personnelle

En 1875, l'Ouest du Québec enregistrait les tonnages les plus élevés: plus de la moitié du volume du trafic provenait alors de cette région. Graduellement, cette position va se consolider. En 1895, les trois quarts du tonnage total auront pour origine cette partie du Québec. Le transport des passagers, nous l'avons mentionné, figurait en fin de période parmi les principaux stimulants de la navigation intérieure. Dans cet ordre d'idées, l'apport croissant des grandes lignes à la circulation fluviale pourrait bien à lui seul expliquer cette prépondérance.



La région immédiate de Québec, pour sa part, occupe en 1875 le second rang pour le tonnage, mais sa position dans l'ensemble tend à s'affaiblir par la suite. La *carte I*³ nous montre l'évolution globale du tonnage enregistré dans cette région sur quatre années; durant l'ensemble de cette période, le trafic le plus lourd provenait de la rive nord. Dès 1884, celui-ci connaissait toutefois une chute assez importante. Le trafic saguenayen, alors en pleine expansion, aura à ce moment surpassé celui de la proche région de Québec du point de vue du poids des liens. Dans cette veine d'idées, on remarquera (*voir le tableau 4.1.*) la permanence des relations fluviales avec le Saguenay, et ce en dépit de l'arrivée du chemin de fer vers la fin de la décennie 1880. La municipalité de Québec a investi des capitaux considérables dans la ligne Québec/Lac-Saint-Jean. Les connections ferroviaires, semble-t-il, jouaient même un rôle capital dans les stratégies de développement d'un hinterland élaborées par la bourgeoisie locale:

Tout en favorisant le désenclavement de la région, [le] chemin de fer sera un instrument privilégié pour la bourgeoisie de Québec, lui permettant d'annexer à son hinterland le Saguenay-Lac-St-Jean et d'imposer sa domination économique à la bourgeoisie locale.⁴

La situation géographique de la région, par ailleurs, favorise les contacts avec Québec par le fleuve. Le courant sur le Saguenay descend avec force et permet aux embarcations de gagner la ville dans des délais raisonnables, voire concurrentiels. Le lit du Saguenay est assez profond pour permettre aux grands navires de naviguer jusqu'à la Pointe-aux-Rochers.⁵

³ Les DI mentionnent parfois «Saguenay» comme lieu de provenance des navires, sans toutefois préciser le point exact de leur départ. Pour l'ensemble des cartes que nous avons réalisées, nous avons choisi de reporter les informations relatives à cette appellation en un point imaginaire situé à proximité de Chicoutimi.

⁴ P.-A. Linteau, R. Durocher et J.-C. Robert, *Histoire du Québec contemporain. De la confédération à la crise*, p.101.

⁵ Voir Bayfield et al., *Directions de navigation pour l'île de Terre-Neuve et la Côte du Labrador et pour le golfe et le fleuve St. Laurent*, p.163

Si, en 1875, la jauge globale des embarcations en provenance de Charlevoix et de l'estuaire du Saint-Laurent est à peu près comparable, leur évolution ultérieure apparaît elle beaucoup plus contrastée. Sur l'ensemble de la période considérée, certes, les tonnages respectifs des transporteurs locaux déclinent. En 1884, toutefois, la contenance des navires en partance de Charlevoix augmente subitement, conformément à la tendance plus générale. Au même moment, cependant, le volume du trafic depuis la région de l'estuaire a déjà chuté assez abruptement. Presque toute la région est alors frappée par une crise: au Bic, à Kamouraska, à l'Islet, à Rivière-Ouelle, à Saint-Fabien, à Saint-Simon, à Sainte-Anne-de-la-Pocatière, à Sainte-Flavie, à Sainte-Luce, à Trois-Pistoles et à Trois-Saumons, le volume du trafic a diminué de plus de 50% par rapport à 1875. Le prochain tableau nous donne un portrait d'ensemble pour chacune des régions mentionnées:

TABLEAU 4.1

TONNAGE TOTAL DES NAVIRES PAR RÉGION

<i>Tonnage total</i>	1875		1884		1890		1895	
		%		%		%		%
Charlevoix	13 276	3,9	16 146	3,7	8 183	2,2	5 675	1,6
Côte Nord	1 650	0,5	4 332	1,0	3 394	0,9	2 587	0,7
Côte nord labradorienne	1 680	0,5	2 088	0,5	1 531	0,4	0	0,0
Centre du Québec	30 542	8,9	7 509	1,7	3 871	1,1	4 631	1,3
Estuaire	19 685	5,7	7 026	1,6	2 016	0,6	788	0,2
Péninsule gaspésienne	9 873	2,9	6 530	1,5	2 902	0,8	1 188	0,3
Maritimes	2 966	0,9	5 812	1,3	1 170	0,3	0	0,0
Ontario (sauf Outaouais)	1 092	0,3	455	0,1	0	0,0	0	0,0
Ouest du Québec	183 713	53,4	270 593	61,9	254 693	69,8	269 355	74,1
Outaouais	1 589	0,5	25 613	5,9	10 483	2,9	4 230	1,2
Région de Québec	46 498	13,5	23 593	5,4	11 094	3,0	8 530	2,3
Saguenay	29 675	8,6	66 943	15,3	65 366	17,9	66 364	18,3
•Autres et non localisés	1 827	0,5	834	0,2	209	0,1	40	0,0
TOTAL	344 066	100,0	437 474	100,0	364 912	100,0	363 388	100,0

S'il faut en croire le témoignage de D. Macpherson, l'arrivée du chemin de fer dans la région de Saint-André-de-Kamouraska avait depuis plusieurs années déjà transformé le commerce local et remis en cause le mode d'articulation de cette région à la ville de Québec:

It is true that previous to the railroad from Quebec to the lower ports, these same villages had much more life in a business point than today, for then all travellers stopped at the wayside inns, and there being no facilities for going or coming from Quebec, the shopkeepers who brought down in their schooners goods at certain seasons of the year did fine business, and really large fortunes were made by many: an apt illustration of the truth of the vulgar old proverb, "that what is one man's meat is another man's poison," for the railroad, which is such a boon to the farmers and those bordering its route, has proved utterly destructive to the old-fashioned inns and shops on the old route, for the transfer being solely by vehicles, a regular influx of travellers was expected and received, thus giving life to the village and current cash.⁶

Le poids relatif du Centre du Québec dans l'ensemble du trafic accuse également après 1875 une baisse assez significative. Les envois de grains, d'aliments périssables et de bois scié, principaux produits traditionnellement écoulés à Québec depuis cette région, étaient possiblement plus attirés vers le pôle montréalais. Saint-Michel-d'Yamaska a subi la chute la plus brutale: en 1875, le tonnage des navires en partance de cette localité dépassait les 10 000 tonnes, contre 80 tonnes en 1884. On remarquera que le tonnage enregistré dans le Centre du Québec est globalement comparable à celui de la région de Charlevoix.

L'Outaouais, qui occupait au départ une place relativement marginale dans le trafic fluvial en direction de Québec, s'est hissé pour un temps aux troisième et quatrième rangs avant de reprendre une position plus modeste. L'Ontario, quant à elle, s'était vue entièrement soustraite de l'aire d'approvisionnement du port de Québec en 1890. D'autres régions, les Maritimes et la côte labradorienne notamment, connaîtront un peu plus tard des évolutions analogues. Avant la fin du siècle, il est vrai, le Nord québécois est somme toute très peu colonisé et les communications avec Québec tardent à s'établir. Il faut attendre 1889 avant que la Pointe-aux-Esquimaux, un centre important dans cette vaste solitude où s'éparpillent quelques petits villages, des hameaux et des postes d'approvisionnement,

⁶ Daniel Macpherson, *Old Memories. Amusing and Historical Reminiscences of Old Quebec*, p. 66-67.

n'échange son premier message télégraphique avec la vieille capitale. À l'aube de la décennie 1880, par ailleurs, l'État était intervenu afin de favoriser un rapprochement dans les relations entre les deux rives du golfe.

Jadis, la côte labradorienne bénéficiait d'un service de transport fluvial dont on regrette particulièrement la discontinuation. Jusqu'à il y a environ huit ans [1918], le gouvernement subventionnait un propriétaire de goélette pour transporter passagers, marchandises et la poste de Gaspé-Bassin à Natashquan, avec escales à l'Île d'Anticosti, Rivière au tonnerre et Havre-Saint-Pierre. C'était là un moyen facile et économique pour voyager d'une côte à l'autre. Ce service aura duré au-delà de quarante ans, et l'on comprend bien les avantages énormes qu'il procurait à tous... ⁷

Quelques années plus tard, le chemin de fer réduira à son tour les distances entre Gaspé et la Baie-des-Chaleurs, rendant du même coup probablement moins cruciale la question des communications par le fleuve avec Québec.

Signalons finalement que, tout comme la côte labradorienne, la Côte Nord du golfe Saint-Laurent recèle à cette époque relativement peu de havres permettant le mouillage de vaisseaux de moyenne dimension, et que la plupart des postes de pêche qui y sont établis ne donnent abri qu'aux embarcations de faible tonnage. Elle n'en demeure pas moins une des rares régions où le taux d'évolution des tonnages demeure positif.

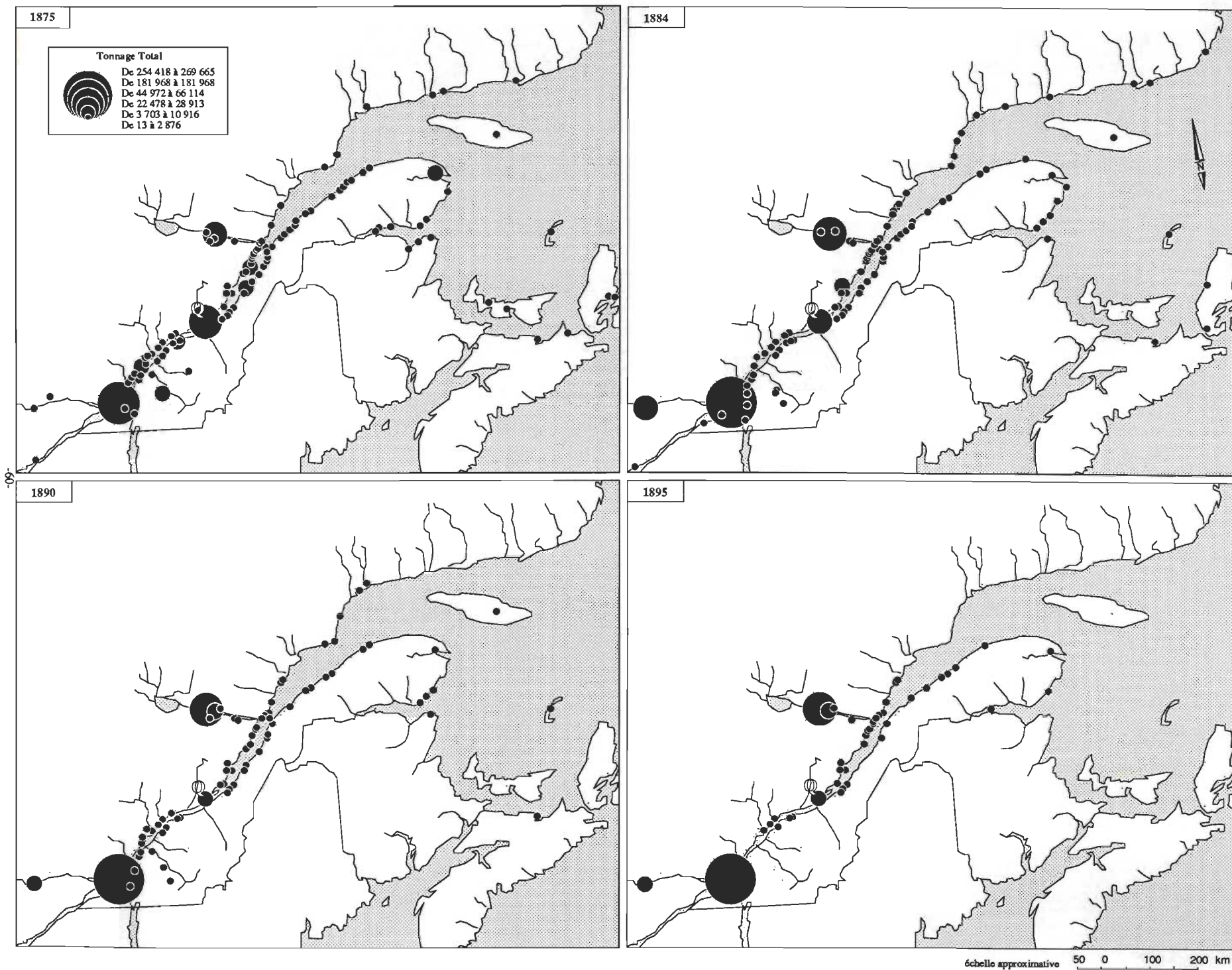
⁷ E. Rochette, *Notes sur la Côte Nord du Bas Saint-Laurent et le Labrador canadien*, p.17.

Nous avons tenté d'illustrer la répartition spatiale du volume du trafic dans l'Est du Canada pour l'ensemble de la période qui nous intéresse. On trouvera à la page suivante des cartes en symboles proportionnels (*carte II*) qui mettent en évidence l'ampleur locale des faits d'échange. La légende unique permet de conserver la gradation des ordres de grandeur et autorise la comparaison des cartes entre elles.

La jauge des petits bateaux arrivés au havre de Québec se chiffrait à 344 066 tonnes en 1875; elle est ensuite passée à 437 474 en 1884, à 364 912 en 1890 et à 363 388 en 1895. Dans la plupart des régions cependant, le tonnage des navires à destination de Québec diminue de façon assez alarmante; le volume global du trafic fluvial se maintient, il s'accroît même, grâce à la place toujours plus importante des régions du Saguenay et de l'Ouest du Québec dans le commerce avec la vieille capitale.

Les flux:

Une autre façon de saisir l'importance des échanges est l'estimation des mouvements sur le fleuve. L'examen de la circulation fluviale nous renseigne sur l'intensité des activités de navigation intérieure, mais plus encore, la fréquence des envois rend compte de l'aire d'influence du port. Observons maintenant de plus près la structure du trafic, afin d'y distinguer les flux bien polarisés de ceux plus dispersés. Nous examinerons ici les déplacements que génère la petite navigation et prendrons en considération l'ampleur des ressources mobilisées pour le commerce dans chacune des régions qui nous intéressent.



D'entrée de jeu, une mise en garde s'impose. Pour le comptage global des flux, nous retiendrons le nombre total d'embarcations en partance d'un lieu donné plutôt que le nombre d'arrivées inscrit sous cette provenance, le second, bien entendu, étant légèrement inférieur au premier. La différence s'explique par le fait qu'un même déplacement peut impliquer plus d'un navire, lorsqu'un vapeur remorque une barge, par exemple. Dans ce cas, les relevés enregistrés dans le *Dominion Imports* portaient systématiquement sur l'ensemble du «convoi», sans discrimination des batelées.

Entre 1875 et 1895 inclusivement, la quantité de petits navires qui ont abordé le havre de Québec a diminué de presque 70%. Le déclin s'accompagne du mouvement concomitant de contraction de l'aire de relations du port: dans le même intervalle, en effet, la proportion de localités entretenant des relations avec le port a chuté de 62%. Le tableau qui suit nous donne la répartition des embarcations de cabotage arrivées à Québec pour chacune des régions que nous avons déjà définies. On trouvera à l'*appendice VIII* un tableau plus complet montrant notamment le nombre d'embarcations et le tonnage pour chacune des localités qui desservent Québec par voie d'eau.

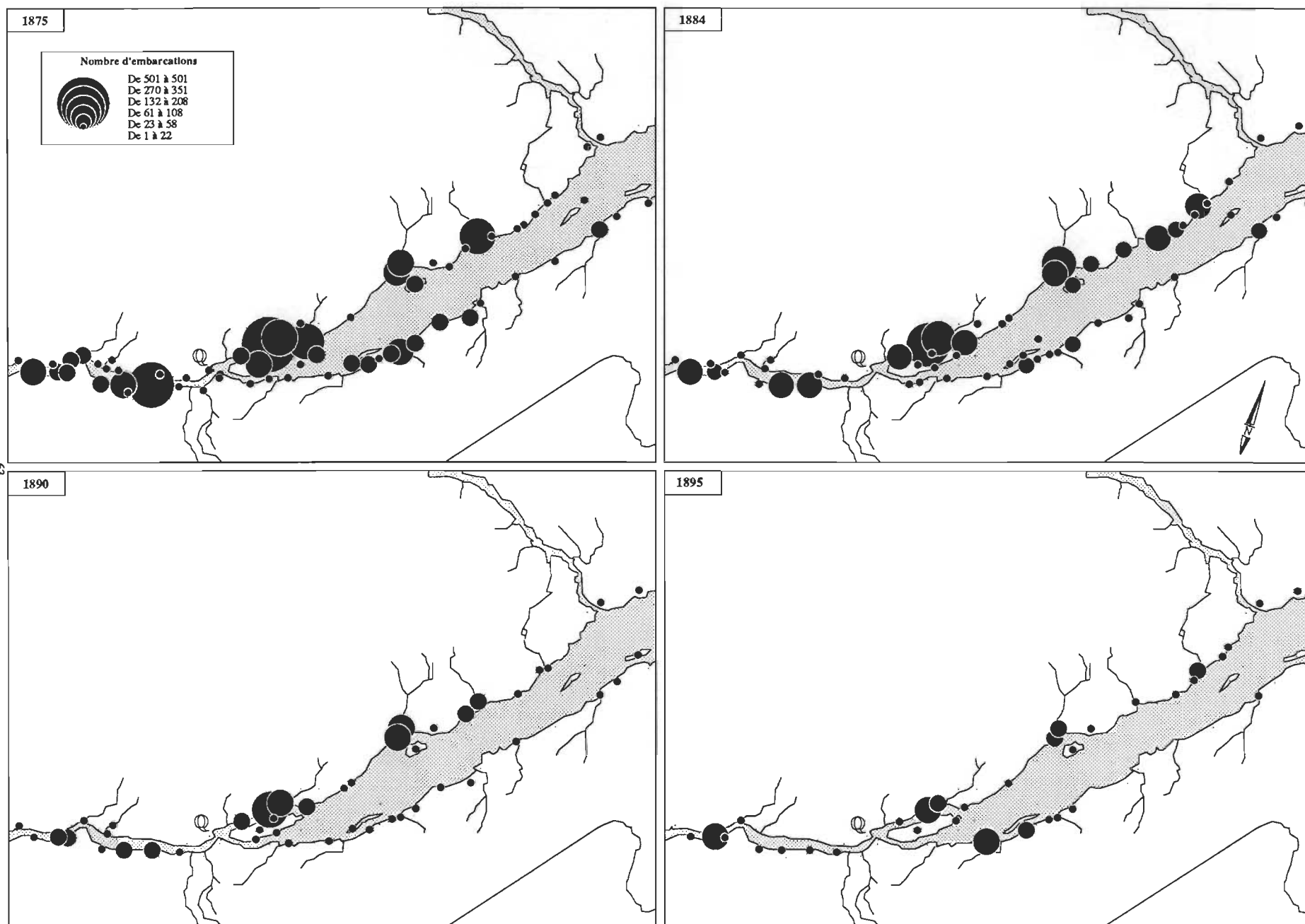
TABLEAU 4.2

NOMBRE D'EMBARCATIONS À DESTINATION DU PORT DE QUÉBEC PAR RÉGION

	1875		1884		1890		1895	
		%		%		%		%
Charlevoix	434	11.2	518	17.7	255	15.7	164	13.8
Côte Nord	44	1.1	108	3.7	85	5.2	57	4.8
Côte nord labradorienne	35	0.9	45	1.5	25	1.5	0	0.0
Centre du Québec	434	11.2	177	6.0	84	5.2	118	10.0
Estuaire	433	11.2	204	7.0	53	3.3	22	1.9
Péninsule gaspésienne	117	3.0	105	3.6	48	3.0	22	1.9
Maritimes	45	1.2	35	1.2	12	0.7	0	0.0
Ontario (sauf Outaouais)	15	0.4	3	0.1	0	0.0	0	0.0
Ouest du Québec	403	10.4	262	8.9	226	13.9	215	18.1
Outaouais	50	1.3	198	6.8	79	4.9	36	3.0
Région de Québec	1 696	43.9	1 036	35.4	508	31.2	327	27.6
Saguenay	125	3.2	219	7.5	245	15.1	223	18.8
•Autres et non localisés	35	0.9	20	0.7	6	0.4	1	0.1
TOTAL	3 866	100.0	2 930	100.0	1 626	100.0	1 185	100.0

Tout au cours de la période observée, la région immédiate de Québec parvient à conserver le premier rang pour les flux, bien que la portion du trafic qu'elle accapare soit en baisse. Pendant ces vingt années, la circulation sur la rive nord se concentre principalement à Saint-Joachim, à Sainte-Anne-de-Beaupré et à Château-Richer⁸. La pratique du cabotage dans la région, même à ses heures les plus sombres, devait prioritairement reposer sur ces trois municipalités. De l'autre côté du fleuve, la petite navigation demeurait largement tributaire des municipalités de Saint-Antoine et de Saint-Nicolas. Les flux issus de cette rive, cependant, sont deux fois inférieurs à ceux de la rive nord. En 1895 cependant, cet écart sera considérablement réduit par la poussée assez remarquable de la municipalité de Saint-Thomas. Sur l'ensemble de la période, près de 65% du trafic régional est orienté est-ouest, y inclus les envois des localités insulaires. La *carte III* illustre bien le déclin général des relations fluviales entre la région proche de Québec et la ville. Celle montrant le volume du trafic, rappelons-le, révélait une situation en tous points comparable.

⁸ Voir *appendice IX* pour une liste complète des envois par localité dans chacune des régions définies.



À l'extérieur de la proche région de Québec, Charlevoix alimente la circulation la plus intense. Mille trois cent soixante et onze embarcations ont quitté Charlevoix pour Québec au cours des quatre saisons de navigation considérées. On peut estimer la fréquence hebdomadaire moyenne des envois à quatorze la première année, à dix-huit la seconde, puis à huit et à six la dernière année.⁹ En dépit de cet essoufflement, Charlevoix maintient une position de force par rapport aux autres régions; vu sous l'angle du tonnage, on s'en souviendra, son poids commercial paraissait par contre plus insignifiant. L'Ouest du Québec, avec ses 1 106 envois, se classe immédiatement derrière cette région. Sur ce territoire, près de 96% du trafic est canalisé à Montréal. La prépondérance de Montréal dans le système des échanges sur le fleuve tient peut-être pour beaucoup au pouvoir d'attraction qu'engendrent ses facilités de transbordement.

Viennent ensuite le Saguenay et le Centre du Québec, presque sur un pied d'égalité. Ces régions évoluent toutefois de manières diamétralement opposées. En effet, le resserrement des liens Saguenay/Québec contraste nettement avec le désengagement de la partie centrale de la province, possiblement mieux articulée au marché montréalais en expansion.

Les flux, tout comme le tonnage des navires, trahissent l'affaiblissement des relations d'échange entre l'estuaire et Québec. Et pourtant, des démarches avaient été entreprises par des compagnies locales de navigation pour établir une ligne régulière de cabotage:

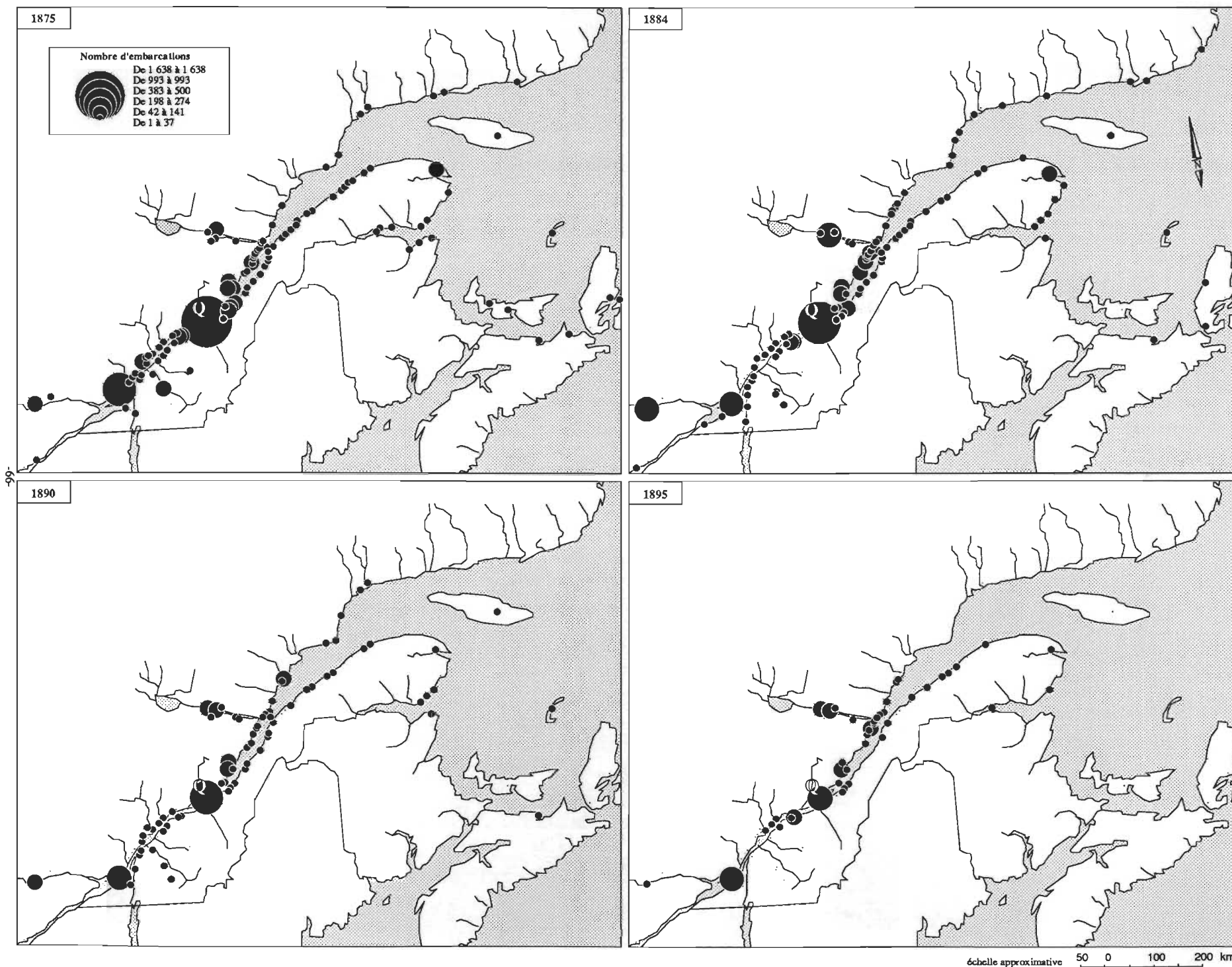
⁹ En 1875, la saison de navigation intérieure débute en avril et se termine en novembre. Les dates exactes ne sont toutefois pas précisées dans les *Dominion Imports*. En 1884, selon la même source, l'ouverture se situe au 21 avril et la fermeture le 28 novembre. En 1890, le cabotage se fait entre le 6 avril et le 25 novembre et a cours entre le 4 avril et le 18 novembre, en 1895.

En 1872, le vapeur "Beaver" de la compagnie Fraser et Holiday de Québec fait du cabotage dans le Bas du Fleuve. En 1879, cette compagnie acquiert le navire à vapeur "Otter" et obtient, en 1880, le contrat de malle de Québec. Cette même année, à l'inauguration de la première ligne commerciale de vapeurs entre Québec et la Côte-Nord, le "Otter" se retrouve sur cette ligne. Il fait alors escale à Rimouski et, de là, dessert la Côte-Nord en jetant l'ancre aux différents villages jusqu'à Natashquan. En 1890, le "Beaver" dessert la Côte sud, la Côte de Gaspé et la Baie-des-Chaleurs. En 1899, la compagnie Fraser et Holiday met en service le "Saint Olaf" pour remplacer le "Otter" qui avait fait naufrage l'année précédente au large de Rivière-du-Loup.¹⁰

Signalons enfin que la Côte Nord contribue toujours, quoique modestement, à l'approvisionnement de la vieille capitale et que la navigation commerciale s'y développera avec le temps.

De manière générale, les contacts par voie d'eau entre la ville de Québec et ses «partenaires commerciaux» ont diminué considérablement au cours du dernier quart du siècle (Voir *carte IV*). En 1895, les Maritimes, la région de l'Ontario et de la côte labradorienne avaient même déjà cessé d'envoyer leurs petits navires aux quais de la vieille capitale. Par ailleurs, le trafic est principalement canalisé en aval de Québec, où se concentrent pendant ces vingt années un peu plus de 60% des départs.

¹⁰ Marie-André Massicotte. *Au gré du fleuve et de l'histoire. La petite navigation côtière dans notre région*, p. 113-114.



CARTE IV: L'EST DU CANADA. PROVENANCE DES PETITS BATEAUX ARRIVÉS AU HAVRE DE QUÉBEC

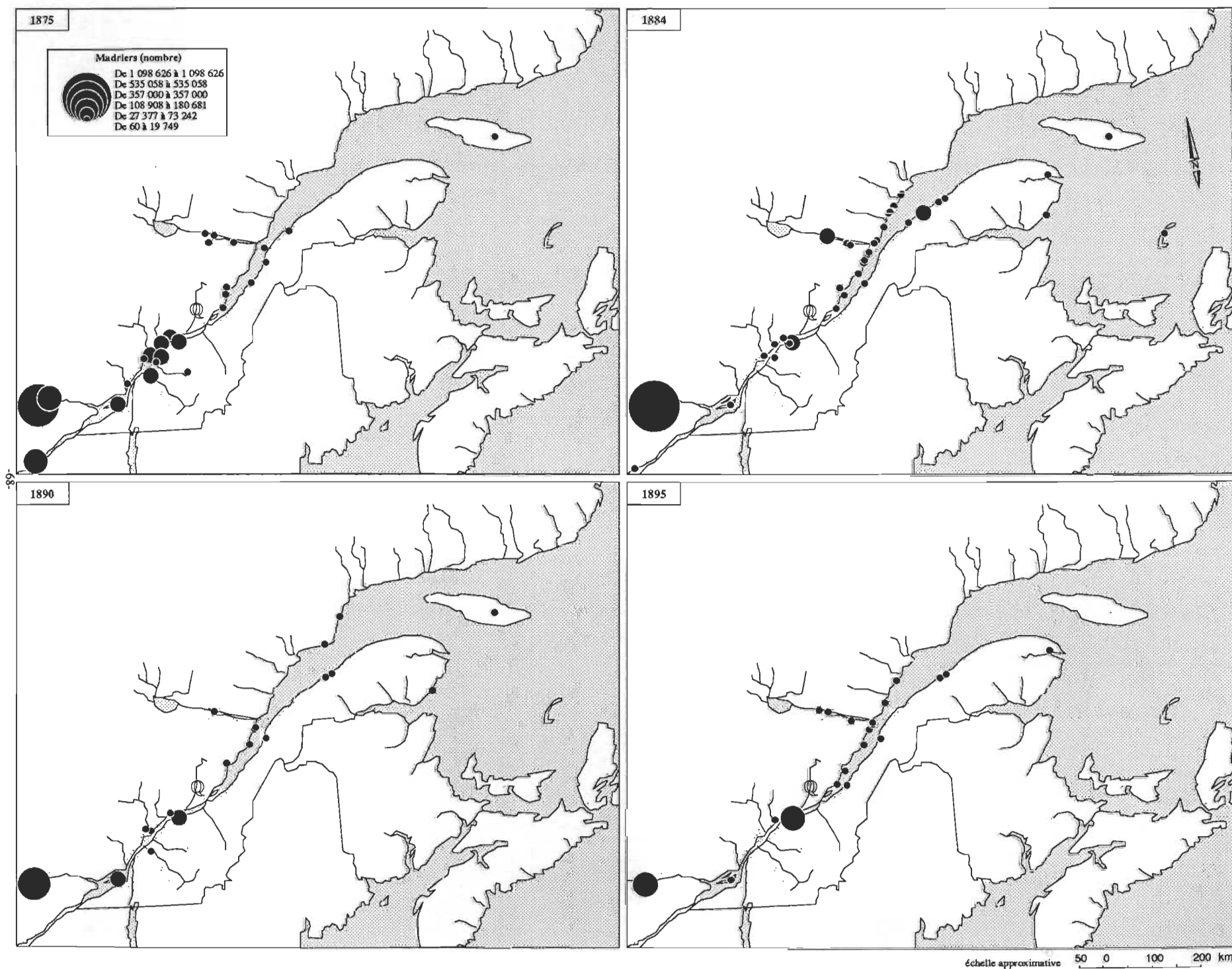
Nature des échanges, itinéraires de marchandises et spécialisations régionales

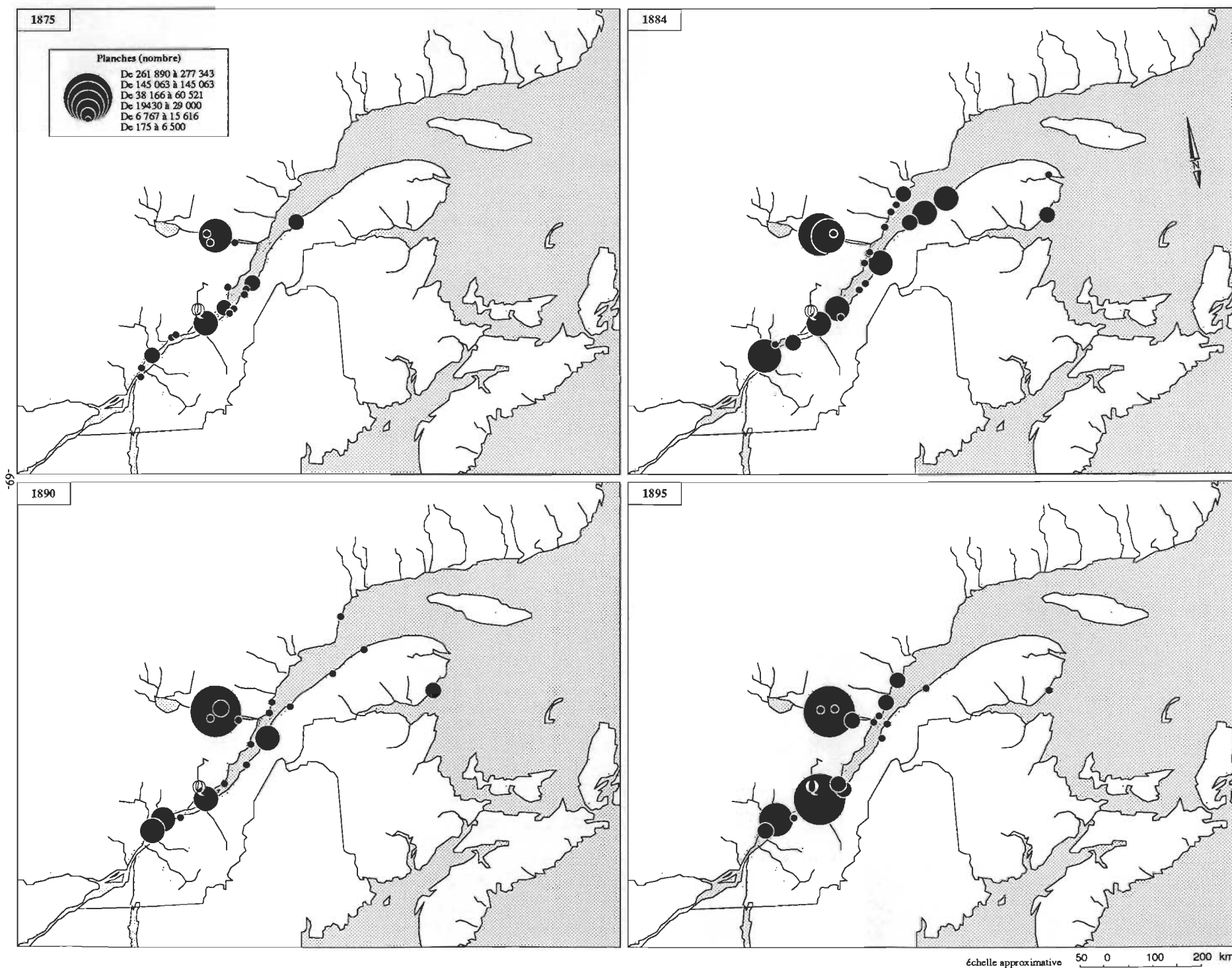
Au cours du dernier quart du XIX^e siècle, les sources d'approvisionnement de la ville de Québec se raréfient; petit à petit, son aire d'influence via le fleuve se rétracte et se concentre sur un milieu géographiquement plus restreint. Nous avons traité au chapitre précédent du contenu commercial des transporteurs. Observons maintenant d'un peu plus près les principaux produits qui font l'objet du cabotage pour chacune des grandes régions considérées.

La diversité des envois constitue un critère important de différenciation entre les «partenaires commerciaux» du port. L'Ontario et l'Outaouais se distinguent d'emblée par l'uniformité des batelées. Ces deux régions, en effet, n'exportent à Québec que deux espèces de grains (le maïs et l'avoine) de même que des madriers. La monotonie des cargaisons contraste cependant avec le poids remarquable du nombre: en quatre années, celles-ci ont envoyé plus de 2 435 000 madriers à Québec, soit environ les deux tiers du total expédié par navigation intérieure. Cette activité commerciale impliquait relativement peu de déplacements; dans presque tous les cas, d'imposants convois lourdement chargés faisaient route vers la ville. On consultera la *carte V* pour connaître la répartition spatiale des centres d'approvisionnement du port de Québec en madriers. Signalons qu'une bonne partie de ce bois devait vraisemblablement être destinée à l'exportation:

Le principal articles [sic] d'exportation de Québec est le bois de sciage expédié en grande partie des districts d'Ottawa et du Saint-Maurice. Les trains de bois descendent le printemps et sont retenus dans les estacades construits dans ce but. Le long du fleuve et non loin de la ville se trouvent de grandes scieries. Le port est l'entrepôt entre le Canada et la Grande-Bretagne.¹¹

¹¹ J.J. Kane et Cie, *Le commerce de Montréal et de Québec et leurs industries en 1889*, p.149.





La côte labradorienne et les Maritimes offrent par contre une gamme d'articles plus variée, chacune envoyant une quinzaine de marchandises différentes. Il s'agit dans la majorité des cas de produits de la pêche. En 1875, 1884 et 1890, les arrivages¹² les plus importants pour la côte du Labrador sont les suivants: le hareng (66 arrivages), le poisson vert en barils (56), les huiles de morue (39) et de phoque (30) et le saumon (27). Ces chargements proviennent pour la plupart de la Pointe-aux-Esquimaux. Les cargaisons d'huile de morue et de poisson vert sont aussi très nombreuses à bord des petits navires qui ont quitté les Maritimes. Cette région a également fourni à Québec les trois quarts de son charbon.

TABLEAU 4.3

LES PRODUITS EN PROVENANCE DE LA CÔTE NORD LABRADORIENNE
ET DES MARITIMES

<i>Côte nord labradorienne</i>					<i>Maritimes</i>				
	1875	1884	1890	1895		1875	1884	1890	1895
bois (cordes)	0	20	20	0	bois (cordes)	112	40	35	0
choose? (boîtes)	0	3	0	0	charbon (tonnes)	0	7 151	1 541	0
feraille (quintaux)	0	3	34	0	feraille (quintaux)	4	1	1	0
flétan (barils)	0	5	0	0	greard stones (?) (unité)	0	86	0	0
fournures (boîtes)	0	17	0	0	hareng (barils)	57	1 209	0	0
hareng (barils)	6 186	5 977	2 689	0	huile de morue (gallons)	2 920	7 247	2 256	0
huile de morue (gallons)	11 810	9 725	8 685	0	huile de phoque (gallons)	26 788	3 600	0	0
huile de phoque (gallons)	27 276	35 160	7 000	0	huîtres (barils)	0	1 140	0	0
peaux de phoque (unité)	0	116	0	0	madriers (unité)	689	60	0	0
plumes (barils)	0	8	0	0	maquereau (barils)	365	22	0	0
poisson séché (quintaux)	80	210	85	0	patates (boisseaux)	3 500	3 650	0	0
poisson vert (barils)	202	3 243	1 648	0	planches (unité)	14 400	2 491	0	0
poisson vert (quintaux)	25	150	0	0	poisson séché (quintaux)	600	307	0	0
saumon (barils)	515	467	85	0	poisson vert (barils)	1 453	1 290	4	0
truite (barils)	48	34	86	0	poisson vert (quintaux)	105	100	0	0
tuile à couverture (quintaux)	1	0	0	0	saumon (barils)	36	1	0	0

Source: *Dominion Imports*, compilation personnelle.

¹² Le calcul des arrivages de marchandise est en fait une simple addition du nombre de mentions pour un produit donné. Aucune correspondance ne peut être établie entre le total des arrivages de marchandise et le nombre d'embarcations impliquées dans le transport du même produit puisque les arrivées des grandes lignes sont généralement recensées sur une base mensuelle et que l'ensemble de leurs cargaisons est alors considéré comme un tout.

En 1895, les *Dominion Imports During the Season of Navigation* ne rapportent aucune arrivée de marchandise en provenance des Maritimes et de la côte du Labrador.

Le Centre du Québec et la Côte Nord fournissent respectivement 26 et 28 marchandises différentes à la ville.¹³ Les envois de la Côte Nord, exception faite des madriers, de la corde de bois et de la planche, sont là aussi principalement le fruit des pêcheries, alors que ceux du Centre du Québec couvrent un spectre plus large, à l'intérieur duquel le grain et les matières végétales de même que les produits du bois sont prépondérants. En 1895, les marinières ne livrent à peu près plus de produits de la pêche à Québec. Cette année-là, presque tous les navires en provenance de la Côte Nord transportaient du bois de corde. Dans les limites de ce territoire, les municipalités de Portneuf-sur-Mer et de Tadoussac étaient de loin les centres les plus impliqués dans cette activité commerciale. La diversité de produits en provenance du Centre du Québec n'a jamais été plus grande qu'en 1875. Vingt ans plus tard, les madriers, la planche, l'écorce et le foin seront les pierres angulaires du trafic généré par cette région. Pour des raisons encore obscures, le foin est temporairement disparu de la circulation en 1890 mais revient en force par la suite. Notons également qu'après le Saguenay, le Centre du Québec, avec 25% de la volaille expédiée, est le fournisseur en volatiles le plus important de la vieille capitale. La région occupe par ailleurs le premier rang pour l'approvisionnement en écorce, grâce notamment au dynamisme de Saint-Jean-Deschaillons et de Saint-Pierre-les-Becquets. L'écorce de pruche, particulièrement convoitée pour la transformation du cuir, servait principalement à alimenter l'industrie québécoise de la chaussure alors en pleine expansion. Depuis plusieurs années déjà, le Centre du Québec s'était d'ailleurs illustré dans l'exploitation de ce produit du bois :

¹³ Le terme «marchandise» est ici entendu en son sens le plus large et comprend les formes diverses sous lesquelles un produit se présente. Les pommes en barils et en boisseaux, par exemple, seront considérées comme deux marchandises distinctes.

La seule écorce assez abondante dans le pays pour fournir à notre industrie le tannin dont elle a besoin, est l'écorce de pruche. L'exportation qu'on fait de cette matière première, devenue rare, aura pour conséquence d'augmenter les frais de production, c'est-à-dire qu'elle ouvrira notre marché aux produits étrangers et ruinera notre industrie. Grâce à cette exportation, et aux progrès de la tannerie, l'écorce de pruche, abondante jusqu'à ces dernières années, devient de plus en plus rare. Il est certain que les distilleries de tannin des Cantons de l'Est, où l'on prépare «l'extrait d'écorce de pruche» exclusivement expédié sur le marché américain, est la principale cause de la rareté de l'écorce. Si on dit que nous contribuons à produire cette rareté, nous répondrons que depuis plus de cinquante ans les paroisses de Gentilly, St-Pierre-les-Becquets, St-Jean-Deschaillons, Batiscan, Ste-Geneviève, Ste-Anne-de-la-Pérade et beaucoup d'autres localités ont fourni et fournissent encore l'écorce que nous consommons, sans épuiser leurs moyens de production.¹⁴

Le commerce de la brique constitue vraisemblablement une autre spécialité régionale, puisque 83% des briques proviennent du Centre du Québec, et ce principalement des briqueteries de Saint-Jean-Deschaillons.

¹⁴ *Annuaire du commerce et de l'industrie de Québec, 1873*, p. 18.

TABLEAU 4.4

LES PRODUITS EN PROVENANCE DE LA CÔTE NORD
ET DU CENTRE DU QUÉBEC

<i>Côte Nord</i>					<i>Centre du Québec</i>				
	1875	1884	1890	1895		1875	1884	1890	1895
avoine (boisseaux)	100	0	0	0	«salab» (charges)	0	132	250	0
bardeau (mille)	0	50	4	0	avoine (boisseaux)	46 820	64 300	33 630	0
beurre (livres)	152	0	2 900	0	beurre (livres)	38 246	0	0	0
bleuets (boîtes)	0	0	0	3 625	blé (boisseaux)	30	0	0	0
bois (cordes)	710	1 620	2 134	1 392	bois (cordes)	1 154	303	36	25
dormants (unité)	0	0	0	9 340	bouleau (pièces)	0	217	0	0
ferraille (quintaux)	29	30	196	0	briques (mille)	3 574	2 067	114	425
fournures (boîtes)	0	10	0	0	chevaux (unité)	28	0	0	0
hareng (barils)	898	1 237	0	0	écorce (cordes)	3 090	2 213	1 337	212
huile de baleine (gallons)	0	70	0	0	ferraille (quintaux)	125	0	0	5 100
huile de morue (gallons)	1 790	605	750	0	fèves (boisseaux)	5	0	0	0
huile de phoque (gallons)	640	490	0	0	foin (balles)	120 750	19 300	0	24 300
madriers (unité)	600	14 626	7 811	4 700	huile de morue (gallons)	2 250	0	0	0
patates (boisseaux)	0	0	100	0	lin (boisseaux)	771	0	0	2 000
peaux vertes (unité)	0	60	0	0	madriers (unité)	264 919	79 814	69 818	170 399
peinture (barils)	0	134	0	0	moutons (unité)	545	0	0	0
planches (unité)	0	25 848	9 799	21 614	orge (boisseaux)	110	0	0	0
plumes (barils)	0	6	0	0	paille (balles)	500	0	0	0
poisson séché (quintaux)	75	45	0	0	patates (boisseaux)	7 416	0	0	0
poisson vert (barils)	456	2 687	60	0	pièce (toises)	0	18	0	0
poisson vert (quintaux)	86	230	0	0	planches (unité)	14 391	47 998	57 199	55 000
pulpe (paquet (parcel))	0	500	0	0	pois (boisseaux)	872	1 150	0	0
pulpe (tonnes)	0	18	0	0	son (tonnes)	69	0	0	0
saumon (barils)	101	47	0	0	tuile à couverture (quintaux)	15	0	0	0
truite (barils)	1	7	0	0	vaches (unité)	27	0	0	0
tuile à couverture (quintaux)	3	0	0	0	volaille (unité)	3 661	0	0	0
wrecked materials (tonnes)	0	80	0	0					
wrecked materials (unité)	0	3	0	0					

Source: *Dominion Imports*, compilation personnelle.

Le Saguenay, avec ses 36 marchandises différentes, et l'Ouest du Québec avec 34, mettent en circulation des denrées parfaitement hétéroclites qu'on pourrait répartir en plusieurs catégories. Ces régions, rappelons-le, se sont avérées de véritables «plaques tournantes». Les relations d'échange, dans les deux cas, sont donc assez diversifiées; le bois scié y occupe certes une place très importante, mais plusieurs autres produits se démarquent aussi par leur nombre. Plus de la moitié des bleuets qui entrent au port de Québec, par exemple, proviennent du Saguenay. Cette région envoie aussi 26% des chevaux, 50% des bardeaux, 54% de la volaille, 56% du beurre et 84% des oeufs chargés à bord des petits navires. L'Ouest du Québec, de son côté, jouit du quasi monopole du commerce du grain; 48% de l'avoine, 94% de l'orge, 95% du maïs et 99% des fèves partent en effet de cette région. Seul le lin semble échapper à l'emprise de la métropole. Le

lin, précisons-le, servait probablement à alimenter la fabrique d'huile la plus importante au Canada située sur la rivière Beauport à cinq milles de Québec; la fabrique de MM. V. Turcotte, selon l'*Annuaire du commerce et de l'industrie de Québec de 1873*, consommait chaque année des milliers de minots de lin, achetés à différents endroits au Québec et en Ontario.¹⁵

La région de Montréal livre également 73% des chevaux, 98% de la farine et 25% des moutons acheminés à Québec par voie d'eau. Le transport des passagers, une des activités qui mobilisent le plus ardemment la navigation fluviale, est aussi particulièrement prospère au Saguenay et dans l'Ouest de la province.¹⁶ Pendant les quatre années observées, on remarque que plus de 64 000 voyageurs sont partis du Saguenay, et qu'environ 253 000 ont quitté l'Ouest du Québec.

¹⁵ *Ibid.*, p.49.

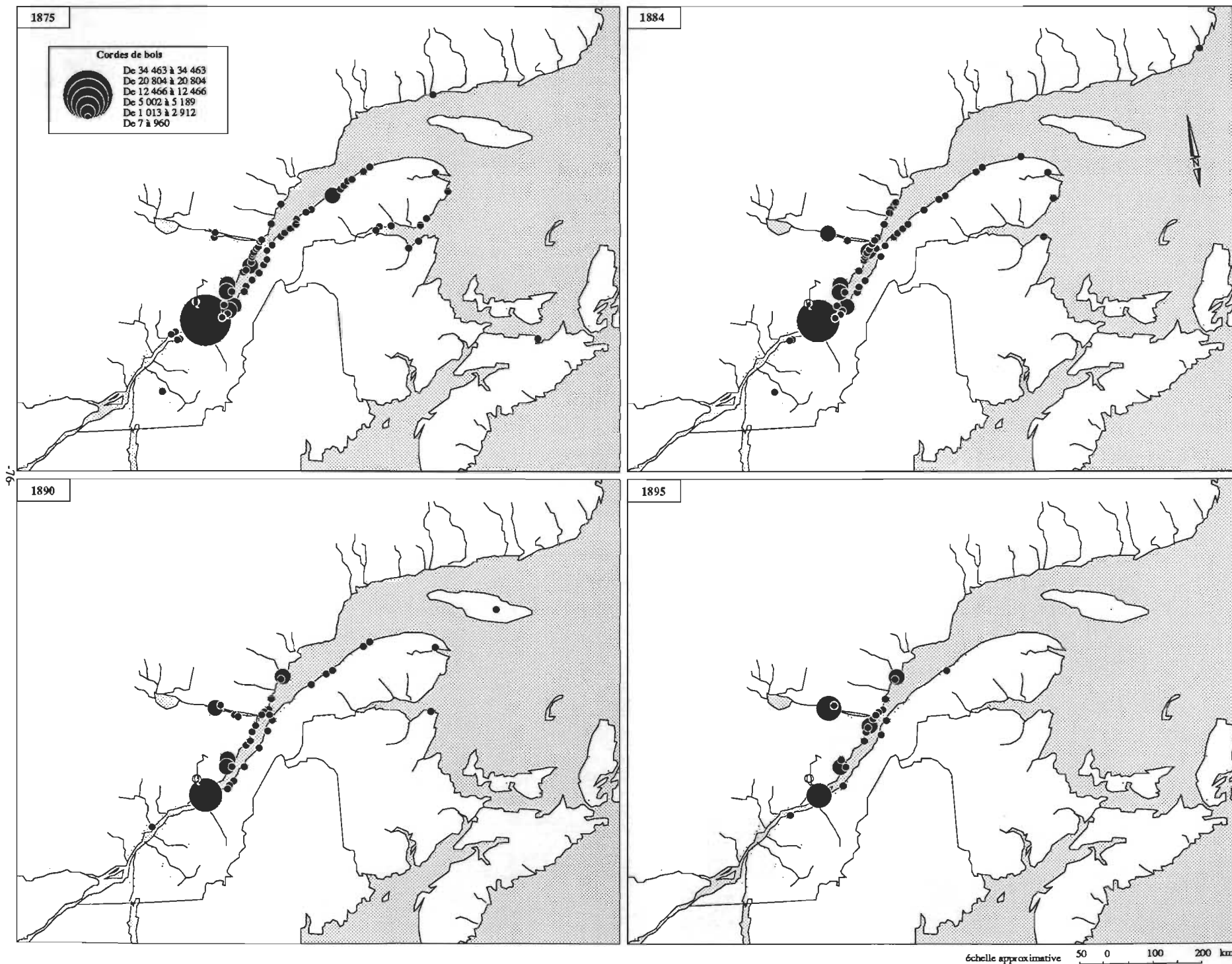
¹⁶ Pour plus de détails, voir l'appendice VIII.

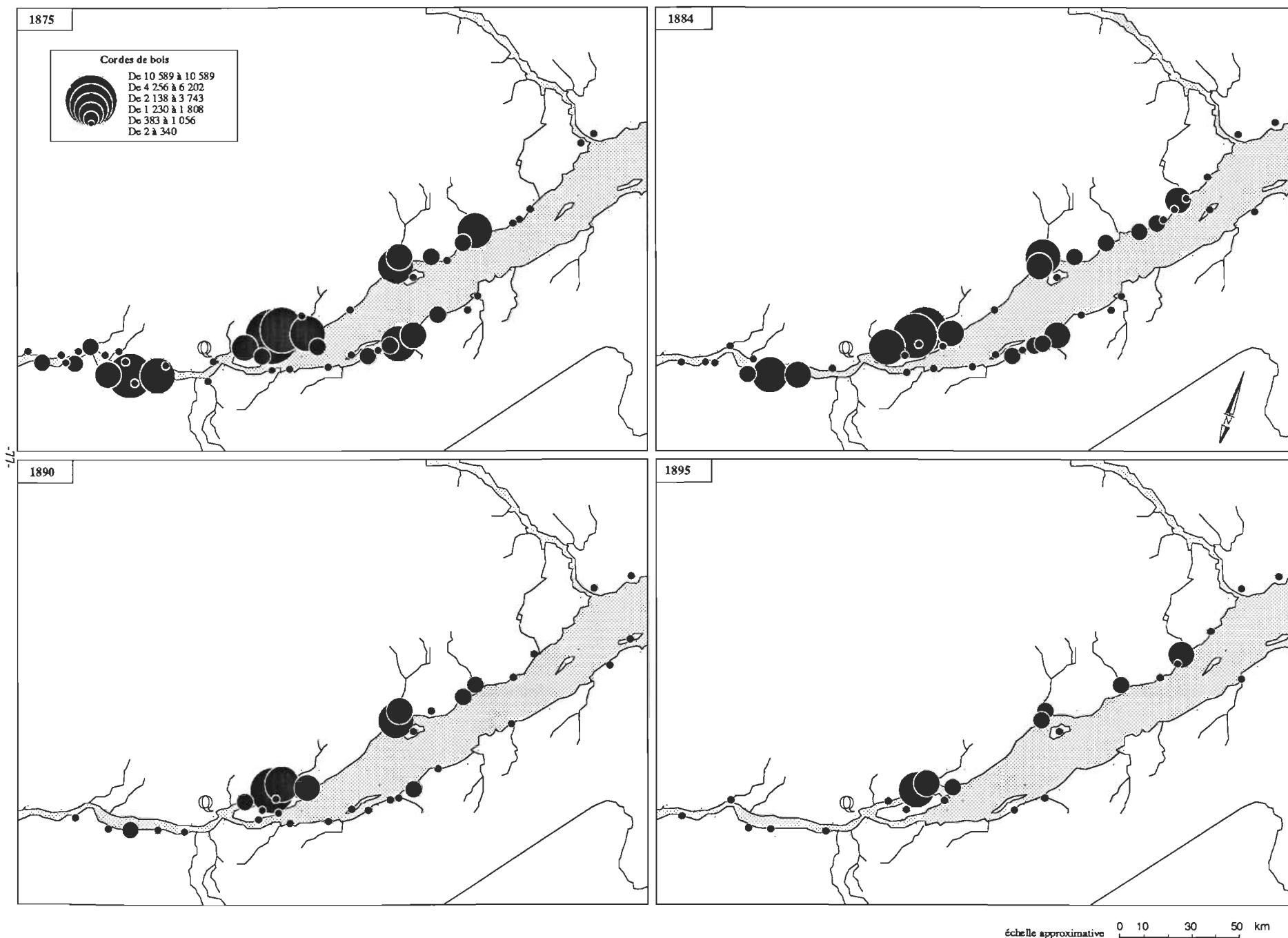
TABLEAU 4.5

LES PRODUITS EN PROVENANCE DU SAGUENAY
ET DE L'OUEST DU QUÉBEC

<i>Saguenay</i>					<i>Ouest du Québec</i>				
	1875	1884	1890	1895		1875	1884	1890	1895
«slabs» (charges)	20	0	0	0	avoine (boisseaux)	43 263	84 533	61 526	1 400
avoine (boisseaux)	1 337	46	2	0	beurre (livres)	315	0	0	0
bardeau (mille)	0	1 969	1 909	0	blé (boisseaux)	3 278	8 625	0	500
beurre (livres)	110 293	27 953	113 634	0	briques (mille)	9	10	0	0
bleuets (boîtes)	0	25 017	19 518	3 500	chevaux (unité)	69	546	587	1 388
bois (cordes)	1 165	3 051	2 091	5 255	clous (barils)	0	915	0	0
cèdre (madriers)	0	40	0	0	clous (boîtes)	0	200	0	0
cèdre (pièces)	0	103	100	0	dynamite (boîtes)	0	2	0	0
chevaux (unité)	58	85	101	665	farine (barils)	188 161	77 661	14 645	5 835
dormants (unité)	0	2	0	0	farine (sacs)	55 201	80 962	61 596	21 440
écorce (cordes)	87	0	0	60	fèves (boisseaux)	968	30	80	0
farine (barils)	1 777	0	0	0	flétan (barils)	0	267	932	0
farine (sacs)	0	0	2 000	0	foin (balles)	34 300	0	0	0
ferraille (quintaux)	356	0	0	0	goudron (barils)	0	35	0	0
foin (balles)	450	0	0	0	graisse («buckets»)	0	600	0	0
hareng (barils)	115	0	0	68	graisse (barils (7))	0	200	0	0
huile de morue (gallons)	410	250	0	0	huile de phoque (gallons)	150	0	0	0
huile de phoque (gallons)	80	0	0	0	lin (boisseaux)	200	0	0	0
lin (boisseaux)	615	373	185	0	madriers (unité)	37 238	13 620	29 832	8 600
madriers (unité)	14 603	52 306	13 550	19 375	maïs (boisseaux)	36 253	120 620	33 858	0
maïs (boisseaux)	0	0	2 000	0	moutons (unité)	12	1 197	0	0
moutons (unité)	27	604	2 062	0	oeufs (douzaines)	0	100	8 420	0
oeufs (douzaines)	0	90 650	28 090	1 468	orge (boisseaux)	22 034	65 874	8 138	0
palis (de clôture) (pièces)	0	40 220	0	0	patates (boisseaux)	775	37 471	786	0
patates (boisseaux)	228	208	739	0	peinture (barils)	0	300	0	0
pin blanc (pièces)	0	69	0	0	pois (boisseaux)	17 444	14 548	8 757	4 750
piquets (unité)	0	2 875	0	0	poisson vert (barils)	52	0	0	0
planches (unité)	55 623	207 364	288 789	288 758	pommes (boisseaux)	0	800	0	0
pois (boisseaux)	0	0	8	0	porc (barils)	0	102	0	0
poisson séché (quintaux)	0	2	0	0	poudre (barils)	0	25	0	0
poisson vert (barils)	48	0	0	0	son (tonnes)	2 150	1 087	419	315
poisson vert (quintaux)	0	88	0	0	térébenthine (gallons)	0	20	0	0
square timber (pièces)	0	500	0	0	toile à couverture (quintaux)	46	0	0	0
toile à couverture (quintaux)	6	0	0	0	vaches (unité)	4	0	0	0
vaches (unité)	8	0	0	0	volaille (unité)	0	519	0	0
volaille (unité)	155	5 156	2 754	0					

Source: *Dominion Imports*, compilation personnelle.





La ville de Québec trouve dans sa région immédiate une base d'approvisionnement assez riche. Une quarantaine de produits y ont été puisés au cours des quatre années qui nous intéressent, soit environ le tiers des articles qui faisaient l'objet du cabotage. La région de Québec est le plus important fournisseur de la ville en cordes de bois. Le transport de cette marchandise devait exiger la mobilisation de nombreuses ressources. Des 8 286 arrivées recensées au port de Québec, 58% impliquaient en effet le transport du bois de corde; or, plus de la moitié provenait de la région immédiate de Québec. La *carte VII* illustre bien la répartition spatiale des zones d'approvisionnement du port de Québec en bois de corde. La *carte VIII* nous permet cette fois de mieux saisir la coloration locale du phénomène. On remarquera la prépondérance de certaines municipalités: Château-Richer, en quatre années, envoie 24 178 cordes de bois à Québec; Sainte-Anne-de-Beaupré 14 398, Saint-Antoine 8 010, Saint-Nicolas 3 280, Sainte-Croix 2 031, et Cap-Saint-Ignace 1 823. Dans tous les cas cependant, le nombre de cordes décline assez abruptement d'une année à l'autre. La région de Québec suit alors tout simplement la tendance générale.

Une très grande partie du bois scié qui entre au port provient aussi de la proche région de Québec; 80% des «slabs», à tout le moins, sont expédiés de la région avoisinante de la ville, et plus particulièrement de Saint-Nicolas. C'est également dans un rayon de 60 kilomètres autour de la ville que plus de la moitié du foin introduit au havre a été puisé. À l'intérieur de ces limites, Lotbinière s'affirme comme un centre d'approvisionnement privilégié: en 1875, cette localité envoie 12 925 balles de foin, en 1884, ce nombre s'élève à 31 600, puis à 47 700 en 1890. Il passe à 34 800 en 1895. Château-Richer, pour sa part, livre près de 60% des toises de pierre. Le tableau suivant illustre bien la grande variété des marchandises en provenance de la région immédiate de Québec.

TABLEAU 4.6

LES PRODUITS EN PROVENANCE DE LA RÉGION
DE QUÉBEC

<i>Région de Québec.</i>					<i>Région de Québec (suite)</i>				
	1875	1884	1890	1895		1875	1884	1890	1895
«beams» (unité)	0	0	50	0	madriers (unité)	51 463	18 351	19 100	116 666
«slabs» (charges)	2 877	1 512	865	0	maïs (boisseaux)	50	0	0	0
anguilles (barils)	79	100	0	0	meubles (charges)	0	4	0	0
avoine (boisseaux)	12 068	15 415	14 600	0	moutons (unité)	117	5	0	0
bardeau (mille)	0	50	61	0	oeufs (douzaines)	0	50	0	0
beurre (livres)	10 089	7 600	6 250	0	oiseaux (douzaines)	0	100	0	0
bleuets (boîtes)	0	60	0	13 665	oxyde de fer (barils)	0	140	0	0
boeufs (unité)	0	14	0	0	patates (boisseaux)	6 194	5 985	0	150
bois (cordes)	35 336	21 897	12 646	5 060	perches (unité)	0	2 300	0	0
briques (mille)	702	316	118	0	pierre (toises)	947	510	4	0
cèdre (madriers)	0	40	0	0	planches (unité)	39 731	21 509	21 034	349 212
chevaux (unité)	8	0	0	0	poisson séché (quintaux)	4	0	0	0
clous (boîtes)	0	915	0	0	poisson vert (barils)	18	0	0	0
cuir (ballots)	0	25	0	0	poisson vert (quintaux)	0	200	0	0
dormants (unité)	0	100	0	0	pommes (barils)	0	38	0	0
écorce (cordes)	1 874	496	310	825	porcs (unité)	0	6	0	0
ferraille (quintaux)	41	0	0	2 400	sardines («tînes»)	40	0	0	0
foin (balles)	40 219	52 505	63 800	46 100	tuile à couverture (quintaux)	15	0	0	0
hareng (barils)	4	0	0	0	vaches (unité)	7	0	0	0
lin (boisseaux)	1 927	30	0	0	volaille (unité)	386	0	0	0

Source: *Dominion Imports*, compilation personnelle.

Les régions qui offrent à Québec la plus grande diversité de marchandises sont Charlevoix et l'estuaire du Saint-Laurent. Pendant les quatre années-témoins, l'estuaire fournit quarante-cinq produits différents à Québec et Charlevoix cinquante. De manière générale, les marchandises expédiées sont rarement exclusives à ces régions et elles ne s'y concentrent qu'en quelques occasions. Il y a tout de même quelques exceptions: 90% des anguilles proviennent de ces deux régions, 89% de la tuile à couverture de l'estuaire, et 75% des vaches de Charlevoix.

TABLEAU 4.7

LES PRODUITS EN PROVENANCE DE CHARLEVOIX
ET DE L'ESTUAIRE

<i>Charlevoix</i>					<i>Estuaire</i>				
	1875	1884	1890	1895		1875	1884	1890	1895
«slabs» (charges)	45	580	0	0	«shads» (barils)	5	0	0	0
anguilles (barils)	297	179	350	45	«slabs» (charges)	20	0	0	0
avoine (boisseaux)	1 001	0	0	0	anguilles (barils)	556	31	40	0
bardeau (mille)	0	163	40	0	avoine (boisseaux)	14 071	1 280	1 400	0
beurre (livres)	351	0	9 000	0	bardeau (mille)	0	2 768	0	0
bleuets (boîtes)	0	2 332	7 370	10 238	beurre (livres)	66 624	6 750	10 000	0
boeufs (unité)	0	2	0	0	bleuets (boîtes)	0	400	0	0
bois (cordes)	8 586	8 925	5 113	4 199	bois (cordes)	8 564	3 262	915	99
bouleau (pièces)	0	315	0	0	briques (mille)	17	30	0	0
briques (mille)	21	44	50	0	cèdre (pièces)	0	90	0	0
cèdre (madriers)	0	365	0	0	charbon (tonnes)	0	0	300	0
cèdre (pièces)	0	13	0	0	chevaux (unité)	5	1	0	0
charbon (tonnes)	0	462	1 885	0	dormants (unité)	0	0	540	6 300
chevaux (unité)	0	1	0	0	farine (barils)	850	0	0	0
dormants (unité)	0	0	0	1 500	farine (sacs)	0	550	0	0
écorce (cordes)	48	10	0	0	ferraille (quintaux)	1 532	46	3	0
farine (barils)	0	350	0	0	fèves (boisseaux)	9	0	0	0
farine (sacs)	0	1 650	0	0	foin (balles)	1 700	800	0	0
ferraille (quintaux)	5	7	0	0	hareng (barils)	131	0	0	0
foin (balles)	0	0	250	0	hareng frais (barils)	0	16	0	0
hareng (barils)	4	28	350	0	hareng fumé (douzaines)	0	17 500	0	0
huile de morue (gallons)	274	180	4 280	0	huile de morue (gallons)	440	0	3 500	0
huile de phoque (gallons)	480	0	0	0	huile de phoque (gallons)	760	805	0	0
knee (unité)	0	111	0	0	lin (boisseaux)	2 408	152	0	0
lin (boisseaux)	1 207	633	0	0	madriers (unité)	17 997	57 264	8 456	2 400
madriers (unité)	7 966	24 139	13 300	17 068	maïs (boisseaux)	4 500	0	0	0
maïs (boisseaux)	2 000	0	0	0	moutons (unité)	146	50	0	0
meubles (charges)	0	1	0	0	oeufs (douzaines)	0	1 770	0	0
moutons (unité)	8	0	0	0	orge (boisseaux)	5 430	810	0	0
oeufs (douzaines)	0	10 940	1 500	15	os (barils)	0	3	0	0
orge (boisseaux)	16	0	0	0	patates (boisseaux)	26 013	15 283	5 700	1 000
P&P (?) (unité ?)	0	400	0	0	peaux de phoque (unité)	0	76	0	0
patates (boisseaux)	13 469	7 575	8 400	0	pièce (toises)	2	0	0	0
perches (unité)	0	180	0	0	piquets (unité)	0	1 200	0	0
pièce (pieds cube)	0	450	0	0	planches (unité)	19 562	69 709	33 749	20 416
pièce (pieds)	0	24 659	0	0	pois (boisseaux)	20	0	0	0
pièce (toises)	127	0	0	0	poisson vert (barils)	79	115	175	0
piquets (unité)	0	3 130	900	0	sardines («tines»)	732	315	850	0
planches (unité)	15 366	58 643	11 081	15 333	saumon (barils)	10	0	10	0
poisson séché (quintaux)	0	0	10	0	sucré d'érable (livres)	0	2 500	0	0
poisson vert (barils)	0	30	22	0	truite (barils)	0	0	6	0
porcs (unité)	0	90	0	0	tuile à couverture (quintaux)	1 196	0	0	0
pulpe (boisseaux)	0	1 880	0	0	vaches (unité)	15	0	0	0
pulpe (tonnes)	0	37	0	0	volaille (unité)	569	0	0	0
saumon (barils)	0	0	145	0	wrecked materials (tonnes)	0	40	0	0
telegraph «ports» (?) (unité)	0	125	0	0					
truite (barils)	0	0	33	0					
tuile à couverture (quintaux)	58	0	0	0					
vaches (unité)	1	7	169	0					
volaille (unité)	1 122	508	80	0					

Source: *Dominion Imports*, compilation personnelle.

La péninsule gaspésienne partage avec Charlevoix et l'estuaire certains traits caractéristiques: ses quarante-huit marchandises la situent à mi-chemin entre ces deux régions quant à la diversité des produits. Mais cette diversité est trompeuse, étant donné la

place considérable occupée par le groupe des produits de la pêche et celui du bois. La Gaspésie a presque fait une spécialité des traverses de chemin de fer: 44% des dormants entrés à Québec arrivaient en effet de cette région. En fin de période, son commerce demeure le seul mobile d'échange avec la vieille capitale par voie d'eau, hormis quelques livraisons insignifiantes de planches, de madriers, de pommes de terre et de bleuets.

TABLEAU 4.8

LES PRODUITS EN PROVENANCE DE LA GASPÉSIE

<i>Gaspésie</i>					<i>Gaspésie (suite)</i>				
	1875	1884	1890	1895		1875	1884	1890	1895
«Bell sennedals (?)» (pieds)	0	50 000	0	0	maïs (boisseaux)	0	1 000	0	0
«grind stones» (tonnes)	0	37	0	0	manches à balais (unité)	0	20 000	0	0
«junk» (quintaux)	1	0	0	0	maquereau (barils)	32	0	30	0
«shads» (barils)	6	0	0	0	oeufs (douzaines)	0	550	0	0
«slabs» (charges)	5	0	0	0	orge (boisseaux)	21	40	0	0
avoine (boisseaux)	1 052	1 300	0	0	palis (de clôture) (pieds)	0	2 229	0	0
bardeau (mille)	0	30	765	0	patates (boisseaux)	2 250	0	120	800
beurre (livres)	460	27 100	15 000	0	planches (unité)	0	46 038	15 315	3 833
blé (boisseaux)	4	0	0	0	plâtre (tonnes)	0	80	0	0
bleuets (boîtes)	0	0	0	2 500	poisson séché (quintaux)	4 578	434	75	0
bois (cordes)	2 280	1 104	382	50	poisson vert (barils)	9 546	4 350	791	0
cèdre (pièces)	0	128	0	0	poisson vert (quintaux)	2 157	325	0	0
cèdre (pieds)	0	700	0	0	rails (tonnes)	0	140	0	0
charbon (tonnes)	0	301	0	0	rails (unité)	0	200	0	0
dormants (unité)	0	800	0	13 810	rails d'acier (unité)	0	2 213	0	0
farine (barils)	5	825	0	0	saumon (barils)	353	6	0	0
ferraille (quintaux)	120	35	31	0	son (tonnes)	1	12	0	0
hareng (barils)	1 077	1 001	212	0	square timber (pièces)	0	107	0	0
huile de baleine (gallons)	3 800	0	0	0	telegraph p (?) (p (?)	0	283	0	0
huile de morue (gallons)	26 217	15 680	28 065	0	timber (pièces)	0	5	0	0
huile de phoque (gallons)	0	1 050	0	0	truite (barils)	5	2	0	0
huîtres (barils)	0	380	0	0	tuile à couverture (quintaux)	11	0	0	0
lin (boisseaux)	37	90	0	0	wrecked materials (tonnes)	0	80	0	0
madriers (unité)	0	15 379	15 780	7 700	wrecked materials (unité)	0	3	0	0

Source: *Dominion Imports*, compilation personnelle.

L'examen de l'évolution des tonnages à l'entrée nous a permis de constater une augmentation significative du volume du commerce entre le port de Québec et les localités riveraines qui l'approvisionnent. L'année 1884, dans cette perspective, apparaît tout à fait exceptionnelle; par rapport à 1875, le tonnage global des embarcations de cabotage accostées au havre de Québec enregistre une hausse de près de 30%. Cette véritable effervescence s'appuie principalement sur l'intensification des activités commerciales au

Saguenay et avec l'Ouest du Québec, voire plus précisément avec Montréal. Le volume du trafic en aval du pôle montréalais jusqu'à Québec manifeste au même moment des premiers signes d'essoufflement. Les mêmes symptômes s'observent dans l'ensemble des autres régions, mais le ralentissement du commerce fluvial y semble encore plus patent à partir de 1890.

Au cours du dernier quart du XIX^e siècle, l'aire de relations du port de Québec devait graduellement se contracter; la capacité d'attraction du centre québécois, au fil des ans, s'est même considérablement amenuisée. En 1895, l'aire de desserte du port est pratiquement confinée à la vallée du Saint-Laurent, si l'on exclut les timides contributions de quelques petits noyaux villageois dispersés le long du golfe. La quasi disparition des produits de la pêche des envois par cabotage pourrait bien justifier le désengagement progressif de ces régions. Autour de la ville, l'intensité de la petite navigation va également toujours en s'affaiblissant; la région immédiate de Québec n'en demeure pas moins un fournisseur privilégiés pour la vieille capitale. Au terme de cette période, le havre de Québec est aussi beaucoup moins fréquenté qu'il ne l'était jadis. En l'espace de vingt ans, le nombre de navires enregistrés à l'entrée a chuté de 70%, et ce en dépit des travaux d'envergure entrepris par les autorités portuaires en vue d'améliorer le mouillage au havre.

L'uniformisation des marchandises expédiées après 1884 constitue une autre manifestation de l'appauvrissement de la pratique du cabotage. Le phénomène de standardisation des envois frappe très sévèrement la majorité des régions étudiées. Dans les limites de chacune d'entre elles, les centres d'expédition de marchandises se font également toujours moins nombreux. Au terme de la période considérée, le Saguenay et Charlevoix demeurent cependant les régions où l'on retrouve le plus grand nombre de points d'approvisionnement pour le port de Québec.

Conclusion

La navigation intérieure à Québec a connu un déclin manifeste pendant les dernières décennies du XIX^e siècle, et ce malgré le maintien apparent du niveau global des échanges. Du point de vue des tonnages enregistrés, en effet, le cabotage a traversé deux phases distinctes. Une première période de relative instabilité fut suivie, à partir de 1883, d'un long «plateau» qui suggère que la petite navigation reposait désormais sur des bases solides mais avait atteint aussi un niveau d'activité apparemment difficile à surpasser. Tout au long de la période, le tonnage du navire à vapeur augmenta de manière significative, tandis que déclina le nombre de «steamers» arrivés à Québec. La majoration du tonnage moyen des vapeurs constitue sans aucun doute une des clés pour comprendre les transformations que connut alors la navigation intérieure.

L'étude du volume du trafic en provenance des différentes régions devait tout d'abord permettre de mieux connaître les principales régions «partenaires» du port de Québec. A certaines occasions toutefois, nous avons préféré recourir à la localité comme unité d'analyse, pour mieux faire ressortir des spécificités.

On se souviendra que, tout au cours de la période considérée, l'Ouest du Québec devait accaparer la plus grande portion des tonnages, suivie de la région immédiate de Québec et du Saguenay qui occupaient alternativement le second rang. La chute brutale du tonnage transporté provenant de l'estuaire du Saint-Laurent en 1884 laissait pour sa part entrevoir une coupure sérieuse dans les relations commerciales qui unissaient cette région à la vieille capitale. Rappelons aussi qu'en 1895, les Maritimes, la péninsule gaspésienne, la

côte nord labradorienne de même que l'Ontario ont à toutes fins utiles interrompu leurs contacts par le fleuve avec Québec.

L'analyse des flux, au cours des années choisies, nous a permis de recomposer des schémas expressifs de la vie de relations par le fleuve. Tout au cours de la période observée, la région proche de Québec devait générer le trafic le plus intense. Charlevoix, le Saguenay et l'Ouest du Québec ont aussi accaparé une bonne partie du trafic fluvial. De manière générale, ce dernier s'est principalement concentré en aval de Québec. À l'aube du XX^e siècle, le volume des échanges entre Québec et les régions témoigne de l'importance des liens commerciaux que canalisait le fleuve dans un contexte de restructuration de l'aire d'approvisionnement du port de la vieille capitale. Ces relations, qui devenaient moins régulières et moins fréquentes, impliquaient de moins en moins de ports locaux.

Mais l'examen de la circulation sur le fleuve soulevait à son tour tout le problème du déclin relatif de l'activité de transport. Des indices de cette régression sont perceptibles à plusieurs niveaux. L'étude de l'évolution des chargements révèle d'abord une réduction de l'éventail des marchandises expédiées à Québec par voie fluviale. Au tournant du siècle, le transport du bois et celui des passagers étaient devenus incontestablement la principale «raison d'être» du cabotage sur le Saint-Laurent. Cette réduction affecte d'ailleurs l'ensemble des régions. Mais le phénomène le plus spectaculaire est sans contredit la désagrégation relative des bases d'approvisionnement du port de Québec: des 153 localités de provenance enregistrées en 1875, on passe à seulement 58 vingt ans plus tard!

La vie de relations engendrée par l'activité portuaire à Québec apparaît donc nettement moins riche et diversifiée en fin de période qu'elle ne l'était jadis. La pénétration progressive du réseau ferroviaire à travers le territoire a grandement contribué à transformer le visage du commerce intérieur en modifiant la configuration et la hiérarchie des axes de transport et en favorisant une plus grande «fluidité» des échanges. Dans quelle mesure le

rail est-il responsable du déclin de la navigation côtière articulée autour de Québec? Nous ne saurions encore le préciser avec rigueur. Sans aucun doute y est-il pour beaucoup. Parce qu'il permettait l'émergence de centres intermédiaires, le chemin de fer était susceptible, croyons-nous, de remettre en cause l'existence de rapports suivis entre nombre de localités et le havre de Québec de même que de mettre en péril la vocation de cette ville en tant que pôle régional de diffusion et de redistribution.

Ce mémoire a laissé dans l'ombre certains aspects par ailleurs fondamentaux du cabotage. Des recherches plus approfondies prenant en compte les formes spécifiques et l'organisation du commerce sur le fleuve permettraient sûrement de mieux saisir l'impact de la multiplication des lignes régulières tout en jetant un éclairage nouveau sur les rapports associant producteurs locaux et transports commerciaux. Une étude des assises sociales (propriété, financement, personnel naviguant) et des conditions de la navigation côtière (caractéristiques physiques des navires, changement technologique, infrastructures fluviales) serait essentielle. Les agents économiques et les mécanismes (institutions, réglementation, etc.) assurant la marche quotidienne de l'activité sont trop peu connus. Qui sont les propriétaires de navires, les capitaines, les navigateurs, les marchands, les armateurs et les fournisseurs impliqués? Quel est l'impact de la généralisation des vapeurs sur l'organisation du trafic fluvial et quel fut leur rôle dans ce qui pourrait bien être une restructuration complète de l'infrastructure des transports et des communications dans le Québec de la fin du XIX^e siècle?

APPENDICES

APPENDICE I

LES DIRIGEANTS DE LA COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC (1859-1896) avec la date de leur entrée en fonction*

Les présidents:

17 nov. 1859:	George Pemberton
22 juil. 1868:	G.H. Simard
8 sept. 1869:	William Withall
11 juil. 1871:	Ulric J. Tessier
15 juil. 1873:	William Withall
4 oct. 1873:	John Sharples
21 avril 1875:	P.J.O. Chauveau
23 mars 1878:	Alexander Wood
13 août 1879:	P.V. Valin
19 mars 1891:	Edmond Giroux
6 oct. 1896:	J. B. Laliberté

Les secrétaires:

17 nov. 1859:	H. Nelson Jones
13 juin 1864:	J.-B. Martel
28 mars 1877:	Amb. Hector Verret
10 fév. 1890:	James Woods

Les ingénieurs en chef:

1 mars 1860:	Charles M. Tate
24 août 1875:	Kinipple & Morris (consultants jusqu'en 1886)
20 juin 1877:	W. Pilkington ("resident engineer")
1 juil. 1883:	John E. Boyd ("engineer in charge")
16 mai 1884:	Henry F. Perley
19 janv. 1891:	St. George Boswell

Les capitaines du port (maîtres de havre):

1 janv. 1876:	François Gourdeau
27 juin 1896:	James C. Sullivan

Les gardes-quais (wharfingers):

1864:	Gabriel Valin
1869:	Poste vacant
1883:	James Golden

* À partir de D. Fortin et A. Bonneau, *Répertoire des documents manuscrits de la CHQ, 1859-1936*.

APPENDICE II

LISTE DES MARCHANDISES ET UNITÉS DE MESURE APPARAISSANT DANS LES «DI» (avec traduction employée et unités de mesure standardisées)

<i>Intitulé</i>	<i>Traduction</i>	<i>Unités de mesure standardisées</i>
apples (bushels)	pommes, boisseaux	
apples (brls)	pommes, barils	
bark (cords)	écorce, cordes	
barley (mnts)	orge, minots	<i>boisseaux</i>
barley (busls)	orge, boisseaux	
beams	poutre/solive/madrier	
beans (mnts)	fèves, minots	<i>boisseaux</i>
beans (busls)	fèves, boisseaux	
Bell semedeals (?) (feet)		
birch (pieces)	bouleau, pièces	
birds (doz)	oiseaux, douzaines	
blueberris (boxes)	bleuets, boîtes	
boards	planches	
bones (brls)	os, barils	
bran (tons)	son, tonnes	
bricks (mille)	briques, milliers	
broom handles	manches à balais	
butter (lbs)	beurre, livres	
cedar (pieces)	cèdre, pièces	
cedar (beams)	cèdre, madriers	
cedar (feet)	cèdre, pieds	
choose (?) (box)		
coals (tons)	charbon, tonnes	
cod oil (gals)	huile de morue, gallons	
coltar (Brls)	goudron, barils	
corn (mnts)	maïs, minots	<i>boisseaux</i>
corn (busls)	maïs, boisseaux	
cow	vaches	
deals	madriers	
dry fish (cwts)	poisson séché, quintaux	
dynamite (boxes)	dynamite, boîtes	
eels (brls)	anguilles, barils	
eggs (doz)	oeufs, douzaines	
feathers (brls)	plumes, barils	
flettants (brls)	flétan, barils	
flour (brls)	farine, barils	
flour (bags)	farine, sacs	
fowls	volaille	
fresh herrings (brls)	hareng frais, barils	
furniture (loads)	meubles, charges	
furs (boxes)	fourrures, boîtes	
greace (B.)	barils (?) de graisse/goudron	
greace (buckets)	baille de graisse/goudron	
greard stones		
green fish (brls)	poisson vert, barils	
green fish (cwts)	poisson vert, quintaux	
green hides	peaux vertes, crues	
grind stones (tons)	pierre à meule, tonnes	
hay (bdles)	foin, balles de	
herrings (brls)	harengs, barils	
horses	chevaux	
junk (cwts)	viande salée (?)	
knees	genou, équerre	
leather (loads)	cuir, ballots	

<i>Intitulé</i>	<i>Traduction</i>	<i>Unités de mesure standardisées</i>
linseed (mnts)	graines de lin, minots	boisseaux
linseed (busls)	graines de lin, boisseaux	
mackrels (brls)	maquereau, barils	
maple sugar (lbs)	sirop d'érable, livres	
nails (brls)	clous, barils	
nails (box)	clous, boîtes	
oat (busls)	avoine, boisseaux	
oats (mnts)	avoine, minots	boisseaux
old iron (cwts)	ferraille, quintaux	
oxens	boeufs	
oxide of iron (brls)	oxyde de fer, barils	
oysters (brls)	huîtres, barils	
P&P	pulpe et papier (?)	
paint (brls)	peinture, barils	
paling (feet)	palis (de clôture)	
palings (pcs)	palis (de clôture), pièces	
peas (mnts)	pois, minots	boisseaux
peas (busls)	pois, boisseaux	
perches	perches	
pigs	porcs	
pikets	piquets	
plaster (t.)	plâtre?, tonnes(?)	
pork (brls)	porc, barils	
potatoes (mnts)	patates, minots	boisseaux
potatoes (busls)	patates, boisseaux	
powder (brls)	poudre, barils	
pulp (tons)	pulpe, tonnes	
pulp (parcel)	pulpe, paquet	
pulp (bddls)	pulpe, boisseaux	
r.r. bars	rails	
rags (cwts)	tuile à couverture, quintaux	
rail. r. bars (tons)	rails, tonnes	
salmon (brls)	saumon, barils	
sardines (tines)	sardines, «tines»	
seal (skins)	peaux de phoque	
seal oil (gals)	huile de phoque, gallons	
shads (brls)		
sheep	moutons	
shingles (mille)	bardeau, mille (?)	
slabs (loads)	bois scié (?)	
sleepers	dormants, traverses	
sm. herrings (doz.)	hareng fumé, douzaines	
square timber (pcs)	bois équarri, pièces	
steel rails	rails d'acier	
stone (toises)	Pierre (toise)	
stone (ft. cub)	Pierre, pieds cubes	
stone (feet)	Pierre, pieds	
straw (bdles)	paille, balles de	
teleg. (ports (??))		
telegraph (P)		
timber (pcs)	poutre, madrier	
trout (brls)	truite, barils	
turpentine (gal.)	térébenthine, gallons	
whale oil (gals)	huile de baleine, gallons	
wheat (mnts)	blé, minots	boisseaux
wheat (busls)	blé, boisseaux	
white pine (pcs)	pin blanc, pièces (?)	
wood (cords)	bois, cordes de	
wrecked materials	matériaux échoués	
wrecked materials (tons)	matériaux échoués, tonnes	

ARRIVED IN THE HARBOUR OF :

[illegible]

APPENDICE IV
LISTE DES MARCHANDISES INTRODUITES À QUÉBEC PAR NAVIGATION INTÉRIEURE
ET RECENSÉES DANS LES «DOMINION IMPORTS» SUR UNE BASE RÉGULIÈRE

<i>aliments</i>	1875		1883		1884		1885		1886		1887		1888	
	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages
beurre (livres)	226 530	260	99 407	69 703	83	36 860	100 488	104 543	134 391					
bleuets (boîtes)	0	0	23 289	27 809	56	25 129	13 766	24 960	23 257					
farine (sacs)	55 201	281	39 034	83 162	159	78 923	61 071	73 240	65 146					
farine (barils)	190 793	371	56 882	78 836	220	75 700	41 369	27 255	14 569					
oeufs (douzaines)	0	0	62 655	104 060	142	72 494	19 690	65 909	102 112					
patates (boisseaux)	60 795	422	45 842	70 772	154	31 440	28 489	30 568	36 666					
son (tonnes)	2 220	37	1 052	1 099	33	746	926	938	2 440					

<i>animaux</i>	1875		1883		1884		1885		1886		1887		1888	
	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages
chevaux (unité)	168	179	374	633	242	756	545	1 056	859					
moutons (unité)	855	120	788	1 856	65	1 562	1 142	1 677	1 775					
vaches (unité)	62	44	1	7	4	99	0	1	0					
volaille (unité)	5 893	131	2 104	6 233	103	2 317	2 267	6 052	3 956					

<i>divers</i>	1875		1883		1884		1885		1886		1887		1888	
	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages
charbon (tonnes)	0	0	20 439	7 914	20	3 996	4 999	4 600	2 536					
dormants (unité)	0	0	16 293	902	4	0	28 854	7 131	22 616					
ferraille (quintaux)	2 212	34	311	136	20	119	62	1 148	178					

<i>grain/mat. végétales</i>	1875		1883		1884		1885		1886		1887		1888	
	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages
avoine (boisseaux)	119 712	431	185 350	167 874	214	78 173	148 132	139 703	445 292					
blé (boisseaux)	3 312	175	14 724	8 625	5	4 700	5 057	0	0					
fèves (boisseaux)	982	197	0	30	1	2	2 515	223	40					
foin (balles)	197 419	57	69 145	72 605	37	80 415	92 050	118 375	109 220					
lin (boisseaux)	7 165	76	1 165	1 278	34	978	768	306	138					
maïs (boisseaux)	42 803	16	27 417	121 620	167	91 705	87 370	19 706	7 993					
orge (boisseaux)	27 611	192	4 957	67 124	179	69 934	86 245	45 651	7 731					
pois (boisseaux)	18 336	217	1 937	15 698	176	18 532	21 484	11 226	6 278					

<i>matériaux de constr.</i>	1875		1883		1884		1885		1886		1887		1888	
	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages
briques (mille)	4 346	140	2 690	2 467	77	983	602	139	2 235					
pierre (toises)	1 076	254	1 011	528	130	243	205	204	143					

<i>pêcheries</i>	1875		1883		1884		1885		1886		1887		1888	
	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages
anguilles (barils)	932	35	901	310	13	277	410	455	624					
hareng (barils)	8 497	52	9 870	10 160	57	9 029	9 950	14 206	9 007					
huile de baleine (gallons)	3 800	2	1 260	70	1	390	0	0	0					
huile de morue (gallons)	46 711	75	28 065	33 792	69	20 795	38 512	59 301	50 889					
huile de phoque (gallons)	56 174	38	54 096	41 105	27	17 076	58 681	71 780	32 242					
maquereau (barils)	397	9	198	22	2	327	1	13	0					
poisson séché (quintaux)	6 037	54	1 370	998	20	599	694	279	189					
poisson vert (barils)	11 869	125	7 546	12 068	99	5 623	6 728	8 077	3 146					
poisson vert (quintaux)	2 373	31	999	1 093	23	110	281	231	161					
sardines («tines»)	772	7	336	315	7	8	125	276	289					
saumon (barils)	1 015	32	349	524	20	546	474	596	743					
truite (barils)	54	6	88	43	10	7	35	43	64					

<i>produits du bois</i>	1875		1883		1884		1885		1886		1887		1888	
	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages
«slabs» (charges)	2 992	63	2 574	2 224	60	1 006	1 207	869	1 045					
bardeau (mille)	0	0	4 094	5 030	103	2 978	3 278	1 823	1 816					
bois (cordes)	58 830	2 081	38 742	40 534	1 553	45 099	37 543	24 076	30 595					
écorce (cordes)	5 099	69	1 797	2 719	59	4 119	6 448	3 336	3 310					
madriers (unité)	1 227 595	214	979 964	1 400 819	349	1 637 676	1 240 035	721 956	959 858					
planches (unité)	162 976	92	264 616	483 100	104	423 076	544 581	422 079	281 703					

<i>aliments</i>	1889	1890		1891	1892	1893	1895	
	quantité	quantité	arrivages	quantité	quantité	quantité	quantité	arrivages
beurre (livres)	124 192	156 784	100	119 748	60 588	31 726	0	0
bleuets (boîtes)	19 143	26 888	55	18 120	20 288	22 271	33 528	27
farine (sacs)	42 588	63 596	202	54 465	52 039	60 645	21 440	210
farine (barils)	20 810	14 645	150	19 124	16 433	13 855	5 835	125
oeufs (douzaines)	68 372	38 010	212	16 650	18 249	9 845	1 483	9
patates (boisseaux)	30 391	17 045	222	21 741	19 195	35 529	1 950	4
son (tonnes)	2 764	419	16	625	735	533	315	8

<i>animaux</i>	1889	1890	1891	1892	1893	1895	
	quantité	quantité	arrivages	quantité	quantité	quantité	arrivages
chevaux (unité)	627	688	265	751	817	480	2 053
moutons (unité)	3 537	2 062	72	1 202	1 219	964	0
vaches (unité)	0	169	1	0	0	0	0
volaille (unité)	820	2 834	67	1 930	905	456	0

<i>divers</i>	1889	1890		1891	1892	1893	1895	
	quantité	quantité	arrivages	quantité	quantité	quantité	quantité	arrivages
charbon (tonnes)	2 972	3 726	18	2 771	2 709	2 104	0	0
dormants (unité)	400	540	1	0	0	110 406	32 150	33
ferraille (quintaux)	420	265	15	3	1 060	86	7 500	3

grain/mat. végétales	1889	1890	1891	1892	1893	1895	arrivages
	quantité	quantité	quantité	quantité	quantité	quantité	
avoine (boisseaux)	72 011	116 158	228	73 406	102 720	92 970	1 400
blé (boisseaux)	0	0	0	0	0	0	500
fèves (boisseaux)	0	80	1	0	100	0	0
foin (balles)	104 100	64 050	30	62 300	117 050	59 500	70 400
lin (boisseaux)	214	185	9	115	42	0	2 000
maïs (boisseaux)	26 387	36 858	170	6 492	4 824	1 884	0
orge (boisseaux)	16 176	8 138	179	6 281	2 175	8 095	0
pois (boisseaux)	3 653	8 765	188	4 370	1 262	1 200	4 750

<i>matériaux de constr.</i>	1889	1890	1891	1892	1893	1895		
	quantité	quantité	arrivages	quantité	quantité	quantité	arrivages	
briques (mille)	457	282	10	1 027	627	5 278	425	6
pierre (toises)	74	4	1	5	37	5	0	0

<i>pêcheries</i>	1889	1890		1891	1892	1893	1895	
	quantité	quantité	arrivages	quantité	quantité	quantité	quantité	arrivages
anguilles (barils)	165	390	2	86	0	20	45	1
hareng (barils)	4 347	3 251	17	1 981	2 184	1 566	68	8
huile de baleine (gallons)	0	0	0	0	0	0	0	0
huile de morue (gallons)	34 915	47 536	34	28 875	23 320	30 471	0	0
huile de phoque (gallons)	52 310	7 000	3	29 160	44 195	23 680	0	0
maquereau (barils)	0	30	1	0	0	0	0	0
poisson séché (quintaux)	77	170	9	70	300	88	0	0
poisson vert (barils)	4 723	3 000	31	2 798	4 127	4 097	0	0
poisson vert (quintaux)	0	0	0	0	105	25	0	0
sardines («tines»)	101	850	2	0	60	0	0	0
saumon (barils)	292	240	8	231	177	626	0	0
truite (barils)	45	125	7	57	49	28	0	0

<i>produits du bois</i>	1889	1890	1891	1892	1893	1895		
	quantité	quantité	arrivages	quantité	quantité	quantité	quantité	arrivages
«slabs» (charges)	440	1 115	19	525	980	125	0	0
bardeau (mille)	2 347	2 779	43	1 168	998	1 784	0	0
bois (cordes)	25 705	23 502	820	25 888	21 441	18 709	16 080	389
écorce (cordes)	1 672	1 647	14	3 017	1 636	585	1 097	6
madrers (unité)	706 290	536 047	184	770 148	479 051	713 269	485 908	194
planches (unité)	256 724	436 966	123	623 001	605 845	734 696	754 166	189

APPENDICE V
LISTE DES MARCHANDISES INTRODUITES À QUÉBEC PAR NAVIGATION INTÉRIEURE
ET RECENSÉES DANS LES «DOMINION IMPORTS» SUR UNE BASE IRRÉGULIÈRE

<i>aliments</i>	1875		1884		1890		1895	
	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages
pommes (boisseaux)	0	0	1 796	3	0	0	0	0
pommes (barils)	0	0	38	1	0	0	0	0
porc (barils)	0	0	102	1	0	0	0	0
sucre d'érable (livres)	0	0	2 500	2	0	0	0	0
boeufs (unité)	0	0	16	3	0	0	0	0
oiseaux (douzaines)	0	0	100	1	0	0	0	0
porcs (unité)	0	0	96	6	0	0	0	0

<i>divers</i>	1875		1884		1890		1895	
	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages
«Bell samedeals (?)» (pieds)	0	0	50 000	1	0	0	0	0
«grind stone» (tonnes)	0	0	37	1	0	0	0	0
«junk» (quintaux)	1	1	0	0	0	0	0	0
choose? (boîtes)	0	0	3	1	0	0	0	0
dynamite (boîtes)	0	0	2	1	0	0	0	0
goudron (barils)	0	0	35	1	0	0	0	0
graisse (barils ?)	0	0	200	1	0	0	0	0
graisse («buckets»)	0	0	600	2	0	0	0	0
greard stones (?) (unité)	0	0	86	1	0	0	0	0
manches à balais (unité)	0	0	20 000	1	0	0	0	0
meubles (charges)	0	0	5	2	0	0	0	0
oxyde de fer (barils)	0	0	140	1	0	0	0	0
paille (balles)	500	1	0	0	0	0	0	0
peinture (barils)	0	0	434	2	0	0	0	0
plumes (barils)	0	0	14	3	0	0	0	0
poudre (barils)	0	0	25	1	0	0	0	0
rails (unité)	0	0	200	1	0	0	0	0
rails (tonnes)	0	0	140	2	0	0	0	0
rails d'acier (unité)	0	0	2 213	7	0	0	0	0
telegraph «ports» (?) (unité)	0	0	125	1	0	0	0	0
telegraph p (?) (p ?)	0	0	283	1	0	0	0	0
térébenthine (gallons)	0	0	20	1	0	0	0	0
wrecked materials (tonnes)	0	0	200	3	0	0	0	0
wrecked materials (unité)	0	0	6	6	0	0	0	0

<i>fournures, etc</i>	1875		1884		1890		1895	
	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages
cuir (ballots)	0	0	25	1	0	0	0	0
fournures (boîtes)	0	0	27	5	0	0	0	0
os (barils)	0	0	3	1	0	0	0	0
peaux de phoque (unité)	0	0	192	3	0	0	0	0
peaux vertes (unité)	0	0	60	1	0	0	0	0

<i>matériaux de construction</i>	1875		1884		1890		1895	
	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages
clous (barils)	0	0	915	3	0	0	0	0
clous (boîtes)	0	0	200	1	0	0	0	0
knee (unité)	0	0	111	1	0	0	0	0
palis (de clôture) (pieds)	0	0	2 229	1	0	0	0	0
palis (de clôture) (pièces)	0	0	40 220	1	0	0	0	0
pierre (pieds)	0	0	26 559	19	0	0	0	0
pierre (pieds cube)	0	0	450	1	0	0	0	0
plâtre (tonnes)	0	0	80	1	0	0	0	0
tuile à couverture (quintaux)	1 351	54	0	0	0	0	0	0

pêcheries

	1875		1884		1890		1895	
	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages
«shads» (barils)	11	4	0	0	0	0	0	0
flétan (barils)	0	0	272	2	932	29	0	0
hareng frais (barils)	0	0	16	1	0	0	0	0
hareng fumé (douzaines)	0	0	17 500	4	0	0	0	0
huîtres (barils)	0	0	1 520	4	0	0	0	0

produit du bois

	1875		1884		1890		1895	
	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages	quantité	arrivages
«beams» (unité)	0	0	0	0	50	1	0	0
bouleau (pièces)	0	0	532	2	0	0	0	0
cèdre (madriers)	0	0	445	7	0	0	0	0
cèdre (pieds)	0	0	700	1	0	0	0	0
cèdre (pièces)	0	0	334	10	100	1	0	0
P&P (?) (unité (?))	0	0	400	1	0	0	0	0
perches (unité)	0	0	2 480	3	0	0	0	0
pin blanc (pièces)	0	0	69	1	0	0	0	0
piquets (unité)	0	0	7 205	7	900	1	0	0
pulpe (boisseaux)	0	0	1 880	1	0	0	0	0
pulpe (paquet (parcel))	0	0	500	1	0	0	0	0
pulpe (tonnes)	0	0	55	4	0	0	0	0
square timber (pièces)	0	0	659	7	0	0	0	0
timber (pièces)	0	0	5	1	0	0	0	0

APPENDICE VI

TABEAU DES POIDS ET MESURES ET DE LEURS ÉQUIVALENCES OFFICIELLES

unités de mesure/conversion

	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884 (1885-1895)
verge = en pieds	3						3					
perche = en verges	6						6					
toise = en pieds français							6					
livre = en onces	16											
quintal = en livres	100				100		100					
tonneau = en livres	2,000						2,000					
tonneau = en quintaux							20					
tonne = en livres					2,000							
tonne = en quintaux					20							
gallon impérial = en livres, eau distillée	10						10					
baril = en gallons							25					
boisseau imp. = en gallons	8						8					
minot impérial = en gallons*	8											
boisseau imp. blé = en livres	60				60		60					
boisseau imp. maïs = en livres	56				56		56					
boisseau imp. seigle = en livres	56				56		56					
boisseau imp. pois = en livres	60				60		60					
boisseau imp. orge = en livres	48				48		48					
boisseau imp. avoine = en livres	34				34		34					
boisseau imp. fèves = en livres	60				60		60					
boisseau imp. lin = en livres	50				50		50					
boisseau imp. patates = en livres	60				60		60					

Sources: *Documents de la Session du Canada*, 36 Vict., Ch. 47, 1873, 40 Vict., Ch. 15, 1877 et 42 Vict., Ch.16, 1879.

* Voir *l'Annuaire de l'Industrie et du commerce de Québec*, 1873: 114-117.

APPENDICE VII
LISTE DES LIEUX DESSERVANT QUÉBEC PAR CABOTAGE

	Carte Est du Canada	Carte Québec et ses environs	Dans région immé- diat de Québec (rayon 60 km)
Ange-Gardien (Région de Québec)		√	√
Anse-à-Gilles (Estuaire)	√	√	
Anse-au-foin (autres et non localisés)			
Anse-Saint-Jean (Saguenay)	√		
Anticosti (Côte Nord)	√		
Antigonish (Maritimes)	√		
Arthabaska (Centre du Québec)	√		
Baddeck (Maritimes)	√		
Baie-des-Chaleurs (Péninsule gaspésienne)	√		
Baie-des-Ha! Ha! (Saguenay)	√		
Baie-des-Rochers (Charlevoix)	√	√	
Baie-Rouge (Côte nord labradorienne)			
Baie-Saint-Paul (Charlevoix)	√	√	
Baie-Sainte-Marie (autres et non localisés)			
Baie-Trinité (Côte Nord)	√		
Bathurst (Maritimes)	√		
Batiscau (Centre du Québec)	√		
Batture-aux-Loups-Marins (Estuaire)		√	
Beauharnois (Ouest du Québec)	√		
Beaumont (Région de Québec)		√	√
Bécancour (Centre du Québec)	√		
Bergeronnes (Côte Nord)	√	√	
Bersimis (Côte Nord)	√		
Berthier-en-Bas (Région de Québec)		√	√
Berthier-en-Haut (Centre du Québec)	√		
Bic (Estuaire)	√		
Bon-Désir (Côte Nord)	√		
Bonne-Espérance (Côte nord labradorienne)			
Bradore (Côte nord labradorienne)			
Brockville (Ontario (sauf Outaouais))	√		
Buckingham (Outaouais)	√		
Cacouna (Estuaire)	√	√	
Cap-à-l'Aigle (Charlevoix)	√	√	
Cap-à-la-Baleine (Péninsule gaspésienne)	√		
Cap-aux-Oies (Charlevoix)	√	√	
Cap-Chatte (Péninsule gaspésienne)	√		
Cap-Rouge (Région de Québec)		√	√
Cap-Saint-Ignace (Région de Québec)		√	
Cap-Santé (Région de Québec)		√	√
Caraquet (Maritimes)	√		
Caribou Cove (autres et non localisés)			
Carleton (Péninsule gaspésienne)	√		
Chambly (Ouest du Québec)	√		
Champlain (Centre du Québec)	√		
Château-Richer (Région de Québec)		√	√
Chicoutimi (Saguenay)	√		
Contrecoeur (Ouest du Québec)	√		
Cow Bay (Charlevoix)	√	√	
Deschambault (Région de Québec)		√	√
Éboulements (Charlevoix)	√	√	
Écureuils (Région de Québec)		√	√

	Carte Est du Canada	Carte Québec et ses environs	Dans région immé- diat de Québec (rayon 60 km)
Escoumains (Côte Nord)	✓		
Esquimaux Point (Côte nord labradorienne)			
Floride (autres et non localisés)			
Gaspé (Péninsule gaspésienne)	✓		
Gentilly (Centre du Québec)	✓		
Glace Bay (Maritimes)			
Grande-Baie (Saguenay)	✓		
Grande-Rivière (Péninsule gaspésienne)	✓		
Green Island (Estuaire)	✓	✓	
Grondines (Centre du Québec)	✓	✓	
Grosses-Roches (Péninsule gaspésienne)	✓		
Ideal (autres et non localisés)			
Ile aux Coudres (Charlevoix)	✓	✓	
Ile aux Grues (Région de Québec)		✓	✓
Ile aux Lièvres (Charlevoix)	✓	✓	
Ile aux Oies (Région de Québec)		✓	✓
Ile aux Réaux (Région de Québec)		✓	✓
Ile Blanche (Charlevoix)	✓	✓	
Ile d'Orléans (Région de Québec)		✓	✓
Iles de la Madeleine (Maritimes)	✓		
Ile Dupas (Centre du Québec)	✓		
Ile Madame (Région de Québec)		✓	✓
Ile Verte (Estuaire)	✓	✓	
Ile-du-Prince-Edouard (Maritimes)	✓		
Ilets aux Caribous (Côte Nord)	✓		
Indéterminé (autres et non localisés)			
Indian Cove (Maritimes)			
Kamouraska (Estuaire)	✓	✓	
Kegashka (Côte nord labradorienne)	✓		
Kingston (Ontario (sauf Outaouais))	✓		
L'Assomption (Ouest du Québec)	✓		
L'Islet (Estuaire)	✓	✓	
La Malbaie (Charlevoix)	✓	✓	
Labrador (Côte nord labradorienne)			
Lacolle (Ouest du Québec)	✓		
Lady (autres et non localisés)			
Lanoraie (Ouest du Québec)	✓		
Lévis (Région de Québec)		✓	✓
Longueuil (Ouest du Québec)	✓		
Lotbinière (Région de Québec)		✓	✓
Louiseville (Centre du Québec)	✓		
Madisco N.B. (autres et non localisés)			
Mange-Lard (Charlevoix)	✓	✓	
Margaree (Maritimes)	✓		
Maria (Péninsule gaspésienne)	✓		
Maskinongé (Centre du Québec)	✓		
Matane (Péninsule gaspésienne)	✓		
Meschin (Péninsule gaspésienne)	✓		
Methot Mille (autres et non localisés)			
Métis (Estuaire)	✓		
Mille-Vaches (Côte Nord)	✓		
Moisie (Côte Nord)	✓		
Mont-Louis (Péninsule gaspésienne)	✓		
Montréal (Ouest du Québec)	✓		

	Carte Est du Canada	Carte Québec et ses environs	Dans région immé- diat de Québec (rayon 60 km)
Moulin-des-Caps (autres et non localisés)			
Murray Bay (Charlevoix)	√	√	
Natashquan (Côte Nord)	√		
New-Bandon (Maritimes)	√		
New-Carlisle (Péninsule gaspésienne)	√		
Nicolet (Centre du Québec)	√		
Ottawa (Outaouais)	√		
Pabos (Péninsule gaspésienne)	√		
Paspébiac (Péninsule gaspésienne)	√		
Percé (Péninsule gaspésienne)	√		
Petite-Rivière (Charlevoix)	√	√	
Petite-Romaine (Côte Nord)	√		
Pictou (Maritimes)	√		
Pigou (Côte Nord)	√		
Pointe-aux-Trembles (Région de Québec)		√	√
Pointe-de-Lévy (Région de Québec)		√	√
Pointe-des-Monts (Côte Nord)	√		
Pointe-Jambons (Côte Nord)	√		
Pointe-Longue (Côte Nord)	√		
Pointe-Noire (Charlevoix)	√	√	
Port-au-Persil (Charlevoix)	√	√	
Port-aux-Quilles (Charlevoix)	√	√	
Port-aux-Saumons (Charlevoix)	√	√	
Port-Hawkesbury (Maritimes)	√		
Portneuf (Région de Québec)		√	√
Portneuf-sur-Mer (Côte Nord)	√		
Pte Deakonts (?) (autres et non localisés)			
Rimouski (Estuaire)	√		
Rivière-à-la-Croix (Côte nord labradorienne)	√		
Rivière-au-Renard (Péninsule gaspésienne)	√		
Rivière-Blanche (Péninsule gaspésienne)	√		
Rivière-Chambly (autres et non localisés)			
Rivière-du-Loup (Estuaire)	√	√	
Rivière-du-Loup (en Ht) (Centre du Québec)	√		
Rivière-Jacques-Cartier (Région de Québec)		√	√
Rivière-Noire (Charlevoix)	√	√	
Rivière-Ouelle (Estuaire)	√	√	
Rivière-Pentecôte (Côte Nord)	√		
Rivière-Saint-Jean (Côte Nord)	√		
Saguenay (Saguenay)	√		
Saint-Aimé (Centre du Québec)	√		
Saint-André (Estuaire)	√	√	
Saint-Antoine (Région de Québec)		√	√
Saint-Apolinaire (Région de Québec)		√	√
Saint-Augustin (Région de Québec)		√	√
Saint-Barthéلمie (Centre du Québec)	√		
Saint-Charles (Ouest du Québec)	√		
Saint-Cuthbert (Centre du Québec)	√		
Saint-Etienne (Saguenay)	√		
Saint-Fabien (Estuaire)	√		
Saint-Féréole (Région de Québec)		√	√
Saint-Fidèle (Charlevoix)	√	√	
Saint-François (Région de Québec)		√	√
Saint-François, Orléans (Région de Québec)		√	√

	Carte Est du Canada	Carte Québec et ses environs	Dans région immé- diat de Québec (rayon 60 km)
Saint-Fulgence (Saguenay)	√		
Saint-Hubert (Ouest du Québec)	√		
Saint-Irénée (Charlevoix)	√	√	
Saint-Jean (Ouest du Québec)	√		
Saint-Jean, Orléans (Région de Québec)		√	√
Saint-Jean-Deschaillons (Centre du Québec)	√	√	
Saint-Jean-Port-Joli (Estuaire)	√	√	
Saint-Joachim (Région de Québec)		√	√
Saint-Laurent, Orléans (Région de Québec)		√	√
Saint-Michel-d'Yamaska (Centre du Québec)	√		
Saint-Michel-De-Bellechasse (Région de Québec)		√	√
Saint-Nicolas (Région de Québec)		√	√
Saint-Ours (Ouest du Québec)	√		
Saint-Pierre-les-Becquets (Centre du Québec)	√		
Saint-Roch-des-Aulnais (Estuaire)	√	√	
Saint-Romuald (Région de Québec)		√	√
Saint-Siméon (Charlevoix)	√	√	
Saint-Simon (Estuaire)	√		
Saint-Sulpice (Ouest du Québec)	√		
Saint-Thomas (Région de Québec)		√	√
Saint-Thomas, Pierreville (Centre du Québec)	√		
Saint-Tite (Région de Québec)		√	√
Saint-Vallier (Région de Québec)		√	√
Sainte-Anne-de-Beaupré (Région de Québec)		√	√
Sainte-Anne-des-Monts (Péninsule gaspésienne)	√		
Sainte-Anne-de-la-Pérade (Centre du Québec)	√	√	
Sainte-Anne-de-la-Pocatière (Estuaire)	√	√	
Sainte-Croix (Région de Québec)		√	√
Sainte-Emmélie (Centre du Québec)	√	√	
Sainte-Famille, Orléans (Région de Québec)		√	√
Sainte-Félicité (Péninsule gaspésienne)	√		
Sainte-Flavie (Estuaire)	√		
Sainte-Luce (Estuaire)	√		
Sandy Bay (autres et non localisés)			
Sault-au-Cochon (Charlevoix)	√	√	
Sault-au-Mouton (Côte Nord)	√		
Sault-de-la-Chaudière (?) (autres et non localisés)			
Sault-Montmorency (autres et non localisés)			
Sept-Iles (Côte Nord)	√		
Shalloop River (?) (autres et non localisés)			
Sillery (Région de Québec)		√	√
Somerset (autres et non localisés)			
Sorel (Centre du Québec)	√		
Summerside (Maritimes)	√		
Sunday Bay (autres et non localisés)			
Sydney (Maritimes)	√		
Tadoussac (Côte Nord)	√	√	
Thunder Bay (autres et non localisés)			
Trois-Pistoles (Estuaire)	√		
Trois-Rivières (Centre du Québec)	√		
Trois-Saumons (Estuaire)	√	√	
Valleyfield (Ouest du Québec)	√		
Yamaska (Centre du Québec)	√		

Appendice VIII
PROVENANCE DES PETITS NAVIRES ARRIVÉS À QUÉBEC
avec nombre d'embarcations, tonnage total et nombre de passagers

	nbr d'embarcations				Tonnage total				nbr de passagers			
	1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Ange-Gardien	43	93	32	13	1 132	1 970	640	325	0	0	0	0
Anse-à-Gilles	2	4	0	0	60	95	0	0	0	0	0	0
Anse-au-foin	1	5	3	0	54	187	120	0	7	0	0	0
Anse-Saint-Jean	3	4	6	0	131	247	287	0	3	0	0	0
Anticosti	11	5	6	0	527	248	409	0	27	0	0	0
Antigonish	3	0	0	0	179	0	0	0	0	0	0	0
Arthabaska	1	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0
Baddeck	1	0	0	0	51	0	0	0	0	0	0	0
Baie-des-Chaleurs	3	0	0	1	195	0	0	34	0	0	0	0
Baie-des-Ha! Ha!	1	0	0	0	32	0	0	0	0	0	0	0
Baie-des-Rochers	0	1	0	3	0	38	0	112	0	0	0	0
Baie-Rouge	1	0	0	0	75	0	0	0	0	0	0	0
Baie-Saint-Paul	65	133	62	24	2 101	3 981	1 616	805	17	30	0	0
Baie-Sainte-Marie	0	1	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0
Baie-Trinité	0	1	1	0	0	45	23	0	0	0	0	0
Bathurst	9	0	0	0	699	0	0	0	43	0	0	0
Batiscau	34	3	8	27	1 814	214	370	1 402	0	0	0	0
Batture-aux-Loups-Marins	0	1	0	0	0	24	0	0	0	0	0	0
Beauharnois	0	1	0	0	0	140	0	0	0	0	0	0
Beaumont	1	2	0	0	25	67	0	0	0	0	0	0
Bécancour	11	5	1	0	819	321	49	0	0	0	0	0
Bergeronnes	0	3	1	4	0	87	18	152	0	0	0	0
Bersimis	0	7	0	0	0	302	0	0	0	0	0	0
Berthier-en-Bas	4	3	6	0	100	70	144	0	0	0	0	0
Berthier-en-Haut	67	8	3	0	7 438	342	153	0	4 562	0	0	0
Bic	18	3	1	0	989	126	70	0	2	0	0	0
Bon-Désir	0	0	7	2	0	0	182	55	0	0	0	0
Bonne-Espérance	0	0	4	0	0	0	385	0	0	0	0	0
Bradore	0	2	0	0	0	221	0	0	0	0	0	0
Brockville	15	0	0	0	1 092	0	0	0	0	0	0	0
Buckingham	5	0	0	0	100	0	0	0	0	0	0	0
Cacouna	2	12	2	0	68	224	66	0	7	0	0	0
Cap-à-l'Aigle	3	0	0	0	113	0	0	0	0	0	0	0
Cap-à-la-Baleine	3	0	0	0	151	0	0	0	0	0	0	0
Cap-aux-Oies	1	0	0	0	37	0	0	0	0	0	0	0
Cap-Chatte	15	4	2	0	782	250	122	0	10	0	0	0
Cap-Rouge	2	2	0	0	40	45	0	0	0	0	0	0
Cap-Saint-Ignace	50	43	6	53	1 321	1 115	138	1 324	15	0	0	0
Cap-Santé	1	0	0	0	104	0	0	0	0	0	0	0
Caraquet	6	6	2	0	328	423	94	0	0	0	0	0
Caribou Cove	0	1	0	0	0	78	0	0	0	0	0	0
Carleton	2	0	0	0	142	0	0	0	0	0	0	0
Chambly	0	1	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0
Champlain	1	5	1	1	80	244	31	40	0	0	0	0
Château-Richer	506	351	168	81	13 556	8 023	3 856	2 076	0	1	0	0
Chicoutimi	8	7	89	99	475	430	57 272	59 429	13	0	9 847	43 161
Contrecoeur	0	4	0	0	0	174	0	0	0	0	0	0
Cow Bay	0	5	9	0	0	656	1 462	0	0	0	0	0
Deschambault	50	0	0	0	1 319	0	0	0	0	0	0	0
Éboulements	22	26	9	2	705	658	306	56	20	0	0	0
Écureuils	9	1	4	0	263	30	142	0	0	0	0	0

	nbr d'embarcations				Tonnage total				nbr de passagers			
	1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Escoumains	6	12	8	14	244	569	265	649	0	0	0	0
Esquimaux Point	17	34	17	0	699	1 258	789	0	5	0	0	0
Floride	1	0	0	0	84	0	0	0	0	0	0	0
Gaspé	45	42	17	2	5 625	2 858	1 252	168	1 676	0	0	0
Gentilly	1	2	2	6	20	70	216	249	0	0	0	0
Glace Bay	0	16	8	0	0	2 702	954	0	0	0	0	0
Grande-Baie	3	0	1	0	124	0	49	0	0	0	0	0
Grande-Rivière	0	5	0	0	0	100	0	0	0	0	0	0
Green Island	0	0	7	0	0	0	182	0	0	0	0	0
Grondines	9	1	0	0	566	30	0	0	65	0	0	0
Grosses-Roches	1	0	0	0	37	0	0	0	0	0	0	0
Ideal	1	0	0	0	65	0	0	0	0	0	0	0
Ile aux Coudres	49	29	17	2	944	471	389	65	0	0	0	0
Ile aux Grues	29	14	1	0	620	296	14	0	0	0	0	0
Ile aux Lièvres	0	1	0	0	0	38	0	0	0	0	0	0
Ile aux Oies	0	4	0	0	0	78	0	0	0	0	0	0
Ile aux Réaux	33	0	0	0	828	0	0	0	0	0	0	0
Ile Blanche	1	0	0	0	38	0	0	0	0	0	0	0
Ile d'Orléans	61	3	7	1	1 259	53	140	25	0	0	0	0
Iles de la Madeleine	7	6	1	0	364	243	41	0	2	0	0	0
Ile Dupas	1	0	0	0	130	0	0	0	0	0	0	0
Ile Madame	1	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0
Ile Verte	13	10	0	0	285	167	0	0	21	0	0	0
Ile-du-Prince-Edouard	3	0	0	0	250	0	0	0	0	0	0	0
Ilets aux Caribous	1	1	0	0	40	13	0	0	0	0	0	0
Indéterminé	1	1	0	0	50	25	0	0	0	0	0	0
Indian Cove	7	0	0	0	165	0	0	0	0	0	0	0
Kamouraska	10	1	1	0	348	22	22	0	3	0	0	0
Kegashka	0	1	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0
Kingston	0	3	0	0	0	455	0	0	0	0	0	0
L'Assomption	2	0	0	0	265	0	0	0	0	0	0	0
L'Islet	51	19	3	1	1 713	396	100	25	827	0	0	0
La Malbaie	132	0	26	20	4 568	0	1 003	855	35	0	0	0
Labrador	17	7	4	0	906	559	357	0	0	0	5	0
Lacolle	0	2	0	0	0	38	0	0	0	0	0	0
Lady	1	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0
Lanoraie	3	0	0	0	460	0	0	0	0	0	0	0
Lévis	2	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0
Longueuil	1	0	0	0	100	0	0	0	0	0	0	0
Lotbinière	36	15	23	11	1 422	497	460	431	0	0	0	0
Louiseville	0	0	1	0	0	0	105	0	0	0	0	0
Madisco N.B.	3	0	0	0	168	0	0	0	0	0	0	0
Mange-Lard	1	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0
Margaree	0	2	0	0	0	111	0	0	0	0	0	0
Maria	1	0	0	0	68	0	0	0	0	0	0	0
Maskinongé	3	0	0	0	250	0	0	0	0	0	0	0
Matane	24	16	11	14	1 758	903	593	727	22	0	0	0
Meschin	1	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	0
Methot Mille	0	0	1	0	0	0	20	0	0	0	0	0
Métis	5	15	1	3	352	1 009	70	114	0	0	0	0
Mille-Vaches	16	10	1	3	565	546	54	105	0	0	0	0
Moisie	1	0	1	0	70	0	18	0	0	0	0	0
Mont-Louis	0	1	0	0	0	56	0	0	0	0	0	0
Montréal	383	242	219	215	181 968	269 665	254 418	269 355	41 415	73 440	68 199	70 224

	<i>nbr d'embarcations</i>				<i>Tonnage total</i>				<i>nbr de passagers</i>			
	1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Moulin-des-Caps	0	1	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0
Murray Bay	0	72	0	0	0	2 459	0	0	0	11	0	0
Natashquan	2	13	0	0	46	363	0	0	0	0	0	0
New-Bandon	1	0	0	0	65	0	0	0	0	0	0	0
New-Carlisle	5	2	2	0	371	161	96	0	13	0	0	0
Nicolet	3	0	0	0	317	0	0	0	0	0	0	0
Ottawa	45	198	79	36	1 489	25 613	10 483	4 230	0	0	0	0
Pabos	0	5	4	2	0	432	179	82	0	0	0	0
Paspébiac	1	2	3	0	55	129	192	0	0	0	0	0
Percé	4	0	0	0	247	0	0	0	0	0	0	0
Petite-Rivière	101	71	77	44	2 760	2 148	1 842	1 135	0	0	0	0
Petite-Romaine	0	2	0	0	0	70	0	0	0	0	0	0
Pictou	5	2	1	0	296	125	81	0	2	0	0	0
Pigou	0	1	0	0	0	43	0	0	0	0	0	0
Pointe-aux-Trembles	21	0	0	0	435	0	0	0	0	0	0	0
Pointe-de-Lévy	1	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0
Pointe-des-Monts	1	0	1	0	13	0	65	0	0	0	0	0
Pointe-Jambons	0	2	0	0	0	37	0	0	0	0	0	0
Pointe-Longue	1	0	0	0	45	0	0	0	0	0	0	0
Pointe-Noire	2	0	0	0	84	0	0	0	0	0	0	0
Port-au-Persil	6	3	0	2	298	94	0	66	4	0	0	0
Port-aux-Quilles	0	0	0	1	0	0	0	54	0	0	0	0
Port-aux-Saumons	2	1	0	0	71	24	0	0	2	0	0	0
Port-Hawkesbury	0	1	0	0	0	78	0	0	0	0	0	0
Portneuf	28	7	2	2	1 720	250	160	86	685	0	0	0
Portneuf-sur-Mer	0	27	48	31	0	1 124	1 859	1 416	0	0	0	0
Pte Deakonts (?)	1	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	0
Rimouski	10	5	0	1	462	295	0	87	4	0	0	0
Rivière-à-la-Croix	0	1	0	0	0	32	0	0	0	0	0	0
Rivière-au-Renard	0	5	0	0	0	322	0	0	0	0	0	0
Rivière-Blanche	0	13	6	1	0	548	236	50	0	0	0	0
Rivière-Chambly	0	1	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0
Rivière-du-Loup	24	27	4	3	1 168	1 042	480	114	6	0	0	0
Rivière-du-Loup (en Ht)	3	0	0	0	315	0	0	0	0	0	0	0
Rivière-Jacques-Cartier	14	12	4	0	360	300	80	0	0	0	0	0
Rivière-Noire	14	8	2	0	502	341	50	0	0	0	0	0
Rivière-Ouelle	22	9	0	0	812	287	0	0	3	0	0	0
Rivière-Pentecôte	0	1	4	0	0	64	252	0	0	0	0	0
Rivière-Saint-Jean	2	2	0	0	41	118	0	0	5	0	0	0
Saguenay	110	206	141	117	28 913	66 114	7 430	6 522	4 433	6 579	0	0
Saint-Aimé	0	7	7	0	0	402	276	0	0	0	0	0
Saint-André	10	0	0	0	330	0	0	0	18	0	0	0
Saint-Antoine	108	87	29	1	3 212	2 204	596	60	0	0	0	0
Saint-Apolinaire	3	0	0	0	98	0	0	0	0	0	0	0
Saint-Augustin	1	1	0	0	25	43	0	0	0	0	0	0
Saint-Barthéلمie	0	1	0	0	0	36	0	0	0	0	0	0
Saint-Charles	0	2	3	0	0	78	132	0	0	0	0	0
Saint-Cuthbert	0	0	2	0	0	0	76	0	0	0	0	0
Saint-Etienne	0	1	2	5	0	132	81	326	0	0	0	0
Saint-Fabien	16	1	0	0	1 177	54	0	0	0	0	0	0
Saint-Féréole	1	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0
Saint-Fidèle	4	31	2	10	158	887	44	296	1	0	0	0
Saint-François	1	0	5	1	125	0	100	25	0	0	0	0
Saint-François, Orléans	0	2	0	2	0	40	0	50	0	0	0	0

	<i>nbr d'embarcations</i>				<i>Tonnage total</i>				<i>nbr de passagers</i>			
	1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Saint-Fulgence	0	1	6	2	0	20	247	87	0	0	0	0
Saint-Hubert	0	0	1	0	0	0	40	0	0	0	0	0
Saint-Irénée	18	58	32	0	504	1 428	871	0	17	0	0	0
Saint-Jean	4	0	0	0	348	0	0	0	168	0	0	0
Saint-Jean, Orléans	0	2	12	0	0	39	250	0	0	0	0	0
Saint-Jean-Deschailions	88	75	8	10	3 703	2 876	391	687	0	0	0	0
Saint-Jean-Port-Joli	53	50	19	1	1 878	1 703	639	44	6	0	0	0
Saint-Joachim	152	69	57	18	3 844	1 515	1 140	450	25	0	0	0
Saint-Laurent, Orléans	0	0	3	0	0	0	60	0	0	0	0	0
Saint-Michel-d'Yamaska	114	4	0	0	10 187	80	0	0	7 803	0	0	0
Saint-Michel-De-Bellechasse	1	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0
Saint-Nicolas	271	81	29	1	6 895	1 644	585	25	0	0	0	0
Saint-Ours	9	9	3	0	537	342	103	0	0	0	0	0
Saint-Pierre-les-Becquets	11	2	0	0	513	40	0	0	0	0	0	0
Saint-Roch-des-Aulnais	33	15	1	0	814	485	44	0	0	0	0	0
Saint-Romuald	6	0	0	0	145	0	0	0	0	0	0	0
Saint-Siméon	0	69	17	51	0	2 554	507	1 991	0	0	0	0
Saint-Simon	13	2	0	0	499	60	0	0	7	0	0	0
Saint-Sulpice	1	0	0	0	35	0	0	0	0	0	0	0
Saint-Thomas	7	18	7	81	418	377	206	2 025	0	0	0	0
Saint-Thomas, Pierreville	3	0	1	0	280	0	80	0	0	0	0	0
Saint-Tite	0	1	0	0	0	29	0	0	0	0	0	0
Saint-Vallier	0	1	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0
Sainte-Anne-de-Beaupré	210	192	102	58	5 308	4 067	2 040	1 444	0	0	0	0
Sainte-Anne-des-Monts	5	10	3	1	216	771	232	79	4	0	0	0
Sainte-Anne-de-la-Pérade	12	1	3	0	529	71	187	0	0	0	0	0
Sainte-Anne-de-la-Pocatière	37	8	4	0	4 696	257	102	0	2 061	0	0	0
Sainte-Croix	40	17	8	4	1 662	448	283	184	28	0	0	0
Sainte-Emmélie	53	47	35	72	2 388	1 609	1 348	2 192	0	0	0	0
Sainte-Famille, Orléans	0	15	3	0	0	368	60	0	0	0	0	0
Sainte-Félicité	7	0	0	1	182	0	0	48	0	0	0	0
Sainte-Flavie	7	0	1	0	336	0	13	0	22	0	0	0
Sainte-Luce	6	1	0	0	130	44	0	0	2	0	0	0
Sandy Bay	9	9	1	1	701	466	30	40	0	0	0	0
Sault-au-Cochon	13	10	2	5	363	369	93	240	0	0	0	0
Sault-au-Mouton	0	5	0	0	0	212	0	0	0	0	0	0
Sault-de-la-Chaudière (?)	3	0	0	0	130	0	0	0	0	0	0	0
Sault-Montmorency	6	0	0	0	200	0	0	0	0	0	0	0
Sept-Iles	1	5	1	0	12	88	19	0	0	0	0	0
Shalтоop River (?)	0	1	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0
Sillery	3	0	0	0	100	0	0	0	0	0	0	0
Somerset	7	0	0	0	185	0	0	0	0	0	0	0
Sorel	5	4	3	0	478	264	96	0	0	0	0	0
Summerside	2	0	0	0	95	0	0	0	0	0	0	0
Sunday Bay	1	0	0	0	138	0	0	0	0	0	0	0
Sydney	1	2	0	0	474	2 130	0	0	0	0	0	0
Tadoussac	2	11	6	3	47	403	230	210	0	0	0	0
Thunder Bay	0	0	1	0	0	0	39	0	0	0	0	0
Trois-Pistoles	17	6	7	9	772	169	174	276	14	0	0	0
Trois-Rivières	14	10	6	2	690	734	387	61	0	0	0	0
Trois-Saumons	84	15	2	4	2 796	567	54	128	1	0	0	0
Valleyfield	0	1	0	0	0	126	0	0	0	0	0	0
Yamaska	0	2	3	0	0	176	106	0	0	0	0	0

APPENDICE IX
LA PROVENANCE DES MARCHANDISES ENTRANT AU HAVRE DE QUÉBEC,
avec nombre d'arrivages et quantité expédiée par localité

<i>Centre du Québec</i>		<i>arrivages</i>				<i>quantité</i>			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Arthabaska	madriers (unité)	1	0	0	0	750	0	0	0
Batiscau	écorce (cordes)	1	1	1	0	175	50	50	0
	foin (balles)	2	0	0	0	11 000	0	0	0
	madriers (unité)	22	2	0	2	73 242	12 150	0	19 749
	planches (unité)	0	1	7	5	0	2 932	29 000	42 751
	son (tonnes)	1	0	0	0	69	0	0	0
Bécancour	écorce (cordes)	1	0	1	0	107	0	75	0
	madriers (unité)	10	5	0	0	45 158	17 700	0	0
Berthier-en-Haut	avoine (boisseaux)	47	7	3	0	42 747	10 600	7 000	0
	beurre (livres)	38	0	0	0	20 219	0	0	0
	blé (boisseaux)	1	0	0	0	30	0	0	0
	chevaux (unité)	13	0	0	0	16	0	0	0
	ferraille (quintaux)	5	0	0	0	36	0	0	0
	fèves (boisseaux)	1	0	0	0	5	0	0	0
	foin (balles)	6	0	0	0	36 500	0	0	0
	lin (boisseaux)	17	0	0	0	771	0	0	0
	moutons (unité)	26	0	0	0	326	0	0	0
	orge (boisseaux)	1	0	0	0	110	0	0	0
	patates (boisseaux)	15	0	0	0	751	0	0	0
	planches (unité)	2	0	0	0	175	0	0	0
	pois (boisseaux)	5	2	0	0	872	1 150	0	0
	tuile à couverture (quintaux)	4	0	0	0	13	0	0	0
	volaille (unité)	32	0	0	0	2 937	0	0	0
Champlain	avoine (boisseaux)	0	4	1	0	0	8 000	1 860	0
	foin (balles)	1	1	0	1	6 000	5 000	0	2 000
Gentilly	avoine (boisseaux)	1	0	0	0	100	0	0	0
	écorce (cordes)	0	1	2	3	0	75	450	212
	foin (balles)	1	1	0	4	800	2 400	0	9 900
Grondines	avoine (boisseaux)	2	0	0	0	82	0	0	0
	beurre (livres)	1	0	0	0	810	0	0	0
	bois (cordes)	5	0	0	0	149	0	0	0
	écorce (cordes)	4	0	0	0	369	0	0	0
	foin (balles)	1	1	0	0	350	1 000	0	0
	moutons (unité)	1	0	0	0	10	0	0	0
	planches (unité)	1	0	0	0	150	0	0	0
Ile Dupas	foin (balles)	1	0	0	0	6 600	0	0	0
Louiseville	madriers (unité)	0	0	1	0	0	0	3 888	0
Maskinongé	madriers (unité)	3	0	0	0	10 002	0	0	0
Nicolet	foin (balles)	1	0	0	0	5 000	0	0	0
	madriers (unité)	1	0	0	0	4 000	0	0	0
Rivière-du-Loup (en Ht)	avoine (boisseaux)	2	0	0	0	2 530	0	0	0
	foin (balles)	2	0	0	0	19 000	0	0	0
Sorel	avoine (boisseaux)	1	4	3	0	700	16 600	4 920	0
	foin (balles)	3	0	0	0	27 500	0	0	0
	huile de morue (gallons)	1	0	0	0	2 250	0	0	0
	paille (balles)	1	0	0	0	500	0	0	0
	planches (unité)	1	0	0	0	400	0	0	0
Saint-Aimé	avoine (boisseaux)	0	7	7	0	0	21 800	11 450	0
Sainte-Anne-de-la-Pérade	bois (cordes)	2	0	0	0	30	0	0	0
	écorce (cordes)	2	0	2	0	250	0	205	0
	madriers (unité)	7	1	1	0	27 730	4 950	2 540	0
	planches (unité)	2	0	0	0	3 666	0	0	0
Saint-Barthélemy	avoine (boisseaux)	0	1	0	0	0	2 300	0	0

<i>Centre du Québec (suite)</i>		<i>arrivages</i>				<i>quantité</i>			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Saint-Cuthbert	avoine (boisseaux)	0	0	2	0	0	0	2 800	0
Sainte-Emmélie	«slabs» (charges)	0	6	4	0	0	92	250	0
	bois (cordes)	7	5	0	0	271	85	0	0
	bouleau (pièces)	0	1	0	0	0	217	0	0
	briques (mille)	30	9	0	0	1 030	240	0	0
	écorce (cordes)	1	5	0	0	50	390	0	0
	ferraille (quintaux)	0	0	0	2	0	0	0	5 100
	foin (balles)	0	4	0	1	0	5 700	0	3 500
	madriers (unité)	15	25	30	67	37 878	32 902	54 700	150 650
	pierre (toises)	0	1	0	0	0	10	0	0
	planches (unité)	0	8	3	2	0	6 900	3 700	4 500
Saint-Jean-Deschaillons	bois (cordes)	18	8	0	1	697	182	0	25
	briques (mille)	57	53	3	6	2 525	1 827	114	425
	écorce (cordes)	17	17	5	0	1 049	1 324	557	0
	foin (balles)	0	4	0	2	0	5 200	0	8 900
	lin (boisseaux)	0	0	0	1	0	0	0	2 000
	madriers (unité)	0	2	0	0	0	1 400	0	0
Saint-Michel-d'Yamaska	avoine (boisseaux)	16	0	0	0	311	0	0	0
	beurre (livres)	79	0	0	0	17 217	0	0	0
	bois (cordes)	1	1	0	0	7	36	0	0
	chevaux (unité)	8	0	0	0	12	0	0	0
	ferraille (quintaux)	2	0	0	0	89	0	0	0
	moutons (unité)	29	0	0	0	209	0	0	0
	patates (boisseaux)	58	0	0	0	6 665	0	0	0
	pierre (toises)	0	3	0	0	0	8	0	0
	tuile à couverture (quintaux)	1	0	0	0	2	0	0	0
	vaches (unité)	17	0	0	0	27	0	0	0
	volaille (unité)	29	0	0	0	724	0	0	0
Saint-Pierre-les-Becquets	avoine (boisseaux)	1	0	0	0	350	0	0	0
	écorce (cordes)	11	2	0	0	1 090	100	0	0
Saint-Thomas, Pierreville	madriers (unité)	3	0	1	0	27 377	0	4 690	0
Trois-Rivières	«slabs» (charges)	0	1	0	0	0	40	0	0
	bois (cordes)	0	0	1	0	0	0	36	0
	briques (mille)	1	0	0	0	19	0	0	0
	écorce (cordes)	0	2	0	0	0	274	0	0
	foin (balles)	2	0	0	0	8 000	0	0	0
	madriers (unité)	7	4	1	0	38 782	10 712	4 000	0
	planches (unité)	3	3	4	2	10 000	38 166	24 499	7 749
Yamaska	avoine (boisseaux)	0	2	3	0	0	5 000	5 600	0

Charlevoix		arrivages				quantité				
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895	
Baie-des-Rochers	bois (cordes)	0	1	0	1	0	30	0	25	
	madriers (unité)	0	0	0	1	0	0	0	900	
	planches (unité)	0	0	0	1	0	0	0	4 000	
Pointe-Noire	bois (cordes)	2	0	0	0	40	0	0	0	
Baie-Saint-Paul	«slabs» (charges)	0	2	0	0	0	140	0	0	
	anguilles (barils)	2	2	0	0	39	55	0	0	
	bardeau (mille)	0	2	0	0	0	22	0	0	
	bleuets (boîtes)	0	4	2	7	0	548	1 700	3 623	
	boeufs (unité)	0	1	0	0	0	2	0	0	
	bois (cordes)	56	122	56	17	1 415	2 531	1 324	507	
	briques (mille)	2	2	1	0	21	44	30	0	
	cèdre (madriers)	0	3	0	0	0	139	0	0	
	cèdre (pièces)	0	1	0	0	0	13	0	0	
	chevaux (unité)	0	1	0	0	0	1	0	0	
	écorce (cordes)	1	1	0	0	7	10	0	0	
	foin (balles)	0	0	1	0	0	0	250	0	
	hareng (barils)	1	0	0	0	4	0	0	0	
	lin (boisseaux)	2	2	0	0	20	105	0	0	
	madriers (unité)	2	3	2	0	3 600	1 850	1 500	0	
	maïs (boisseaux)	1	0	0	0	2 000	0	0	0	
	meubles (charges)	0	1	0	0	0	1	0	0	
	œufs (douzaines)	0	13	1	1	0	6 400	1 500	15	
	P&P (?) (unité (?))	0	1	0	0	0	400	0	0	
	patates (boisseaux)	5	0	0	0	168	0	0	0	
	perches (unité)	0	1	0	0	0	180	0	0	
	piquets (unité)	0	1	0	0	0	680	0	0	
	planches (unité)	4	0	0	0	1 900	0	0	0	
	tuile à couverture (quintaux)	3	0	0	0	8	0	0	0	
	vaches (unité)	0	3	0	0	0	6	0	0	
	volaille (unité)	1	0	0	0	40	0	0	0	
	Cap-à-l'Aigle	bois (cordes)	2	0	0	0	62	0	0	0
	Cap-aux-Oies	bois (cordes)	1	0	0	0	27	0	0	0
	Cow Bay	charbon (tonnes)	0	2	8	0	0	382	1 885	0
		hareng (barils)	0	1	0	0	0	28	0	0
	huile de morue (gallons)	0	1	0	0	0	180	0	0	
	poisson vert (barils)	0	1	0	0	0	30	0	0	
	vaches (unité)	0	0	1	0	0	0	169	0	
Éboulements	bleuets (boîtes)	0	0	1	0	0	0	500	0	
	bois (cordes)	19	24	8	0	457	401	190	0	
	dormants (unité)	0	0	0	2	0	0	0	1 500	
	œufs (douzaines)	0	1	0	0	0	150	0	0	
	patates (boisseaux)	2	0	0	0	1 200	0	0	0	
	piere (toises)	1	0	0	0	5	0	0	0	
	vaches (unité)	1	0	0	0	1	0	0	0	
	volaille (unité)	2	0	0	0	68	0	0	0	
Ile aux Lièvres	bois (cordes)	0	1	0	0	0	18	0	0	
Ile aux Coudres	anguilles (barils)	4	0	0	0	12	0	0	0	
	avoine (boisseaux)	12	0	0	0	991	0	0	0	
	bardeau (mille)	0	1	0	0	0	110	0	0	
	beurre (livres)	1	0	1	0	71	0	7 500	0	
	bois (cordes)	29	14	4	1	334	127	60	35	
	briques (mille)	0	0	1	0	0	0	20	0	
	ferraille (quintaux)	1	0	0	0	5	0	0	0	
	huile de morue (gallons)	1	0	0	0	274	0	0	0	
	huile de phoque (gallons)	1	0	0	0	480	0	0	0	
	lin (boisseaux)	7	2	0	0	81	48	0	0	
	madriers (unité)	0	1	0	1	0	100	0	35	

arrivages

1875 1884 1890 1895

Charlevoix (suite)

Ile aux Coudres (suite)	moutons (unité)	1	0	0	0	1	0	0	0
	œufs (douzaines)	0	6	0	0	0	940	0	0
	patates (boisseaux)	0	0	12	0	0	0	8 250	0
	patates (boisseaux)	30	19	0	0	11 693	7 160	0	0
	porcs (unité)	0	5	0	0	0	90	0	0
	tuile à couverture (quintaux)	1	0	0	0	50	0	0	0
	volaille (unité)	21	8	1	0	980	488	80	0
Ile Blanche	madriers (unité)	1	0	0	0	600	0	0	0
Mange-Lard	bois (cordes)	1	0	0	0	30	0	0	0
La Malbaie	avoine (boisseaux)	1	0	0	0	10	0	0	0
	beurre (livres)	2	0	1	0	240	0	1 500	0
	bois (cordes)	107	0	15	19	2 429	0	419	690
	écorce (cordes)	1	0	0	0	41	0	0	0
	lin (boisseaux)	4	0	0	0	1 106	0	0	0
	madriers (unité)	0	0	7	1	0	0	10 200	1 200
	orge (boisseaux)	1	0	0	0	16	0	0	0
	patates (boisseaux)	0	0	1	0	0	0	100	0
	patates (boisseaux)	4	0	0	0	388	0	0	0
	pierre (toises)	15	0	0	0	122	0	0	0
	planches (unité)	0	0	3	0	0	0	6 248	0
	volaille (unité)	1	0	0	0	4	0	0	0
Murray Bay	«slabs» (charges)	0	5	0	0	0	360	0	0
	bardeau (mille)	0	1	0	0	0	31	0	0
	bois (cordes)	0	32	0	0	0	719	0	0
	bouleau (pièces)	0	1	0	0	0	315	0	0
	cèdre (madriers)	0	2	0	0	0	226	0	0
	charbon (tonnes)	0	1	0	0	0	80	0	0
	farine (barils)	0	1	0	0	0	350	0	0
	farine (sacs)	0	1	0	0	0	1 650	0	0
	ferraille (quintaux)	0	2	0	0	0	7	0	0
	knee (unité)	0	1	0	0	0	111	0	0
	lin (boisseaux)	0	2	0	0	0	440	0	0
	madriers (unité)	0	5	0	0	0	2 747	0	0
	œufs (douzaines)	0	3	0	0	0	900	0	0
	patates (boisseaux)	0	1	0	0	0	120	0	0
	pierre (pieds cube)	0	1	0	0	0	450	0	0
	pierre (pieds)	0	18	0	0	0	24 659	0	0
	piquets (unité)	0	1	0	0	0	150	0	0
	planches (unité)	0	2	0	0	0	3 880	0	0
	pulpe (boisseaux)	0	1	0	0	0	1 880	0	0
	pulpe (tonnes)	0	2	0	0	0	37	0	0
Port-au-Persil	bleuets (boîtes)	0	1	0	0	0	114	0	0
	bois (cordes)	6	3	0	2	217	101	0	65
Petite-Rivière	«slabs» (charges)	0	1	0	0	0	30	0	0
	anguilles (barils)	10	4	1	1	246	124	350	45
	bardeau (mille)	0	0	1	0	0	0	40	0
	bois (cordes)	94	66	74	41	2 490	1 668	2 233	1 113
	hareng (barils)	0	0	1	0	0	0	350	0
	huile de morue (gallons)	0	0	1	0	0	0	4 280	0
	madriers (unité)	1	0	0	0	200	0	0	0
	moutons (unité)	1	0	0	0	5	0	0	0
	œufs (douzaines)	0	1	0	0	0	150	0	0
	patates (boisseaux)	0	0	1	0	0	0	30	0
	patates (boisseaux)	0	1	0	0	0	15	0	0
	planches (unité)	0	2	0	0	0	23 333	0	0
	poisson séché (quintaux)	0	0	1	0	0	0	10	0
	poisson vert (barils)	0	0	1	0	0	0	22	0

		arrivages				quantité			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
<i>Charlevoix (suite)</i>									
Petite-Rivière (suite)	saumon (barils)	0	0	1	0	0	0	145	0
	telegraph «ports» (?) (unité)	0	1	0	0	0	125	0	0
	truite (barils)	0	0	1	0	0	0	33	0
	vaches (unité)	0	1	0	0	0	1	0	0
	volaille (unité)	1	0	0	0	30	0	0	0
Port-aux-Quilles	madriers (unité)	0	0	0	1	0	0	0	1 800
Port-aux-Saumons	bois (cordes)	2	1	0	0	46	22	0	0
Rivière-Noire	bleuets (boîtes)	0	1	0	0	0	400	0	0
	bois (cordes)	14	3	0	0	429	62	0	0
	madriers (unité)	0	3	1	0	0	4 800	400	0
	œufs (douzaines)	0	1	0	0	0	700	0	0
	piquets (unité)	0	1	0	0	0	1 700	0	0
	planches (unité)	0	1	0	0	0	6 500	0	0
Sault-au-Cochon	«slabs» (charges)	1	0	0	0	45	0	0	0
	bois (cordes)	4	1	0	0	81	30	0	0
	madriers (unité)	3	2	0	2	3 566	3 142	0	8 833
	planches (unité)	7	7	2	3	13 466	19 430	4 833	11 333
Saint-Fidèle	bleuets (boîtes)	0	0	1	1	0	0	200	75
	bois (cordes)	4	28	2	9	134	632	30	240
	madriers (unité)	0	1	0	0	0	1 300	0	0
	piquets (unité)	0	1	0	0	0	600	0	0
Saint-Irénée	beurre (livres)	1	0	0	0	40	0	0	0
	bleuets (boîtes)	0	0	1	0	0	0	1 070	0
	bois (cordes)	18	57	30	0	395	914	541	0
	lin (boisseaux)	0	1	0	0	0	40	0	0
	madriers (unité)	0	1	0	0	0	300	0	0
	moutons (unité)	1	0	0	0	2	0	0	0
	œufs (douzaines)	0	6	0	0	0	1 450	0	0
	patates (boisseaux)	0	0	1	0	0	0	20	0
	patates (boisseaux)	1	2	0	0	20	260	0	0
	volaille (unité)	0	1	0	0	0	20	0	0
	«slabs» (charges)	0	1	0	0	0	50	0	0
Saint-Siméon	bleuets (boîtes)	0	4	4	10	0	1 270	3 900	6 540
	bois (cordes)	0	59	10	38	0	1 670	316	1 524
	madriers (unité)	0	7	1	3	0	9 900	1 200	4 300
	œufs (douzaines)	0	2	0	0	0	250	0	0
	patates (boisseaux)	0	1	0	0	0	20	0	0
	piquets (unité)	0	0	1	0	0	0	900	0
	planches (unité)	0	2	0	0	0	5 500	0	0

		arrivages				quantité			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
<i>Côte Nord</i>									
Anticosti	bois (cordes)	0	0	1	0	0	0	25	0
	ferraille (quintaux)	1	1	3	0	3	2	190	0
	hareng (barils)	2	0	0	0	660	0	0	0
	huile de baleine (gallons)	0	1	0	0	0	70	0	0
	huile de morue (gallons)	2	0	0	0	440	0	0	0
	madriers (unité)	1	1	2	0	600	360	2 800	0
	poisson séché (quintaux)	1	0	0	0	30	0	0	0
	poisson vert (barils)	3	1	0	0	81	35	0	0
	saumon (barils)	1	1	0	0	26	16	0	0
	truite (barils)	0	1	0	0	0	5	0	0
	tuile à couverture (quintaux)	1	0	0	0	3	0	0	0
	wrecked materials (tornes)	0	1	0	0	0	80	0	0
	wrecked materials (unité)	0	3	0	0	0	3	0	0

Côte Nord (suite)		arrivages				quantité			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Bergeronnes	bois (cordes)	0	2	1	2	0	32	8	66
	madriers (unité)	0	1	0	0	0	1 400	0	0
	planches (unité)	0	0	0	2	0	0	0	2 200
Bersimis	madriers (unité)	0	2	0	0	0	2 700	0	0
	planches (unité)	0	4	0	0	0	12 915	0	0
Bon-Désir	beurre (livres)	0	0	1	0	0	0	2 500	0
	bois (cordes)	0	0	6	2	0	0	118	50
	patates (boisseaux)	0	0	1	0	0	0	100	0
	planches (unité)	0	0	1	0	0	0	1 666	0
Escoumains	avoine (boisseaux)	1	0	0	0	100	0	0	0
	beurre (livres)	1	0	0	0	152	0	0	0
	bleuets (boîtes)	0	0	0	2	0	0	0	3 625
	bois (cordes)	5	9	6	1	139	227	146	30
	dormants (unité)	0	0	0	6	0	0	0	6 100
	ferraille (quintaux)	1	0	0	0	26	0	0	0
	huile de phoque (gallons)	1	0	0	0	80	0	0	0
	madriers (unité)	0	1	0	1	0	800	0	1 200
	planches (unité)	0	1	2	4	0	5 000	6 333	10 832
	Ilets aux Caribous	poisson vert (barils)	0	1	0	0	0	50	0
Pointe-Jambons	ferraille (quintaux)	0	1	0	0	0	1	0	0
	poisson séché (quintaux)	0	1	0	0	0	20	0	0
	poisson vert (barils)	0	1	0	0	0	40	0	0
	poisson vert (quintaux)	0	1	0	0	0	50	0	0
Pointe-Longue	huile de morue (gallons)	1	0	0	0	1 200	0	0	0
	poisson séché (quintaux)	1	0	0	0	30	0	0	0
	poisson vert (barils)	1	0	0	0	300	0	0	0
	poisson vert (quintaux)	1	0	0	0	50	0	0	0
	saumon (barils)	1	0	0	0	40	0	0	0
Mille-Vaches	bois (cordes)	16	10	1	1	534	353	25	25
	dormants (unité)	0	0	0	2	0	0	0	2 240
Moisie	ferraille (quintaux)	0	0	1	0	0	0	1	0
Natashquan	bardeau (mille)	0	1	0	0	0	50	0	0
	fourrures (boîtes)	0	1	0	0	0	10	0	0
	hareng (barils)	1	9	0	0	200	1 197	0	0
	huile de morue (gallons)	0	2	0	0	0	245	0	0
	huile de phoque (gallons)	0	2	0	0	0	490	0	0
	plumes (barils)	0	1	0	0	0	6	0	0
	poisson vert (barils)	1	10	0	0	2	1 072	0	0
	saumon (barils)	1	3	0	0	25	31	0	0
	truite (barils)	0	2	0	0	0	2	0	0
	Pointe-des-Monts	ferraille (quintaux)	0	0	1	0	0	0	5
hareng (barils)		1	0	0	0	30	0	0	0
madriers (unité)		0	0	1	0	0	0	1 500	0
Petite-Romaine	bois (cordes)	0	1	0	0	0	31	0	0
	peinture (barils)	0	1	0	0	0	134	0	0
	poisson vert (barils)	0	1	0	0	0	70	0	0
Pigou	poisson vert (barils)	0	1	0	0	0	250	0	0
Portneuf-sur-Mer	bardeau (mille)	0	0	1	0	0	0	4	0
	beurre (livres)	0	0	1	0	0	0	400	0
	bois (cordes)	0	20	46	26	0	652	1 645	1 066
	dormants (unité)	0	0	0	1	0	0	0	1 000
	madriers (unité)	0	4	0	2	0	6 450	0	3 500
	planches (unité)	0	2	0	2	0	4 100	0	8 582
	pulpe (paquet (parcel))	0	1	0	0	0	500	0	0
	pulpe (tonnes)	0	2	0	0	0	18	0	0

		arrivages				quantité			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
<i>Côte Nord (suite)</i> Rivière-Pentecôte	huile de morue (gallons)	0	0	1	0	0	0	750	0
	madriers (unité)	0	0	3	0	0	0	3 511	0
	planches (unité)	0	0	1	0	0	0	1 800	0
	poisson vert (barils)	0	1	0	0	0	500	0	0
Rivière-Saint-Jean	bois (cordes)	1	0	0	0	20	0	0	0
	ferraille (quintaux)	0	1	0	0	0	2	0	0
	hareng (barils)	1	0	0	0	8	0	0	0
	huile de morue (gallons)	1	0	0	0	60	0	0	0
	peaux vertes (unité)	0	1	0	0	0	60	0	0
	poisson séché (quintaux)	1	1	0	0	15	25	0	0
	poisson vert (barils)	2	0	0	0	73	0	0	0
	poisson vert (quintaux)	1	0	0	0	36	0	0	0
	saumon (barils)	1	0	0	0	10	0	0	0
	truite (barils)	1	0	0	0	1	0	0	0
Sault-au-Mouton	bois (cordes)	0	2	0	0	0	99	0	0
	madriers (unité)	0	1	0	0	0	1 916	0	0
	planches (unité)	0	2	0	0	0	3 833	0	0
Sept-Îles	hareng (barils)	0	2	0	0	0	40	0	0
	huile de morue (gallons)	1	2	0	0	90	360	0	0
	poisson vert (barils)	0	5	1	0	0	630	20	0
	poisson vert (quintaux)	0	2	0	0	0	180	0	0
Tadoussac	bois (cordes)	1	10	6	3	17	226	167	155
	huile de phoque (gallons)	1	0	0	0	560	0	0	0
	madriers (unité)	0	1	0	0	0	1 000	0	0
Baie-Trinité	ferraille (quintaux)	0	1	0	0	0	25	0	0
	poisson vert (barils)	0	1	1	0	0	40	40	0

		arrivages				quantité			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
<i>Côte nord labradorienne</i>									
Bonne-Espérance	ferraille (quintaux)	0	0	2	0	0	0	3	0
	huile de phoque (gallons)	0	0	2	0	0	0	5 950	0
	poisson vert (barils)	0	0	1	0	0	0	20	0
Bradore	hareng (barils)	0	2	0	0	0	580	0	0
	huile de morue (gallons)	0	1	0	0	0	2 200	0	0
	huile de phoque (gallons)	0	2	0	0	0	5 600	0	0
	peaux de phoque (unité)	0	1	0	0	0	102	0	0
	poisson vert (barils)	0	2	0	0	0	252	0	0
	poisson vert (quintaux)	0	2	0	0	0	42	0	0
	saumon (barils)	0	2	0	0	0	305	0	0
	truite (barils)	0	1	0	0	0	15	0	0
Esquimaux Point	bois (cordes)	0	0	2	0	0	0	20	0
	ferraille (quintaux)	0	0	2	0	0	0	31	0
	flétan (barils)	0	1	0	0	0	5	0	0
	fouurrures (boîtes)	0	2	0	0	0	9	0	0
	hareng (barils)	6	27	9	0	1 127	4 987	1 439	0
	huile de morue (gallons)	4	15	9	0	3 830	3 450	3 095	0
	huile de phoque (gallons)	8	10	1	0	19 691	5 445	1 050	0
	peaux de phoque (unité)	0	1	0	0	0	14	0	0
	plumes (barils)	0	1	0	0	0	4	0	0
	poisson séché (quintaux)	0	2	1	0	0	170	30	0
	poisson vert (barils)	1	28	13	0	2	2 613	1 059	0
	poisson vert (quintaux)	0	2	0	0	0	75	0	0
	saumon (barils)	2	9	3	0	26	148	24	0
	truite (barils)	0	4	2	0	0	18	15	0
	tuile à couverture (quintaux)	1	0	0	0	1	0	0	0
Kegashka	poisson vert (barils)	0	1	0	0	0	18	0	0
	poisson vert (quintaux)	0	1	0	0	0	18	0	0

<i>Côte nord labradorienne (suite)</i>		<i>arrivages</i>				<i>quantité</i>			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Labrador	choose? (boîtes)	0	1	0	0	0	3	0	0
	ferraille (quintaux)	0	1	0	0	0	3	0	0
	fourrures (boîtes)	0	2	0	0	0	8	0	0
	hareng (barils)	13	4	4	0	4 298	410	1 250	0
	huile de morue (gallons)	4	3	3	0	7 980	4 075	5 590	0
	huile de phoque (gallons)	2	5	0	0	7 585	24 115	0	0
	plumes (barils)	0	1	0	0	0	4	0	0
	poisson séché (quintaux)	3	1	2	0	80	40	55	0
	poisson vert (barils)	3	4	3	0	200	360	569	0
	poisson vert (quintaux)	2	1	0	0	25	15	0	0
	saumon (barils)	6	2	3	0	489	14	61	0
	truite (barils)	3	1	3	0	48	1	71	0
Rivière-à-la-Croix	bois (cordes)	0	1	0	0	0	20	0	0
Baie-Rouge	hareng (barils)	1	0	0	0	761	0	0	0

<i>Estuaire</i>		<i>arrivages</i>				<i>quantité</i>			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Anse-à-Gilles	bois (cordes)	2	4	0	0	60	110	0	0
Batture-aux-Loups-Marins	chevaux (unité)	0	1	0	0	0	1	0	0
	farine (sacs)	0	1	0	0	0	500	0	0
	madriers (unité)	0	1	0	0	0	100	0	0
Bic	avoine (boisseaux)	2	0	0	0	590	0	0	0
	beurre (livres)	1	0	0	0	2 500	0	0	0
	bois (cordes)	14	3	0	0	450	82	0	0
	farine (barils)	2	0	0	0	850	0	0	0
	ferraille (quintaux)	2	0	0	0	9	0	0	0
	lin (boisseaux)	3	0	0	0	199	0	0	0
	madriers (unité)	1	0	0	0	441	0	0	0
	maïs (boisseaux)	1	0	0	0	3 200	0	0	0
	orge (boisseaux)	1	0	0	0	800	0	0	0
	patates (boisseaux)	3	0	0	0	140	0	0	0
	planches (unité)	0	0	1	0	0	0	5 000	0
	poisson vert (barils)	1	0	0	0	19	0	0	0
	tuile à couverture (quintaux)	1	0	0	0	12	0	0	0
Cacouna	bardeau (mille)	0	5	0	0	0	564	0	0
	beurre (livres)	0	1	0	0	0	2 000	0	0
	bois (cordes)	0	1	1	0	0	2	40	0
	maïs (boisseaux)	1	0	0	0	1 300	0	0	0
	patates (boisseaux)	0	0	1	0	0	0	800	0
	patates (boisseaux)	1	9	0	0	200	5 950	0	0
	sardines («tines»)	0	2	0	0	0	73	0	0
	saumon (barils)	0	0	1	0	0	0	10	0
Green Island	bois (cordes)	0	0	1	0	0	0	40	0
	ferraille (quintaux)	0	0	1	0	0	0	1	0
	patates (boisseaux)	0	0	4	0	0	0	1 800	0
	poisson vert (barils)	0	0	1	0	0	0	175	0
	sardines («tines»)	0	0	2	0	0	0	850	0
	truite (barils)	0	0	1	0	0	0	6	0

<i>Estuaire (suite)</i>		<i>arrivages</i>				<i>quantité</i>			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Île Verte	avoine (boisseaux)	2	0	0	0	200	0	0	0
	beurre (livres)	3	2	0	0	4 300	300	0	0
	bois (cordes)	1	0	0	0	42	0	0	0
	ferraille (quintaux)	0	1	0	0	0	3	0	0
	hareng (barils)	4	0	0	0	114	0	0	0
	hareng frais (barils)	0	1	0	0	0	16	0	0
	hareng fumé (douzaines)	0	4	0	0	0	17 500	0	0
	lin (boisseaux)	3	0	0	0	237	0	0	0
	oeufs (douzaines)	0	1	0	0	0	200	0	0
	patates (boisseaux)	2	3	0	0	850	531	0	0
	poisson vert (barils)	0	1	0	0	0	90	0	0
	sardines («tines»)	4	3	0	0	320	220	0	0
Kamouraska	«shads» (barils)	1	0	0	0	2	0	0	0
	anguilles (barils)	1	0	0	0	1	0	0	0
	avoine (boisseaux)	4	0	0	0	1 880	0	0	0
	beurre (livres)	4	0	0	0	6 680	0	0	0
	bois (cordes)	5	0	1	0	100	0	20	0
	foin (balles)	1	0	0	0	800	0	0	0
	lin (boisseaux)	3	0	0	0	412	0	0	0
	patates (boisseaux)	3	0	0	0	250	0	0	0
	sardines («tines»)	1	1	0	0	400	10	0	0
	«slabs» (charges)	1	0	0	0	20	0	0	0
	anguilles (barils)	0	1	0	0	0	16	0	0
L'Islet	avoine (boisseaux)	1	0	0	0	16	0	0	0
	beurre (livres)	16	0	0	0	3 933	0	0	0
	bois (cordes)	31	18	3	0	704	411	45	0
	chevaux (unité)	4	0	0	0	5	0	0	0
	farine (sacs)	0	1	0	0	0	50	0	0
	ferraille (quintaux)	1	0	0	0	3	0	0	0
	lin (boisseaux)	2	1	0	0	21	63	0	0
	moutons (unité)	8	1	0	0	19	50	0	0
	patates (boisseaux)	0	0	0	1	0	0	0	400
	patates (boisseaux)	10	1	0	0	1 166	20	0	0
	pierre (toises)	1	0	0	0	2	0	0	0
	planches (unité)	0	1	0	0	0	400	0	0
	vaches (unité)	6	0	0	0	15	0	0	0
Métis	avoine (boisseaux)	1	0	0	0	300	0	0	0
	bois (cordes)	5	3	1	0	148	130	57	0
	briques (mille)	1	0	0	0	17	0	0	0
	ferraille (quintaux)	0	1	0	0	0	3	0	0
	madriers (unité)	0	5	0	0	0	53 564	0	0
	oeufs (douzaines)	0	1	0	0	0	400	0	0
	orge (boisseaux)	0	2	0	0	0	400	0	0
	patates (boisseaux)	0	0	0	1	0	0	0	600
	patates (boisseaux)	1	2	0	0	2 000	3 700	0	0
	planches (unité)	0	3	0	1	0	22 689	0	3 750
	wrecked materials (tonnes)	0	1	0	0	0	40	0	0
Rivière-du-Loup	avoine (boisseaux)	0	1	0	0	0	100	0	0
	bardeau (mille)	0	16	0	0	0	2 204	0	0
	beurre (livres)	2	2	0	0	720	250	0	0
	bois (cordes)	3	0	0	1	47	0	0	35
	charbon (tonnes)	0	0	1	0	0	0	300	0
	ferraille (quintaux)	1	1	0	0	2	5	0	0
	huile de phoque (gallons)	0	1	0	0	0	455	0	0
	lin (boisseaux)	3	0	0	0	118	0	0	0
	madriers (unité)	4	0	1	1	15 956	0	8 456	500
	patates (boisseaux)	6	4	0	0	1 809	1 780	0	0

		arrivages				quantité			
Estuaire (suite)		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Rivière-du-Loup (suite)	peaux de phoque (unité)	0	1	0	0	0	76	0	0
	piquets (unité)	0	2	0	0	0	1 200	0	0
	planches (unité)	0	3	2	1	0	25 499	24 583	5 000
	poisson vert (barils)	1	1	0	0	10	25	0	0
	sardines («tines»)	0	1	0	0	0	12	0	0
	saumon (barils)	1	0	0	0	10	0	0	0
Rimouski	avoine (boisseaux)	1	1	0	0	800	200	0	0
	bois (cordes)	6	0	0	0	209	0	0	0
	dormants (unité)	0	0	0	1	0	0	0	1 200
	lin (boisseaux)	1	1	0	0	80	15	0	0
	madriers (unité)	0	1	0	0	0	3 000	0	0
	orge (boisseaux)	0	1	0	0	0	410	0	0
	patates (boisseaux)	2	0	0	0	1 500	0	0	0
	planches (unité)	1	3	0	0	9 000	14 538	0	0
Rivière-Ouelle	«shads» (barils)	1	0	0	0	3	0	0	0
	anguilles (barils)	2	0	0	0	400	0	0	0
	avoine (boisseaux)	8	3	0	0	2 365	900	0	0
	beurre (livres)	3	0	0	0	2 900	0	0	0
	bois (cordes)	11	2	0	0	228	31	0	0
	cèdre (pièces)	0	1	0	0	0	60	0	0
	ferraille (quintaux)	0	2	0	0	0	26	0	0
	foin (balles)	1	1	0	0	100	300	0	0
	lin (boisseaux)	2	1	0	0	400	50	0	0
	madriers (unité)	1	2	0	0	1 600	600	0	0
	orge (boisseaux)	1	0	0	0	1 500	0	0	0
	os (barils)	0	1	0	0	0	3	0	0
	patates (boisseaux)	2	0	0	0	230	0	0	0
	planches (unité)	3	2	0	0	6 767	550	0	0
	tuile à couverture (quintaux)	2	0	0	0	1 160	0	0	0
	anguilles (barils)	2	0	0	0	100	0	0	0
	avoine (boisseaux)	13	0	1	0	882	0	1 400	0
	beurre (livres)	25	5	0	0	13 955	1 500	0	0
Sainte-Anne-de-la-Pocatière	bois (cordes)	5	2	0	0	56	18	0	0
	ferraille (quintaux)	1	2	0	0	1 000	4	0	0
	fèves (boisseaux)	4	0	0	0	9	0	0	0
	huile de morue (gallons)	0	0	1	0	0	0	3 500	0
	lin (boisseaux)	9	0	0	0	154	0	0	0
	moutons (unité)	24	0	0	0	107	0	0	0
	œufs (douzaines)	0	2	0	0	0	300	0	0
	patates (boisseaux)	0	0	1	0	0	0	1 000	0
	patates (boisseaux)	28	2	0	0	4 459	22	0	0
	planches (unité)	2	2	1	0	2 700	6 033	4 166	0
	pois (boisseaux)	1	0	0	0	20	0	0	0
	tuile à couverture (quintaux)	8	0	0	0	24	0	0	0
	volaille (unité)	23	0	0	0	513	0	0	0
	anguilles (barils)	2	0	0	0	10	0	0	0
	avoine (boisseaux)	4	0	0	0	400	0	0	0
	beurre (livres)	3	0	0	0	20 630	0	0	0
	bois (cordes)	4	0	0	0	41	0	0	0
	ferraille (quintaux)	1	0	0	0	450	0	0	0
Saint-André	foin (balles)	1	0	0	0	800	0	0	0
	hareng (barils)	1	0	0	0	8	0	0	0
	lin (boisseaux)	3	0	0	0	450	0	0	0
	patates (boisseaux)	4	0	0	0	1 050	0	0	0
	sardines («tines»)	1	0	0	0	12	0	0	0
	beurre (livres)	1	0	0	0	150	0	0	0
	bois (cordes)	16	1	0	0	931	30	0	0
Saint-Fabien									

<i>Estuaire (suite)</i>		<i>arrivages</i>				<i>quantité</i>			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Sainte-Flavie	avoine (boisseaux)	4	0	0	0	2 000	0	0	0
	beurre (livres)	2	0	0	0	560	0	0	0
	bois (cordes)	3	0	0	0	87	0	0	0
	ferraille (quintaux)	4	0	1	0	32	0	1	0
	lin (boisseaux)	1	0	0	0	25	0	0	0
	orge (boisseaux)	2	0	0	0	3 000	0	0	0
	patates (boisseaux)	3	0	0	0	656	0	0	0
Saint-Jean-Port-Joli	anguilles (barils)	2	1	1	0	11	15	40	0
	avoine (boisseaux)	1	0	0	0	28	0	0	0
	beurre (livres)	5	1	1	0	2 208	1 000	10 000	0
	bois (cordes)	53	48	16	0	1 621	1 653	560	0
	briques (mille)	0	1	0	0	0	30	0	0
	ferraille (quintaux)	1	2	0	0	28	5	0	0
	lin (boisseaux)	1	1	0	0	175	24	0	0
	madriers (unité)	0	0	0	1	0	0	0	1 900
	moutons (unité)	1	0	0	0	10	0	0	0
	œufs (douzaines)	0	2	0	0	0	100	0	0
	patates (boisseaux)	0	0	3	0	0	0	1 700	0
	patates (boisseaux)	9	1	0	0	495	30	0	0
	planches (unité)	1	0	0	0	200	0	0	0
	sucré d'érable (livres)	0	2	0	0	0	2 500	0	0
	volaille (unité)	1	0	0	0	56	0	0	0
Sainte-Luce	avoine (boisseaux)	3	1	0	0	2 550	80	0	0
	bois (cordes)	2	1	0	0	11	30	0	0
	cèdre (pièces)	0	1	0	0	0	30	0	0
	lin (boisseaux)	1	0	0	0	50	0	0	0
	patates (boisseaux)	6	0	0	0	2 765	0	0	0
	poisson vert (barils)	1	0	0	0	50	0	0	0
Saint-Roch-des-Aulnais	anguilles (barils)	6	0	0	0	34	0	0	0
	avoine (boisseaux)	2	0	0	0	1 460	0	0	0
	beurre (livres)	12	3	0	0	3 970	1 250	0	0
	bois (cordes)	24	9	1	0	425	230	25	0
	ferraille (quintaux)	1	0	0	0	8	0	0	0
	foin (balles)	0	1	0	0	0	500	0	0
	lin (boisseaux)	2	0	0	0	51	0	0	0
	moutons (unité)	1	0	0	0	10	0	0	0
	œufs (douzaines)	0	2	0	0	0	350	0	0
	patates (boisseaux)	18	7	0	0	8 097	2 950	0	0
	planches (unité)	3	0	0	0	570	0	0	0
Saint-Simon	bleuets (boîtes)	0	1	0	0	0	400	0	0
	bois (cordes)	13	2	0	0	436	38	0	0
	lin (boisseaux)	1	0	0	0	6	0	0	0
Trois-Pistoles	avoine (boisseaux)	2	0	0	0	600	0	0	0
	beurre (livres)	5	3	0	0	2 810	400	0	0
	bois (cordes)	16	2	4	1	438	38	62	45
	dormants (unité)	0	0	1	7	0	0	540	4 800
	ferraille (quintaux)	0	0	1	0	0	0	1	0
	hareng (barils)	1	0	0	0	9	0	0	0
	huile de morue (gallons)	1	0	0	0	440	0	0	0
	huile de phoque (gallons)	1	1	0	0	760	350	0	0
	lin (boisseaux)	1	0	0	0	30	0	0	0
	œufs (douzaines)	0	3	0	0	0	220	0	0
	orge (boisseaux)	1	0	0	0	100	0	0	0
	patates (boisseaux)	0	0	1	0	0	0	400	0
	patates (boisseaux)	4	2	0	0	150	300	0	0
	planches (unité)	0	0	0	1	0	0	0	3 750

<i>Estuaire (suite)</i>		<i>arrivages</i>				<i>quantité</i>			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Trois-Saumons	beurre (livres)	2	1	0	0	1 308	50	0	0
	bois (cordes)	84	15	2	1	2 530	459	66	19
	dormants (unité)	0	0	0	1	0	0	0	300
	oeufs (douzaines)	0	1	0	0	0	200	0	0
	orge (boisseaux)	1	0	0	0	30	0	0	0
	patates (boisseaux)	5	0	0	0	196	0	0	0
	planches (unité)	2	0	0	2	325	0	0	7 916

<i>Maritimes</i>		<i>arrivages</i>				<i>quantité</i>			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Bathurst	bois (cordes)	3	0	0	0	27	0	0	0
	huile de morue (gallons)	5	0	0	0	1 060	0	0	0
	maquereau (barils)	1	0	0	0	81	0	0	0
	poisson séché (quintaux)	2	0	0	0	65	0	0	0
	poisson vert (barils)	6	0	0	0	796	0	0	0
	poisson vert (quintaux)	1	0	0	0	52	0	0	0
	saumon (barils)	1	0	0	0	16	0	0	0
Caraquet	bois (cordes)	0	1	2	0	0	40	35	0
	greard stones (?) (unité)	0	1	0	0	0	86	0	0
	hareng (barils)	1	0	0	0	50	0	0	0
	huile de morue (gallons)	3	2	0	0	90	1 645	0	0
	huîtres (barils)	0	3	0	0	0	1 140	0	0
	patates (boisseaux)	0	1	0	0	0	3 650	0	0
	poisson séché (quintaux)	3	1	0	0	46	60	0	0
Glace Bay	poisson vert (barils)	4	3	0	0	299	250	0	0
	charbon (tonnes)	0	10	8	0	0	2 673	1 421	0
	huile de morue (gallons)	0	6	0	0	0	1 247	0	0
	planches (unité)	0	1	0	0	0	2 491	0	0
	hareng (barils)	0	1	0	0	0	750	0	0
	planches (unité)	7	0	0	0	14 400	0	0	0
	Indian Cove	2	1	1	0	4	1	1	0
Iles de la Madeleine	ferraille (quintaux)	1	5	0	0	7	455	0	0
	hareng (barils)	3	5	1	0	1 770	3 845	2 256	0
	huile de morue (gallons)	7	5	0	0	26 788	3 600	0	0
	huile de phoque (gallons)	0	1	0	0	0	60	0	0
	madriers (unité)	5	1	0	0	284	20	0	0
	maquereau (barils)	7	3	0	0	489	217	0	0
	poisson séché (quintaux)	6	5	1	0	358	630	4	0
	poisson vert (barils)	3	1	0	0	53	100	0	0
	poisson vert (quintaux)	1	1	0	0	20	1	0	0
	saumon (barils)	0	1	0	0	0	4	0	0
Margaree	huile de morue (gallons)	0	2	0	0	0	510	0	0
	maquereau (barils)	0	1	0	0	0	2	0	0
	poisson séché (quintaux)	0	1	0	0	0	30	0	0
	poisson vert (barils)	0	2	0	0	0	410	0	0
	poisson vert (quintaux)	1	0	0	0	45	0	0	0
New-Bandon	bois (cordes)	1	0	0	0	3 500	0	0	0
Ile-du-Prince-Edouard	patates (boisseaux)	1	0	0	0	40	0	0	0
Pictou	bois (cordes)	0	2	1	0	0	224	120	0
Summerside	charbon (tonnes)	1	0	0	0	689	0	0	0
Sydney	madriers (unité)	0	2	0	0	0	4 254	0	0

<i>Ontario (sauf Outaouais)</i>		<i>arrivages</i>				<i>quantité</i>			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Brockville	madriers (unité)	5	0	0	0	180 681	0	0	0
Kingston	madriers (unité)	0	3	0	0	0	17 079	0	0

<i>Ouest du Québec</i>		<i>arrivages</i>				<i>quantité</i>			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Beauharnois	avoine (boisseaux)	0	1	0	0	0	10 000	0	0
Chambly	avoine (boisseaux)	0	1	0	0	0	2 136	0	0
Contrecoeur	avoine (boisseaux)	0	3	0	0	0	8 000	0	0
	patates (boisseaux)	0	1	0	0	0	3 000	0	0
Lacolle	pommes (boisseaux)	0	2	0	0	0	800	0	0
Lanoraie	foin (balles)	3	0	0	0	18 500	0	0	0
L'Assomption	madriers (unité)	2	0	0	0	7 740	0	0	0
Longueuil	avoine (boisseaux)	1	0	0	0	630	0	0	0
Montréal	avoine (boisseaux)	18	12	14	1	32 750	30 597	48 166	1 400
	blé (boisseaux)	8	5	0	1	3 278	8 625	0	500
	briques (mille)	2	1	0	0	9	10	0	0
	chevaux (unité)	5	7	7	7	69	546	587	1 388
	clous (barils)	0	3	0	0	0	915	0	0
	clous (boîtes)	0	1	0	0	0	200	0	0
	dynamite (boîtes)	0	1	0	0	0	2	0	0
	farine (barils)	114	54	9	6	188 161	77 661	14 645	5 835
	farine (sacs)	52	52	32	16	55 201	80 962	61 596	21 440
	fèves (boisseaux)	11	1	1	0	968	30	80	0
	flétan (barils)	0	1	1	0	0	267	932	0
	goudron (barils)	0	1	0	0	0	35	0	0
	graisse («buckets»)	0	2	0	0	0	600	0	0
	graisse (barils (?))	0	1	0	0	0	200	0	0
	huile de phoque (gallons)	1	0	0	0	150	0	0	0
	lin (boisseaux)	1	0	0	0	200	0	0	0
	madriers (unité)	4	7	14	4	29 498	13 620	29 832	8 600
	maïs (boisseaux)	12	29	19	0	36 253	120 620	33 858	0
	moutons (unité)	1	1	0	0	12	1 197	0	0
	œufs (douzaines)	0	1	5	0	0	100	8 420	0
	orge (boisseaux)	14	10	10	0	22 034	65 874	8 138	0
	patates (boisseaux)	0	0	6	0	0	0	786	0
	patates (boisseaux)	6	2	0	0	656	34 471	0	0
	peinture (barils)	0	1	0	0	0	300	0	0
	pois (boisseaux)	17	10	9	1	17 444	14 548	8 757	4 750
	poisson vert (barils)	2	0	0	0	52	0	0	0
	porc (barils)	0	1	0	0	0	102	0	0
	poudre (barils)	0	1	0	0	0	25	0	0
	son (tonnes)	35	32	16	8	2 150	1 087	419	315
	térébenthine (gallons)	0	1	0	0	0	20	0	0
	tuile à couverture (quintaux)	2	0	0	0	46	0	0	0
	vaches (unité)	1	0	0	0	2	0	0	0
	volaille (unité)	0	1	0	0	0	519	0	0
Saint-Charles	avoine (boisseaux)	0	2	3	0	0	4 700	6 000	0
Saint-Hubert	avoine (boisseaux)	0	0	1	0	0	0	2 500	0
Saint-Jean	avoine (boisseaux)	1	0	0	0	8	0	0	0
	beurre (livres)	3	0	0	0	315	0	0	0
	patates (boisseaux)	2	0	0	0	119	0	0	0
	vaches (unité)	1	0	0	0	2	0	0	0
Saint-Ours	avoine (boisseaux)	6	9	3	0	8 650	19 100	4 860	0
	foin (balles)	3	0	0	0	15 800	0	0	0
Saint-Sulpice	avoine (boisseaux)	1	0	0	0	1 225	0	0	0
Valleyfield	avoine (boisseaux)	0	1	0	0	0	10 000	0	0

		arrivages				quantité			
Outaouais		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Buckingham	madriers (unité)	1	0	0	0	108 908	0	0	0
Ottawa	avoine (boisseaux)	0	0	1	0	0	0	5 000	0
	madriers (unité)	9	40	17	13	535 058	1 098 626	357 000	139 000
	maïs (boisseaux)	0	0	1	0	0	0	1 000	0

		arrivages				quantité			
Péninsule gaspésienne		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Baie-des-Chaleurs	bois (cordes)	1	0	0	0	23	0	0	0
	dormants (unité)	0	0	0	1	0	0	0	1 200
	hareng (barils)	1	0	0	0	2	0	0	0
	huile de morue (gallons)	1	0	0	0	190	0	0	0
	poisson séché (quintaux)	2	0	0	0	170	0	0	0
	poisson vert (barils)	1	0	0	0	200	0	0	0
	poisson vert (quintaux)	2	0	0	0	46	0	0	0
Cap-à-la-Baleine	bois (cordes)	3	0	0	0	125	0	0	0
Carleton	avoine (boisseaux)	1	0	0	0	600	0	0	0
	bois (cordes)	1	0	0	0	35	0	0	0
	patates (boisseaux)	1	0	0	0	1 800	0	0	0
Cap-Chatte	beurre (livres)	1	1	1	0	400	4 000	5 000	0
	bois (cordes)	5	2	1	0	225	44	10	0
	ferraille (quintaux)	2	0	0	0	106	0	0	0
	lin (boisseaux)	2	0	0	0	27	0	0	0
	maquereau (barils)	1	0	0	0	26	0	0	0
	planches (unité)	0	0	1	0	0	0	3 833	0
	poisson séché (quintaux)	1	0	0	0	60	0	0	0
	poisson vert (barils)	3	2	1	0	181	368	100	0
	saumon (barils)	0	1	0	0	0	6	0	0
	truite (barils)	0	1	0	0	0	2	0	0
Gaspé	«grind stone» (tonnes)	0	1	0	0	0	37	0	0
	«junk» (quintaux)	1	0	0	0	1	0	0	0
	«shads» (barils)	2	0	0	0	6	0	0	0
	«slabs» (charges)	1	0	0	0	5	0	0	0
	avoine (boisseaux)	2	1	0	0	237	50	0	0
	beurre (livres)	1	0	0	0	60	0	0	0
	blé (boisseaux)	1	0	0	0	4	0	0	0
	bleuets (boîtes)	0	0	0	1	0	0	0	2 500
	bois (cordes)	8	13	10	0	139	206	164	0
	charbon (tonnes)	0	3	0	0	0	301	0	0
	dormants (unité)	0	1	0	0	0	700	0	0
	farine (barils)	1	0	0	0	5	0	0	0
	ferraille (quintaux)	3	2	2	0	14	35	31	0
	hareng (barils)	7	3	2	0	994	1 001	115	0
	huile de baleine (gallons)	2	0	0	0	3 800	0	0	0
	huile de morue (gallons)	36	19	13	0	23 507	11 050	14 245	0
	huîtres (barils)	0	1	0	0	0	380	0	0
	madriers (unité)	0	3	0	1	0	6 000	0	2 500
	maquereau (barils)	2	0	1	0	6	0	30	0
	orge (boisseaux)	1	0	0	0	21	0	0	0
	planches (unité)	0	1	0	0	0	4 166	0	0
	poisson séché (quintaux)	25	7	5	0	3 197	364	75	0
	poisson vert (barils)	33	13	4	0	7 678	2 094	500	0
	poisson vert (quintaux)	16	4	0	0	1 564	175	0	0
	rails (tonnes)	0	1	0	0	0	80	0	0
	rails (unité)	0	1	0	0	0	200	0	0
	rails d'acier (unité)	0	3	0	0	0	905	0	0
	saumon (barils)	14	0	0	0	287	0	0	0
	truite (barils)	2	0	0	0	5	0	0	0

<i>Péninsule gaspésienne (suite)</i>		<i>arrivages</i>				<i>quantité</i>			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Gaspé (suite)	tuile à couverture (quintaux)	2	0	0	0	11	0	0	0
	wrecked materials (tonnes)	0	1	0	0	0	80	0	0
	wrecked materials (unité)	0	3	0	0	0	3	0	0
Grande-Rivière	bois (cordes)	0	5	0	0	0	117	0	0
Grosses-Roches	bois (cordes)	1	0	0	0	25	0	0	0
Maria	avoine (boisseaux)	1	0	0	0	100	0	0	0
	bois (cordes)	1	0	0	0	10	0	0	0
	poisson vert (barils)	1	0	0	0	7	0	0	0
Matane	avoine (boisseaux)	0	1	0	0	0	500	0	0
	bardeau (mille)	0	1	1	0	0	30	10	0
	beurre (livres)	0	2	1	0	0	19 600	2 500	0
	bois (cordes)	22	8	4	2	1 163	154	109	50
	dormants (unité)	0	0	0	8	0	0	0	8 110
	farine (barils)	0	1	0	0	0	825	0	0
	hareng (barils)	1	0	0	0	70	0	0	0
	huile de morue (gallons)	0	0	1	0	0	0	140	0
	lin (boisseaux)	1	1	0	0	10	90	0	0
	madriers (unité)	0	1	7	3	0	4 854	7 680	4 200
	maïs (boisseaux)	0	1	0	0	0	1 000	0	0
	œufs (douzaines)	0	1	0	0	0	300	0	0
	orge (boisseaux)	0	1	0	0	0	40	0	0
	patates (boisseaux)	0	0	1	1	0	0	20	800
	patates (boisseaux)	1	0	0	0	450	0	0	0
	planches (unité)	0	6	1	0	0	26 256	4 000	0
	poisson vert (barils)	0	2	1	0	0	86	31	0
	poisson vert (quintaux)	1	0	0	0	25	0	0	0
	son (tonnes)	1	1	0	0	1	12	0	0
	timber (pièces)	0	1	0	0	0	5	0	0
Meschin	bois (cordes)	1	0	0	0	30	0	0	0
	poisson vert (barils)	1	0	0	0	25	0	0	0
Mont-Louis	bois (cordes)	0	1	0	0	0	33	0	0
	huile de morue (gallons)	0	1	0	0	0	105	0	0
New-Carlisle	«Bell semedeals (?)» (pieds)	0	1	0	0	0	50 000	0	0
	avoine (boisseaux)	1	0	0	0	115	0	0	0
	bois (cordes)	2	0	0	0	70	0	0	0
	hareng (barils)	3	0	0	0	11	0	0	0
	huile de morue (gallons)	3	0	1	0	660	0	1 000	0
	poisson séché (quintaux)	2	1	0	0	160	30	0	0
	poisson vert (barils)	2	2	0	0	586	900	0	0
	poisson vert (quintaux)	2	0	0	0	262	0	0	0
	saumon (barils)	2	0	0	0	50	0	0	0
Pabos	dormants (unité)	0	0	0	1	0	0	0	1 800
	huile de phoque (gallons)	0	1	0	0	0	1 050	0	0
	madriers (unité)	0	3	2	0	0	4 425	2 750	0
	palis (de clôture) (pieds)	0	1	0	0	0	2 229	0	0
	planches (unité)	0	3	2	1	0	15 616	7 482	3 833
	poisson séché (quintaux)	0	1	0	0	0	40	0	0
	poisson vert (barils)	0	1	0	0	0	40	0	0
Paspébiac	bardeau (mille)	0	0	1	0	0	0	3	0
	bois (cordes)	1	0	0	0	10	0	0	0
	hareng (barils)	0	0	1	0	0	0	97	0
	huile de morue (gallons)	1	2	3	0	60	4 525	12 680	0
	poisson séché (quintaux)	1	0	0	0	50	0	0	0
	poisson vert (barils)	1	2	0	0	340	430	0	0
	poisson vert (quintaux)	1	1	0	0	60	50	0	0

<i>Péninsule gaspésienne (suite)</i>		<i>arrivages</i>				<i>quantité</i>			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Percé	bois (cordes)	2	0	0	0	18	0	0	0
	huile de morue (gallons)	3	0	0	0	1 200	0	0	0
	poisson séché (quintaux)	3	0	0	0	941	0	0	0
	poisson vert (barils)	3	0	0	0	491	0	0	0
	poisson vert (quintaux)	1	0	0	0	200	0	0	0
	saumon (barils)	1	0	0	0	16	0	0	0
Rivière-au-Renard	rails (tonnes)	0	1	0	0	0	60	0	0
	rails d'acier (unité)	0	4	0	0	0	1 308	0	0
Rivière-Blanche	bardeau (mille)	0	0	3	0	0	0	752	0
	beurre (livres)	0	1	1	0	0	2 500	2 500	0
	bois (cordes)	0	13	1	0	0	286	11	0
	cèdre (pièces)	0	4	0	0	0	128	0	0
	cèdre (pieds)	0	1	0	0	0	700	0	0
	madriers (unité)	0	1	4	1	0	100	5 350	1 000
	oeufs (douzaines)	0	1	0	0	0	250	0	0
	square timber (pièces)	0	2	0	0	0	107	0	0
	avoine (boisseaux)	0	1	0	0	0	750	0	0
	beurre (livres)	0	1	1	0	0	1 000	5 000	0
Sainte-Anne-des-Monts	bois (cordes)	3	8	3	0	109	264	88	0
	dormants (unité)	0	1	0	1	0	100	0	1 500
	huile de morue (gallons)	1	0	0	0	600	0	0	0
	manches à balais (unité)	0	1	0	0	0	20 000	0	0
	patates (boisseaux)	0	0	1	0	0	0	100	0
	plâtre (tonnes)	0	1	0	0	0	80	0	0
	poisson vert (barils)	2	4	2	0	38	432	160	0
	poisson vert (quintaux)	0	1	0	0	0	100	0	0
	telegraph p (?) (p ?)	0	1	0	0	0	283	0	0
	bois (cordes)	3	0	0	0	298	0	0	0
	dormants (unité)	0	0	0	1	0	0	0	1 200

<i>Région immédiate de Québec</i>		<i>arrivages</i>				<i>quantité</i>			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Ange-Gardien	bois (cordes)	42	92	32	13	1 230	2 456	966	333
	briques (mille)	0	1	0	0	0	8	0	0
Beaumont	madriers (unité)	0	1	0	0	0	2 600	0	0
	pierre (toises)	0	1	0	0	0	1	0	0
	planches (unité)	1	0	0	0	2 200	0	0	0
Berthier-en-Bas	«slabs» (charges)	0	0	1	0	0	0	40	0
	bois (cordes)	3	2	4	0	46	56	136	0
	foin (balles)	2	1	1	0	1 060	950	800	0
Cap-Rouge	bois (cordes)	2	1	0	0	24	23	0	0
	écorce (cordes)	0	1	0	0	0	24	0	0
Cap-Santé	bois (cordes)	1	0	0	0	25	0	0	0
Château-Richer	«beams» (unité)	0	0	1	0	0	0	50	0
	«slabs» (charges)	1	1	2	0	25	80	140	0
	bardeau (mille)	0	0	2	0	0	0	61	0
	bleuets (boîtes)	0	1	0	0	0	60	0	0
	bois (cordes)	369	227	161	80	10 697	6 202	4 912	2 367
	briques (mille)	2	0	0	0	4	0	0	0
	dormants (unité)	0	1	0	0	0	100	0	0
	écorce (cordes)	2	1	0	0	200	5	0	0
	foin (balles)	0	0	0	1	0	0	0	500
	hareng (barils)	1	0	0	0	2	0	0	0
	madriers (unité)	0	1	2	0	0	100	1 500	0
	perches (unité)	0	1	0	0	0	1 800	0	0
	pierre (toises)	130	122	1	0	489	463	4	0
	planches (unité)	1	0	1	0	250	0	400	0

<i>Région immédiate de Québec (suite)</i>		<i>arrivages</i>				<i>quantité</i>			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Château-Richer (suite)	pommes (barils)	0	1	0	0	0	38	0	0
	sardines («tines»)	1	0	0	0	40	0	0	0
Cap-Saint-Ignace	anguilles (barils)	0	1	0	0	0	1	0	0
	beurre (livres)	11	3	2	0	1 426	850	6 250	0
	bleuets (boîtes)	0	0	0	1	0	0	0	4 416
	bois (cordes)	36	42	4	2	639	1 056	70	58
	ferraille (quintaux)	0	0	0	1	0	0	0	2 400
	hareng (barils)	1	0	0	0	2	0	0	0
	madriers (unité)	6	1	1	31	8 700	2 000	3 000	73 900
	moutons (unité)	1	0	0	0	2	0	0	0
	patates (boisseaux)	5	3	0	0	195	287	0	0
	planches (unité)	9	0	0	18	18 100	0	0	87 322
	poisson séché (quintaux)	1	0	0	0	4	0	0	0
	poisson vert (barils)	2	0	0	0	18	0	0	0
	volaille (unité)	3	0	0	0	18	0	0	0
	bois (cordes)	9	0	0	0	215	0	0	0
Deschambault	briques (mille)	1	0	0	0	5	0	0	0
	écorce (cordes)	1	0	0	0	60	0	0	0
	foin (balles)	1	0	0	0	1 200	0	0	0
	pierre (toises)	38	0	0	0	181	0	0	0
	avoine (boisseaux)	8	0	4	0	9 410	0	7 600	0
Ecureuils	bois (cordes)	0	1	0	0	0	20	0	0
	anguilles (barils)	2	2	0	0	60	60	0	0
Ile aux Grues	avoine (boisseaux)	2	0	0	0	700	0	0	0
	beurre (livres)	9	3	0	0	1 949	6 050	0	0
	boeufs (unité)	0	1	0	0	0	2	0	0
	bois (cordes)	1	2	1	0	1	46	8	0
	chevaux (unité)	1	0	0	0	1	0	0	0
	ferraille (quintaux)	1	0	0	0	10	0	0	0
	foin (balles)	8	0	0	0	12 334	0	0	0
	lin (boisseaux)	1	0	0	0	1 900	0	0	0
	madriers (unité)	0	1	0	0	0	575	0	0
	moutons (unité)	4	1	0	0	112	3	0	0
	oeufs (douzaines)	0	1	0	0	0	50	0	0
	patates (boisseaux)	13	11	0	0	3 554	4 760	0	0
	volaille (unité)	1	0	0	0	36	0	0	0
	avoine (boisseaux)	1	1	0	0	180	40	0	0
	bois (cordes)	51	1	6	1	905	25	138	25
	briques (mille)	0	0	1	0	0	0	20	0
Ile d'Orléans	patates (boisseaux)	11	2	0	0	1 601	240	0	0
	pierre (toises)	1	0	0	0	20	0	0	0
	poisson vert (quintaux)	0	1	0	0	0	200	0	0
	volaille (unité)	3	0	0	0	78	0	0	0
	avoine (boisseaux)	0	1	0	0	0	700	0	0
	beurre (livres)	0	2	0	0	0	700	0	0
Ile aux Oies	boeufs (unité)	0	1	0	0	0	12	0	0
	foin (balles)	0	2	0	0	0	6 000	0	0
	porcs (unité)	0	1	0	0	0	6	0	0
	avoine (boisseaux)	1	0	0	0	6	0	0	0
Ile aux Réaux	beurre (livres)	1	0	0	0	6	0	0	0
	bois (cordes)	32	0	0	0	666	0	0	0
	anguilles (barils)	1	0	0	0	10	0	0	0
Ile Madame	beurre (livres)	1	0	0	0	2 150	0	0	0
	lin (boisseaux)	1	0	0	0	2	0	0	0
	patates (boisseaux)	1	0	0	0	722	0	0	0
	volaille (unité)	1	0	0	0	162	0	0	0

Région immédiate de Québec (suite)		arrivages				quantité			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Lévis	écorce (cordes)	1	0	0	0	800	0	0	0
	madriers (unité)	1	0	0	0	260	0	0	0
	planches (unité)	1	0	0	0	2 000	0	0	0
Lotbinière	avoine (boisseaux)	1	0	1	0	1 000	0	2 000	0
	bois (cordes)	28	8	4	0	1 011	129	42	0
	briques (mille)	3	0	0	0	196	0	0	0
	écorce (cordes)	3	5	1	0	214	55	50	0
	foin (balles)	5	13	21	11	12 925	31 600	47 700	34 800
	madriers (unité)	0	1	0	0	0	4 000	0	0
	bois (cordes)	21	0	0	0	340	0	0	0
Pointe-aux-Trembles	planches (unité)	2	0	0	0	400	0	0	0
Pointe-de-Lévy	bois (cordes)	1	0	0	0	18	0	0	0
Portneuf	avoine (boisseaux)	2	0	0	0	72	0	0	0
	beurre (livres)	5	0	0	0	858	0	0	0
	bois (cordes)	20	7	0	2	756	225	0	71
	chevaux (unité)	4	0	0	0	7	0	0	0
	écorce (cordes)	0	0	1	0	0	0	250	0
	ferraille (quintaux)	2	0	0	0	31	0	0	0
	foin (balles)	2	0	1	0	4 400	0	5 000	0
	moutons (unité)	1	0	0	0	3	0	0	0
	patates (boisseaux)	2	0	0	0	14	0	0	0
	tuile à couverture (quintaux)	2	0	0	0	15	0	0	0
	volaille (unité)	4	0	0	0	42	0	0	0
	«slabs» (charges)	9	9	4	0	450	446	220	0
	bois (cordes)	4	6	0	0	105	37	0	0
Rivière-Jacques-Cartier	briques (mille)	0	2	0	0	0	125	0	0
	madriers (unité)	1	2	0	0	2 500	710	0	0
	planches (unité)	1	1	0	0	3 633	300	0	0
	«slabs» (charges)	0	2	0	0	0	60	0	0
	bardeau (mille)	0	1	0	0	0	50	0	0
Sainte-Anne-de-Beaupré	bois (cordes)	207	185	101	57	5 366	4 745	2 800	1 487
	briques (mille)	0	2	0	0	0	39	0	0
	cèdre (madriers)	0	1	0	0	0	40	0	0
	foin (balles)	1	2	0	0	800	400	0	0
	madriers (unité)	0	2	0	0	0	860	0	0
	patates (boisseaux)	0	1	0	0	0	500	0	0
	planches (unité)	1	3	0	0	200	1 955	0	0
	vaches (unité)	1	0	0	0	1	0	0	0
	«slabs» (charges)	0	2	0	0	0	55	0	0
	avoine (boisseaux)	0	5	1	0	0	14 625	2 000	0
Saint-Antoine	bois (cordes)	106	78	27	1	4 256	2 693	1 051	10
	briques (mille)	0	1	0	0	0	60	0	0
	écorce (cordes)	4	13	1	0	46	169	10	0
	foin (balles)	1	0	0	1	2 000	0	0	4 000
	madriers (unité)	0	1	0	0	0	380	0	0
	planches (unité)	0	1	1	0	0	416	2 000	0
	bois (cordes)	3	0	0	0	155	0	0	0
Saint-Apolinaire	bois (cordes)	1	0	0	0	19	0	0	0
Saint-Augustin	oxyde de fer (barils)	0	1	0	0	0	140	0	0

Région immédiate de Québec (suite)		arrivages				quantité			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Sainte-Croix	avoine (boisseaux)	2	0	1	0	156	0	3 000	0
	bois (cordes)	33	13	3	2	1 463	401	80	87
	briques (mille)	2	0	1	0	81	0	62	0
	cuir (ballots)	0	1	0	0	0	25	0	0
	écorce (cordes)	7	6	0	2	161	169	0	825
	foin (balles)	0	3	4	1	0	3 275	8 200	1 000
	patates (boisseaux)	0	0	0	1	0	0	0	150
	patates (boisseaux)	1	0	0	0	55	0	0	0
	vaches (unité)	1	0	0	0	6	0	0	0
	volaille (unité)	1	0	0	0	50	0	0	0
Sainte-Famille, Orléans	«slabs» (charges)	0	1	0	0	0	10	0	0
	bois (cordes)	0	13	3	0	0	200	65	0
	écorce (cordes)	0	1	0	0	0	5	0	0
	moutons (unité)	0	1	0	0	0	2	0	0
	patates (boisseaux)	0	1	0	0	0	28	0	0
Saint-Féréole	bois (cordes)	1	0	0	0	36	0	0	0
Saint-François, Orléans	bois (cordes)	0	1	0	2	0	20	0	50
	patates (boisseaux)	0	1	0	0	0	70	0	0
Saint-François	bois (cordes)	0	0	5	1	0	0	135	20
	madriers (unité)	1	0	0	0	5 000	0	0	0
Saint-Jean, Orléans	bois (cordes)	0	0	12	0	0	0	245	0
	meubles (charges)	0	1	0	0	0	4	0	0
	oiseaux (douzaines)	0	1	0	0	0	100	0	0
	patates (boisseaux)	0	1	0	0	0	100	0	0
Saint-Joachim	«slabs» (charges)	1	1	0	0	40	40	0	0
	anguilles (barils)	1	2	0	0	9	39	0	0
	avoine (boisseaux)	6	1	0	0	544	50	0	0
	beurre (livres)	2	0	0	0	3 700	0	0	0
	bois (cordes)	147	63	53	17	3 743	1 808	1 621	552
	briques (mille)	0	2	0	0	0	58	0	0
	foin (balles)	7	2	2	1	5 500	7 480	2 100	4 000
	lin (boisseaux)	1	0	0	0	25	0	0	0
	madriers (unité)	0	0	1	0	0	0	200	0
	maïs (boisseaux)	1	0	0	0	50	0	0	0
	patates (boisseaux)	3	0	0	0	53	0	0	0
	planches (unité)	3	1	1	0	550	100	400	0
Saint-Laurent, Orléans	bois (cordes)	0	0	3	0	0	0	60	0
Saint-Michel-De-Bellechasse	bois (cordes)	1	0	0	0	5	0	0	0
	planches (unité)	1	0	0	0	200	0	0	0
Saint-Nicolas	«slabs» (charges)	47	15	8	0	2 362	453	465	0
	bois (cordes)	121	53	10	0	3 532	1 719	302	0
	briques (mille)	10	3	1	0	227	26	12	0
	écorce (cordes)	11	3	0	0	393	69	0	0
	foin (balles)	0	1	0	1	0	2 800	0	1 800
	madriers (unité)	12	10	9	0	29 267	4 426	7 900	0
	perches (unité)	0	1	0	0	0	500	0	0
	pierre (toises)	65	2	0	0	220	6	0	0
	planches (unité)	8	10	9	0	10 734	14 072	11 901	0
Saint-Romuald	bois (cordes)	2	0	0	0	34	0	0	0
	madriers (unité)	4	0	0	0	2 533	0	0	0
	planches (unité)	2	0	0	0	1 464	0	0	0

<i>Région immédiate de Québec (suite)</i>		<i>arrivages</i>				<i>quantité</i>			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Saint-Thomas	«slabs» (charges)	0	13	0	0	0	368	0	0
	bleuets (boîtes)	0	0	0	2	0	0	0	9 249
	bois (cordes)	1	1	1	0	23	3	15	0
	briques (mille)	2	0	2	0	189	0	24	0
	lin (boisseaux)	0	1	0	0	0	30	0	0
	madriers (unité)	2	1	3	17	3 203	2 200	6 500	42 766
	pierre (toises)	1	1	0	0	30	40	0	0
	planches (unité)	0	1	2	62	0	4 166	6 333	261 890
Saint-Tite	madriers (unité)	0	1	0	0	0	500	0	0
	planches (unité)	0	1	0	0	0	500	0	0
Saint-Vallier	bois (cordes)	0	1	0	0	0	33	0	0
Sillery	bois (cordes)	1	0	0	0	26	0	0	0
	pierre (toises)	2	0	0	0	7	0	0	0

<i>Saguenay</i>		<i>arrivages</i>				<i>quantité</i>			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Anse-Saint-Jean	bardeau (mille)	0	1	3	0	0	4	191	0
	bois (cordes)	0	3	5	0	0	104	138	0
	madriers (unité)	2	1	0	0	460	3 000	0	0
	planches (unité)	2	0	0	0	5 500	0	0	0
Baie-des-Ha! Ha!	bois (cordes)	1	0	0	0	30	0	0	0
Chicoutimi	avoine (boisseaux)	0	0	1	0	0	0	2	0
	bardeau (mille)	0	0	3	0	0	0	1 234	0
	beurre (livres)	0	0	11	0	0	0	113 634	0
	bleuets (boîtes)	0	0	6	0	0	0	19 518	0
	bois (cordes)	4	1	0	0	175	35	0	0
	chevaux (unité)	0	0	11	6	0	0	101	665
	hareng (barils)	0	0	0	1	0	0	0	68
	lin (boisseaux)	0	0	2	0	0	0	185	0
	madriers (unité)	3	0	0	1	4 400	0	0	2 600
	moutons (unité)	0	0	9	0	0	0	2 062	0
	oeufs (douzaines)	0	0	11	1	0	0	28 090	1 468
	palis (de clôture) (pièces)	0	1	0	0	0	40 220	0	0
	patates (boisseaux)	0	0	6	0	0	0	699	0
	planches (unité)	2	4	0	1	2 563	145 063	0	2 000
	pois (boisseaux)	0	0	1	0	0	0	8	0
	square timber (pièces)	0	1	0	0	0	130	0	0
	volaille (unité)	0	0	8	0	0	0	2 754	0
Grande-Baie	beurre (livres)	1	0	0	0	100	0	0	0
	madriers (unité)	1	0	0	0	2 083	0	0	0
	planches (unité)	2	0	1	0	6 060	0	2 916	0
Saguenay	«slabs» (charges)	1	0	0	0	20	0	0	0
	avoine (boisseaux)	4	1	0	0	1 337	46	0	0
	bardeau (mille)	0	46	10	0	0	1 965	484	0
	beurre (livres)	18	8	0	0	110 193	27 953	0	0
	bleuets (boîtes)	0	7	0	3	0	25 017	0	3 500
	bois (cordes)	37	100	58	40	960	2 912	1 832	5 189
	cèdre (madriers)	0	1	0	0	0	40	0	0
	cèdre (pièces)	0	3	1	0	0	103	100	0
	chevaux (unité)	15	11	0	0	58	85	0	0
	écorce (cordes)	1	0	0	1	87	0	0	60
	farine (barils)	3	0	0	0	1 777	0	0	0
	farine (sacs)	0	0	1	0	0	0	2 000	0
	ferraille (quintaux)	2	0	0	0	356	0	0	0
	foin (balles)	1	0	0	0	450	0	0	0
	hareng (barils)	3	0	0	0	115	0	0	0
	huile de morue (gallons)	2	2	0	0	410	250	0	0

		arrivages				quantité			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Saguenay									
Saguenay (suite)	huile de phoque (gallons)	1	0	0	0	80	0	0	0
	lin (boisseaux)	3	4	0	0	615	373	0	0
	madriers (unité)	7	18	9	9	7 660	45 306	13 550	13 275
	maïs (boisseaux)	0	0	1	0	0	0	2 000	0
	moutons (unité)	5	5	0	0	27	604	0	0
	oeufs (douzaines)	0	11	0	0	0	90 650	0	0
	patates (boisseaux)	0	0	1	0	0	0	40	0
	patates (boisseaux)	9	4	0	0	228	208	0	0
	piquets (unité)	0	1	0	0	0	2 875	0	0
	planches (unité)	14	17	73	63	41 500	60 521	274 790	277 343
	poisson séché (quintaux)	0	1	0	0	0	2	0	0
	poisson vert (barils)	6	0	0	0	48	0	0	0
	poisson vert (quintaux)	0	1	0	0	0	88	0	0
	square timber (pièces)	0	3	0	0	0	370	0	0
	tuile à couverture (quintaux)	1	0	0	0	6	0	0	0
	vaches (unité)	1	0	0	0	8	0	0	0
	volaille (unité)	7	10	0	0	155	5 156	0	0
Saint-Etienne	bois (cordes)	0	0	1	0	0	0	23	0
	madriers (unité)	0	1	0	2	0	4 000	0	3 500
	planches (unité)	0	0	1	3	0	0	3 083	8 999
Saint-Fulgence	bois (cordes)	0	0	3	2	0	0	98	66
	dormants (unité)	0	1	0	0	0	2	0	0
	pin blanc (pièces)	0	1	0	0	0	69	0	0
	planches (unité)	0	1	3	1	0	1 780	8 000	416

		arrivages				quantité			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Autres et non localisés									
Indéterminé	bois (cordes)	0	1	0	0	0	40	0	0
Anse-au-foin	bois (cordes)	0	1	3	0	0	4	130	0
	madriers (unité)	0	4	0	0	0	6 132	0	0
	pierre (pieds)	0	1	0	0	0	1 900	0	0
	planches (unité)	0	2	0	0	0	3 500	0	0
	square timber (pièces)	0	1	0	0	0	52	0	0
Baie-Sainte-Marie	hareng (barils)	0	1	0	0	0	8	0	0
	poisson vert (barils)	0	1	0	0	0	200	0	0
Caribou Cove	hareng (barils)	0	1	0	0	0	700	0	0
Floride	patates (boisseaux)	1	0	0	0	950	0	0	0
Ideal	huile de morue (gallons)	1	0	0	0	600	0	0	0
	poisson séché (quintaux)	1	0	0	0	700	0	0	0
	poisson vert (barils)	1	0	0	0	15	0	0	0
Lady	bois (cordes)	1	0	0	0	34	0	0	0
Madisco N.B.	bois (cordes)	2	0	0	0	31	0	0	0
	planches (unité)	1	0	0	0	2 700	0	0	0
Methot Mille	madriers (unité)	0	0	1	0	0	0	1 400	0
Moulin-des-Caps	madriers (unité)	0	1	0	0	0	1 400	0	0
Pte Deakonts (?)	hareng (barils)	1	0	0	0	25	0	0	0
Rivière-Chambly	pommes (boisseaux)	0	1	0	0	0	996	0	0

<i>Autres et non localisés (suite)</i>		<i>arrivages</i>				<i>quantité</i>			
		1875	1884	1890	1895	1875	1884	1890	1895
Sandy Bay	avoine (boisseaux)	0	1	0	0	0	1 000	0	0
	beurre (livres)	0	1	0	0	0	300	0	0
	bois (cordes)	9	7	0	0	573	268	0	0
	dormants (unité)	0	0	0	1	0	0	0	1 200
	ferraille (quintaux)	0	1	0	0	0	14	0	0
	madriers (unité)	0	1	0	0	0	2 023	0	0
	orge (boisseaux)	0	1	0	0	0	400	0	0
	patates (boisseaux)	0	0	1	0	0	0	1 200	0
	patates (boisseaux)	0	1	0	0	0	600	0	0
	poisson vert (barils)	0	1	0	0	0	3	0	0
	volaille (unité)	0	1	0	0	0	50	0	0
	«slabs» (charges)	1	0	0	0	25	0	0	0
Sault-Montmorency	bois (cordes)	4	0	0	0	115	0	0	0
	madriers (unité)	1	0	0	0	1 333	0	0	0
Sault-de-la-Chaudière (?)	bois (cordes)	2	0	0	0	50	0	0	0
	briques (mille)	1	0	0	0	23	0	0	0
Shalтоop River (?)	huile de morue (gallons)	0	1	0	0	0	105	0	0
	poisson vert (barils)	0	1	0	0	0	150	0	0
	saumon (barils)	0	1	0	0	0	3	0	0
Somerset	madriers (unité)	7	0	0	0	6 140	0	0	0
	planches (unité)	2	0	0	0	1 203	0	0	0
Sunday Bay	bois (cordes)	1	0	0	0	120	0	0	0
Thunder Bay	poisson vert (barils)	0	0	1	0	0	0	300	0

Bibliographie

I. SOURCES

A) Sources manuscrites

PORT DE QUÉBEC, C.H.Q., *Dominion Imports During the Season of Navigation*, [1875-1895], (3 volumes).

PORT DE QUÉBEC, Schooners' Reporters. *Books of Arrivals*, [1876-1895], (7 volumes).

B) Sources imprimées

1- Brochures et rapports divers

[s.a.] *Annuaire du commerce et de l'industrie de Québec pour 1873*. Québec, Librairie H. Huot, 1873, 138 p.

[s.a.] *Annual Report of the Quebec Board of Trade*. Québec, [s.ed.], 1899-1900.

[s.a.] *Le commerce de Montréal et de Québec et leurs industries en 1889*. Montréal, [s.ed.], 1889: 148-150.

[s.a.] *The Harbour Works. Conference Between the Harbour Commissioners, City Council and Board of Trade, Relative to the Proposed Improvements in the Harbour of Quebec*. [s.l.], [s.ed.], 1887, 42 p.

AUGER, Cléophas. *Le pilotage du Saint-Laurent de Québec à Montréal*. Lévis, [s. ed.], 1900, 49 p.

CHAMBERS, E.T.D. *The Port of Quebec*, Quebec Morning Chronicle, 1890.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE QUÉBEC, *Rapports annuels* [1877-1895], (19 vol).

CROIL, James. *Steam Navigation and its Relation to the Commerce of Canada and the United States*. Toronto, William Briggs, 1898, 381 p.

FRÉCHETTE, Ovide. *Grand annuaire de Québec pour 1881*. Québec, Société historique de Québec, Cahiers d'Histoire no 33, 1980, 199 p.

KEEFER, T.C. *The Canals of Canada; Their Prospects and Influence*. Toronto, Armour, 1850, 111 p.

MACPHERSON, Daniel. *Old Memories. Amusing and Historical. A Sequel to Reminiscences of Old Quebec*. Montreal, Printed for the Author, 1890: 66-73.

MARMEN, A. *The Honorable Mr Merrit and the Quebec Board of Trade or the St. Lawrence*. Québec, Aug. Côté & Co, 1850, 36 p.

TÉTU, Horace. *Résumé historique de l'industrie et du commerce de Québec de 1775 à 1900*. Québec, [s. ed.], 1889, 29 p.

2- Réglementation du port

Quebec Trinity House. *By-Law Concerning Ships or Vessels Unloading Opposite Margaret Island*, (22 juin 1879) : 23.

----- *By-Law re. Tolls, Rates, Duties, etc.*, (23 fév. 1874) : 1153.

----- *By-Law, Rule & Order re Safe Mooring & Fastening of Certain Steamship & Vessels*, (7 avril 1875) : 1346-1347.

----- *Order in Council re Harbour Masters Acts*, (28 déc. 1893) : 1293.

----- *Règlement à l'effet d'abroger la partie de la 8^e section des Règlements des dits Commissaires du havre de Québec, en force depuis le 9 juin 1877, concernant le déchargement de lest dans le Havre de Québec, entre la Pointe St-Martin et l'extrémité ouest des battures de Beaumont*, (24 mai 1886) : 1752.

3- Documents officiels du gouvernement fédéral

a) Législation concernant la navigation et les autorités portuaires

GOUVERNEMENT DU CANADA, Lois et Statuts. 36 Vict., Ch. 10 (1873). *Acte pour augmenter le nombre des membres de la corporation de la Trinité de Québec et pour étendre les pouvoirs* : 21-23.

----- 14-15 Vict., Ch. 52 (1851). *Abolition de tous les droits de tonnage*.

----- 22 Vict., Ch. 31 (1858). *Acte pour étendre les pouvoirs de la Maison de la Trinité de Québec*.

----- 22 Vict., Ch. 32 (1858). *Acte pour pourvoir à l'amélioration du Havre de Québec et à son administration*.

----- 29 Vict., Ch. 58 (1866). *Acte pour étendre les pouvoirs de la Maison de la Trinité de Québec*.

----- 32-33 Vict., Ch. 42 (1869). *Actes pour amender l'Acte de la ci-devant province du Canada. 12 Vict. Ch. 114 pour refondre les lois et ordonnances relatives aux pouvoirs et aux devoirs de la Corporation de la MTQ et pour d'autres fins*.

----- 36 Vict., Ch. 11 (1873). *Acte pour amender les actes concernant les Gardiens de port de Montréal et à Québec*: 23-26.

----- 38 Vict., Ch. 27 (1875). *Acte pour amender l'Acte concernant le cabotage canadien*: 203-204.

----- 38 Vict., Ch. 30 (1875). *Acte pour amender les actes trente-six Victoria, chapitre neuf, et trente-sept Victoria, chapitre trente-quatre, concernant la nomination de Maîtres de Havre*: 219-220.

----- 38 Vict., Ch. 55 (1875). *Acte concernant la Maison de la Trinité et les Commissaires du Havre de Québec*: 311-315.

- 38 Vict., Ch. 56 (1875). *Acte concernant le bassin de radoub dans le havre de Québec, et autorisant le prélèvement d'un emprunt à son sujet*: 315-317.
- 40 Vict., Ch. 10 (1877). *Acte pour amender et refondre les actes concernant les douanes*: 54-121.
- 40 Vict., Ch. 17 (1877). *Acte pour transférer l'administration de certains havres, quais et brise-lames de département des Travaux Publics au département de la Marine et des Pêcheries*: 139-1142.
- 40 Vict., Ch. 18 (1877). *Acte pour amender l'Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur*: 142-144.
- 45 Geo., III, C.12 (1805). *Fondation et organisation de la Trinité*.
- 62-63 Vict., Ch. 116 (1900). *Acte concernant les Commissaires du havre de Québec*: 249-253.

b) Législation concernant les poids et mesures utilisés dans la Province

- GOUVERNEMENT DU CANADA, Lois et Statuts. 36 Vict., Ch. 47 (1873). *Acte concernant les poids et mesures* : 146-162.
- 40 Vict., Ch. 15 (1877). *Acte pour amender l'Acte concernant les poids et mesures* : 133-138.
- 42 Vict., Ch. 16 (1879). *Acte à l'effet d'amender et refondre les lois concernant les Poids et mesures* : 150-165.
- 47 Vict., Ch. 36 (1879). *Acte modifiant l'Acte des poids et mesures de 1879* : 155-158.

II. Éléments méthodologiques et instruments de travail

- BAYFIELD, H.W et al. *Directions de navigation pour l'Ile de Terre-Neuve et la côte du Labrador et pour le golfe du Saint-Laurent*. Québec, Elzéar Vincent, 1864.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. *Géographie urbaine*. Paris, Librairie Armand Colin, 1980, 360 p.
- BONNEAU, André, Linda LAPOINTE et Jean Trudel. *Inventaire sommaire des documents manuscrits en feuilles libres de la Maison de la Trinité 1805-1875 du dépôt d'archives du Port de Québec*. Port de Québec, Document inédit, été 1982, 30 p.
- BRUNET, Roger. *La carte mode d'emploi* . Paris, Fayard/Reclus, 1987, 269 p.
- DAHL, Edward H, Hélène Espesset, Marc Lafrance et T. Ruddel. *La ville de Québec, 1800-1850: un inventaire des cartes et plans*. Ottawa, Musée national de l'Homme, 1975, 410 p. (Coll. "Mercure no 13").
- DUBOC, Edouard. *Manuel du négociant pour la connaissance des marchandises ou Traité précis des diverses productions du globe répandues dans le commerce*. Paris, Costey Frères, Libraires-éditeurs, 1854, 674 p.

- FORTIER, Dominique et André Bonneau. *Répertoire des documents manuscrits de la Commission du havre de Québec (CHQ) 1859-1939*. Port de Québec, Document inédit, juin 1984, 309 p.
- GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, *Itinéraire toponymique du Saint-Laurent ses rives et ses îles*. Québec, Etudes et recherches toponymiques no 9, 1984, 451 p.
- LAUZIER, Roch. *Inventaire sommaire du dépôt d'archives du port de Québec*. Québec, Document inédit, 1977, 7 p.
- LESSARD, M.A. "Bibliographie des villes du Québec", in *Recherches sociographiques*, 9, (janv.-août 1968): 143-209.
- MARPLE, David. "The Utility of Quantitative Sources in the Study of Transportation and the Growth of Ontario and Quebec Urban Hierarchy, 1861-1901: an Example", in *RHUIUHR*, 2-73, (oct. 1973): 2-7.
- WORCESTER, Joseph E. *A Dictionary of the English Language*. Boston, Brewer and Tileston, 1866, 1786 p.

III. Études

A) Historiographie canadienne

- ASHLEY, C.A. "Concentration of Economic Power", in *Canadian Journal of Economics and Political Science*, XXIII, I (Feb 1957): 105-107.
- BLANCHARD, Raoul. *L'Est du Canada Français. "Province de Québec"*. Paris/Montréal, Librairie Masson & Cie/Beauchemin, 1935, 702 p.
- *Le Canada français. Province de Québec*. Montréal, Librairie Arthème Fayard, 1960, 314 p.
- DUROCHER, R. et P.-A. Linteau. *Histoire du Québec contemporain. De la Confédération à la crise (1867-1929)*. Montréal, Boréal Express, 1979, 658 p.
- FAUCHER, Albert. *Histoire écomique et unité canadienne*. Montréal, Fides, 1970, 296 p.
- *Québec en Amérique au XIX^e siècle. Essai sur les caractères économiques de la Laurentie*. Montréal, Fides, 1973, 296 p.
- GERVAIS, Gaétan. "Le commerce de détail au Canada, 1870-1880", in *RHAF*, XXXIII, IV, (mars 1980): 521-556.
- *L'expansion du réseau ferroviaire québécois (1875-1895)*. Université d'Ottawa, thèse (Ph.D.), 1978, 538 p.
- LESSARD, M.A. et J.-P. Montminy. "L'urbanisation de la société canadienne-française", numéro spécial de *Recherches sociographiques*, vol IX, 1-2 (janv.-août 1968).
- MACDONALD, L.R. "Merchants Against Industry: an Idea of its Origins", in *Canadian Historical Review*, vol. LVI, no III (sept. 1975): 263-281.
- MARTIN, J.-P. *Villes et régions du Québec au XIX^e: Approche géographique*. Stratsbourg, Université Louis Pasteur, UER Géographie, thèse de 3^e cycle, 1975.

- MATHEWS, K et G. Paning. *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region; Proceedings of the Conference on the Atlantic Canada Shipping Project*. Newfoundland, St.-John's Memorial University, (March 31-April 2, 1977).
- NAYLOR, R.T. "The Rise and Fall of the Third Commercial Empire of the St. Lawrence", in *University of Toronto Press*, 1972: 1-41.
- OUELLET, Fernand. *Éléments d'histoire sociale du Bas-Canada*. Montréal, HMH, 1972.
- *Histoire économique et sociale du Québec, 1760-1850*. Montréal, 1966.
- POTVIN, Damase. *Le Saint-Laurent et ses îles. Histoire, légendes, anecdotes, description, topographie*. Montréal, Editions Bernard Valiquette, 1940, 413 p.
- RICE, Richard. "Measuring British Dominance of Shipbuilding in the Maritimes, 1787-1890", in *St-John's Memorial University*, (March 31-April 2, 1977): 11-155.
- RICHARDSON, R.J. "Merchants Against Industry: An Empirical Study of the Canadian Debate", in *The Canadian Journal of Sociology*, VII, III (sum. 1982): 279-295.
- ROBY, Yves et Jean Hamelin. *Histoire économique du Québec, 1851-1896*. Montréal, Fides, 1971, 436 p.
- ROCHETTE, Edgar. *Notes sur la Côte-nord du Bas St-Laurent et le Labrador canadien*. Québec, Imprimerie Le Soleil, 1926, 131 p.
- ROUILLARD, Eugène. *La Côte-nord du Saint-Laurent et le Labrador canadien*. Québec, Typ. Laflamme & Proulx, 1908, 188 p.
- TAYLOR, Norma Claire. *The Economic Development of Canada's Merchant Marine*. University of Toronto, thèse M.A., 1924, 95 p.
- TEEPLE, Gary. *Capitalism and the National Question in Canada*. Toronto, University of Toronto Press, 1972.
- WOOD, William et al. *The Storied Province of Quebec, Past & Present*, Toronto Dominion Publishing Co, vol. 1, 1931.

B) Histoire des transports

- BRAUDEL, Fernand. "Transports et entreprise capitaliste" in *Civilisation matérielle, Économie et capitalisme XV^e-XVIII^e siècles. Les jeux de l'échange*. Paris, Armand Colin, Tome II, 1979: 306-326.
- BROOKES, Ivan S. *The Lower St-Lawrence: A Pictorial History of Shipping and Industrial Development..* Cleveland, Freshwater Press, 1974, 361 p.
- BROWN, G.W. "The St-Lawrence Waterway in the Nineteenth Century", in *Queen's Quarterly*, vol. 35 (aut. 1928).
- CAMU, Pierre. *L'axe économique du Saint-Laurent de Kingston à Québec. Étude de géographie économique*. Université de Montréal, thèse de doctorat en géographie, 1951, 307 p.
- CIMON, Hector. *Un siècle de yachting sur le Saint-Laurent, 1861-1964. L'histoire du yacht club de Québec*. Québec, Librairie Garneau Ltée, 1966, 309 p.
- CORLEY, N. "The St-Lawrence Ship Channel, 1805-1867", in *Cahiers de géographie du Québec*, vol 11, (sept. 1967): 277-306.

- The Montreal Ship Channel, 1805-1865*. Université McGill, thèse M.A. (Géographie), 1961, 133 p.
- GLAZEBROOK, G.P. *A History of Transportation in Canada*. Toronto, Ryerson Press, 1938.
- HARVEY, Gérard. *Marins du Saint-Laurent*. Montréal, Editions du Jour, 1974, 310 p.
- LAFRANCE, Jean. *Les épaves du Saint-Laurent 1650-1760*. Montréal, Les éditions de l'homme, 1972, 175 p.
- LÉGARÉ, Jean-Paul. "L'histoire de la navigation dans le Bas St-Laurent", in *L'écho du Bas St-Laurent*, (oct.-nov. 1959).
- MARCADON, Jacques. *L'avant-pays des ports français*. Paris, Masson, 1988, 208 p.
- MASSICOTTE, Marie-Andrée. "Au gré du fleuve et de l'histoire. La petite navigation côtière dans notre région", in *Revue d'histoire du Bas St-Laurent*, vol.XI, no 4, (juin 1986): 99-123.
- NORTH, D.C. "Ocean Freight Rates and Economic Development 1750-1913", in *Journal of Economic History*, vol. 18, no 4, (déc. 1958): 537-555.
- PRITCHARD, James. *Ships, Men and Commerce: A Study of the Maritime Activity in New France*. Université de Toronto, thèse de Ph.D., 1971, 533 p.
- STEPHENS, George W. *The St-Lawrence Waterway Project. The Story of the St. Lawrence River as an International Highway for Water-Borne Commerce*. Toronto, Warwick Bros & Rutter, 1930, 460 p.
- TULCHINSKY, Gerald. *The River Barons; Montreal Businessmen and the Growth of Industry and Transportation, 1837-1853*. University of Toronto Press, 1977.
- WALLACE, F.W. *Wooden Ships and Iron Men*. New York, George Sully & Co, 1924, 337 p.
- WRIGHT, C.P. *The St-Lawrence Deep Waterway, A Canadian Appraisal*. Toronto, Macmillan Company, 1935, 445 p.
- YOUNG, Brian. *Promoters and Politicians: The North Shore Railways in the History of Quebec, 1854-1885*. Toronto, University of Toronto Press, 1978.

C) Ports et vie portuaire

- [s.a.] *Les ports maritimes de l'Amérique du Nord sur l'Atlantique*. Paris, Dunod, 1898, 330 p.
- BROUILLARD, Pierre. *Le développement du port de Montréal, 1850-1896*. Université du Québec à Montréal, thèse M.A. (Histoire), 1976, 104 p.
- D'ANJOU-LAUZIER, Jeannine, Pierre GRONDIN, Roch LAUZIER et Sylvain Tremblay. *Le port de Québec sous l'administration de la commission du havre de Québec*. Laval, Mémoire de bacc. en histoire, Document inédit, 1976, [s.p.].
- DUFOUR, Pierre. *Esquisse de l'évolution physique du port de Québec des origines à 1900*. Ottawa, Parcs Canada, Rapport no 23, 1981, 137 p.
- FINGARD, Judith. *Jack in Port. Sailortowns of Eastern Canada*. Toronto/Buffalo/London, University of Toronto Press, 1982, 292 p.

- FORWARD, Charles N. "The Development of Canada's Five Leading National Ports", in *RHUI/UHR*, vol X, no 3 (fév. 1982): 25-46.
- LAUZIER, Roch. *Bref historique du port de Québec*. [s.l.], Document inédit, [s.d.], 11 p.
- *L'évolution physique du port de Québec de 1840 à 1875*. [s.l.], Parcs Canada, 1979, 46 p.
- LEMELIN, André. "Le déclin du port de Québec et la reconversion à la fin du XIX^e siècle. Une évaluation de la pertinence de l'hypothèse du staple", in *Recherches sociographiques*, vol. 22, no 2, (mai-août 1981): 155-186.
- LINTEAU, Paul-André. "Le développement du port de Montréal au début du XX^e siècle", in *Communications historiques*, 1972: 181-205.
- POULIN, Pierre. *Déclin portuaire et industrialisation: l'évolution de la bourgeoisie d'affaires de Québec à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle*. Laval, thèse M.A., 1985, 159 p.

D) Histoire de Québec

- BENOIT, Jean. *La construction navale à Québec au XIX^e siècle: bilan et nouvelles perspectives de recherche*. Ottawa, Parcs Canada, rapport no 79, 1983, 101 p.
- *Le développement des mécanismes de crédit et la croissance économique d'une communauté d'affaires. Les marchands et les industries de la ville de Québec au XIX^e siècle*. Université Laval, thèse de Ph.D., 1985, 735 p.
- *Les relations d'affaires dans le commerce du bois au XIX^e siècle à Québec*. Québec, Parcs Canada, trav. inédit, 1983, 197 p.
- BERVIN, George. *Les marchands à Québec au tournant du XIX^e siècle; analyse socio-économique de leurs principaux réseaux*. Université de Montréal, thèse M.A., 1981, 233 p.
- "Aperçu sur le commerce et le crédit à Québec, 1820-1830", in *RHAF*, vol 36, no 4, (1983): 527-533.
- BRISSON, Réal. *Les 100 premières années de la charpenterie navale à Québec: 1663-1763*. Université Laval, thèse M.A., 1982, 412 p.
- BROWN, Clément. *Québec. Croissance d'une ville*. Québec, PUL, 1952, 79 p.
- CHARBONNEAU, André, Yvon DESLOGES et Marc Lafrance. *Québec ville fortifiée du XVII^e au XIX^e siècle*. Québec, Éditions de Pélican/Parcs Canada, 1982, 491 p.
- COOPER, J.R. "The Quebec Ship Labourer's Benevolent Society", in *Canadian Historical Review*, vol. 30, (1949): 336-343.
- DECHENE, Louise. "Quelques aspects de la ville de Québec au XVIII^e siècle d'après les dénombrements paroissiaux", in *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 28, no 75, 1984: 485-505.
- DROLET, Antonio. *De l'incorporation à la Confédération (1833-1867). La ville de Québec, histoire municipale*. Société historique de Québec, 1967, 144 p.
- DROUIN, François. *Québec, 1791-1821: une place centrale?* Université Laval, thèse M.A., 1983.

- DUFOUR, Pierre. "La construction navale à Québec, 1760-1825: sources inexplorées et nouvelles perspectives de recherches", in *RHAF*, vol. 35, no 2, (1981): 231-251.
- FAUCHER, Albert. "The Decline of Shipbuilding at Quebec in the Nineteenth Century". *Canadian Journal of Economics and Political Science*, 23, (1957).
- HARE, John, Marc LAFRANCE et D.T. Ruddel. *Histoire de la ville de Québec, 1608-1871*. Québec, Boréal/Musée canadien des civilisations, 1987, 399 p.
- HARE, John. "La population de la ville de Québec, 1795-1805", in *Histoire Sociale*, no 7, (1974): 23-47.
- JOBIN, Albert. *Histoire de Québec*. Québec, [s.ed.], 1947, 366 p.
- KEYES, John. "La diversification de l'activité économique de T. Hibbard Dunn, commerçant de bois à Québec, 1850-1898", in *RHAF*, vol 35, no 3, (1981): 323-337.
- LA FRANCE, Marc et David-Thiery Ruddel. "Elements de l'urbanisation de la ville de Québec: 1790-1840", in *RHU*, 1, 75 (juin 1975): 22-30.
- "Physical Expansion and Socio-Cultural Segregation in Quebec City, 1765-1840", in *Carleton Library Series*, (1982): 148-171.
- "Québec, 1785-1840: problèmes de croissance d'une ville coloniale", in *Histoire Sociale*, vol XVIII, no 36, (1985): 315-333.
- MATHIEU, Jacques. *La construction navale royale à Québec, 1739-1759*. Québec, La Société historique de Québec, 1971, 110 p.
- MOREL, George. *L'industrie des navires de bois à Québec*. Université Laval, thèse M.A., Sc. Commerciales, 1948, 53 p.
- OUELLET, Fernand. "Structures des occupations et ethnicité dans les villes de Québec et de Montréal, 1819-1844", in *HMH*, (1972): 177-205.
- *Histoire de la Chambre de commerce de Québec, 1809-1959*. Québec, Université Laval, 1959, 105 p.
- PLOUFFE, Marcel. *Quelques particularités sociales et politiques de la charte, du système administratif et du personnel politique de la cité de Québec, 1833-1867*. Université Laval, thèse M.A., 1971.
- POULIN, Jean-Charles. *Les métiers à Québec d'après le recensement de 1744*. Université Laval, thèse M.A., 1965.
- RICHARD, Marc Wilfrid. *Mutabilité du paysage urbain de la Haute-ville de Québec*. Université Laval, thèse M.A., 1980.
- ROSA, Narcisse. *La construction des navires à Québec et ses environs; grèves et naufrages*. Québec, Léger Bourassa, 1897, 202 p.
- ROY, Aimé. "Capital immobilier, propriétaires fonciers et aménagement de la ville: le cas du quartier Saint-Jean-Baptiste à Québec", in *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 25 no 64, (avril 1981): 133-148.
- ROY, Françoise. *Croissance et déclin de la construction navale sur la rive sud de Québec au XIX^e siècle*. Université Laval, thèse M.A., (Histoire), 1984.
- ROY, Jean-Marie. "Québec, esquisse de géographie urbaine", in *Le géographe canadien*, Ass. can. des géographes, no 2, (1952): 83-86.

- RUDEL, Thierry. *Quebec City, 1765-1831: The Evolution of a Colonial Town*. Université Laval, thèse de doctorat, 1982, 712 p.
- RUDIN, Ronald. "Boosting the French Canadian Town: Municipal Government and Urban Growth in Quebec, 1850-1900", in *RHU*, vol, XI, no 1, (juin 1982): 1-10.
- THIBAUT, Marc-Aurèle. *La construction des navires en bois à Québec*. Université Laval, mémoire de baccalauréat, 1947, 30 p.
- VILLENEUVE, Paul.-Y. "La ville de Québec comme lieu de continuité", in *Cahiers de géographie du Québec*, 25, 64, (avril 1981): 49-60.