

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	II
REMERCIEMENTS	IV
TABLE DES MATIÈRES	V
LISTE DES TABLEAUX	IX
LISTE DES FIGURES	X
LISTE DES ABRÉVIATIONS	XII
INTRODUCTION	1
LES PORTS COMME INTERFACE	5
La structure administrative	5
Infrastructures portuaires	7
Compétitivité et rivalité portuaire	8
Évaluer l'activité portuaire	10
Étudier la batellerie	11
NOTRE DÉMARCHE DE RECHERCHE	12
LES SOURCES UTILISÉES	14
CHAPITRE 1 L'ADMINISTRATION DU PORT DE TROIS-RIVIÈRES	17
L'INCORPORATION DU HAVRE DE TROIS-RIVIÈRES (1882)	17
LE CADRE JURIDIQUE DE L'ADMINISTRATION PORTUAIRE	20
L'organisation de la Commission	25
Les amendements à l'Acte d'incorporation : une question financière	26
L'ÉVOLUTION DES EFFECTIFS DE LA COMMISSION	29
Les mandats des commissaires.....	30

Des liens étroits entre la Commission du havre, la Municipalité et la Chambre de commerce de Trois-Rivières	33
Les intérêts représentés au sein de la CHTR	35
CONCLUSION	42
CHAPITRE 2 LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DU PORT DE TROIS-RIVIÈRES	43
LE PORT À LA VEILLE DE SON INCORPORATION	44
LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE 1882 ET SES SUITES	50
Un plan de développement rapidement remis en question	50
La CHTR peu à peu dépossédée de l'aménagement portuaire (1886-1896)	54
Un premier bilan dressé par les commissaires	58
LE DÉVELOPPEMENT DU HAVRE APRÈS 1896.....	59
Les suites données aux doléances des commissaires	59
Le plan de développement de 1900	64
La réalisation du plan de 1900 : une implication directe de l'État.....	68
LE BILAN DU DÉVELOPPEMENT DU HAVRE DE TROIS-RIVIÈRES EN 1911	73
L'état du port en 1911	73
Deux espaces délaissés : l'embouchure du Saint-Maurice et Doucet Landing	76
CONCLUSION	78
CHAPITRE 3 LE TRAFIC EXTÉRIEUR DU PORT DE TROIS-RIVIÈRES (1886-1914)	80
LES SOURCES DONT NOUS DISPOSONS SONT-ELLES FIABLES ?	80
LA RÉPARTITION DU TRAFIC PORTUAIRE	85
LE TRAFIC OCÉANIQUE AU PORT DE TROIS-RIVIÈRES	88
Statistiques de la fréquentation et du tonnage des navires océaniques	88
La fréquentation des navires océaniques au port de Trois-Rivières	94
L'avant-pays du port de Trois-Rivières	98
LE TRAFIC À DESTINATION DES ÉTATS-UNIS.....	103
ÉLARGIR L'AVANT-PAYS ET DIVERSIFIER LES ÉCHANGES.....	107
TROIS-RIVIÈRES : UN PORT ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC	111

De la concurrence du port de Trois-Rivières	111
Trois-Rivières, un port complémentaire ?	112
Une complémentarité inachevée : le commerce du bétail	114
CONCLUSION	117
CHAPITRE 4 LE TRAFIC INTÉRIEUR ET L'ARRIÈRE-PAYS PORTUAIRE (1882-1914)	118
LE TRAFIC INTÉRIEUR DU PORT	118
L'évolution du trafic et de la batellerie du trafic intérieur	119
Les lignes de navigation sur le fleuve	125
Les aires de relations fluviales	128
LA « TRAVERSE » : LE LIEN AVEC LA RIVE SUD (1882-1914)	129
Le service de la traverse sous les commandes de Charles Bourgeois (1853-1905) ...	129
La traverse après la mort de Charles Bourgeois (1905-1914)	133
La Rive-Sud : un arrière-pays limité	137
L'ARRIÈRE-PAYS DE LA RIVE-NORD	140
L'arrière-pays immédiat	141
L'arrière-pays forestier de la vallée du Saint-Maurice	142
L'arrière-pays industriel de la vallée du Saint-Maurice	143
L'interconnexion ferroviaire du havre trifluvien	145
Un arrière-pays national pour le havre de Trois-Rivières ?	149
CONCLUSION	150
CONCLUSION	152
BIBLIOGRAPHIE	156
ANNEXE 1.1 Mode de nomination et durée des mandats des commissaires du havre de Trois-Rivières (1882-1911)	163
ANNEXE 1.2 Participation des membres de la Commission du havre au conseil de ville de Trois-Rivières (1870-1920)	165
ANNEXE 1.3 Les membres de la CHTR durant l'exercice de leur fonction (1882- 1911) Les déclarations des professions et leur répartition en catégories socioprofessionnelles	167
ANNEXE 1.4 Tarifs des droits portuaires établis par la CHTR (1882 à 1911)	169

ANNEXE 1.5 Extrait de <i>The City of Three-Rivers as a Sea-Port and a Net-Work of Rail-Road</i>, présentant une comparaison des coûts, pour le chargement d'un navire de 700 tonneaux au port de Montréal, de Québec et de Trois-Rivières	178
ANNEXE 3.1 Extrait du récapitulatif des importations et des exportations, tiré du rapport annuel des commissaires du havre de Trois-Rivières pour l'année 1894 .	180
ANNEXE 3.2 Relevé du nombre et du tonnage des voiliers et vapeurs ayant fait leur déclaration d'entrées et de sorties au bureau de douane de Trois-Rivières, durant l'année 1894.....	181
ANNEXE 4.1 Extrait de « <i>La Traverse</i> » d'une rive à l'autre : entente conclue entre la Ville de Trois-Rivières et le capitaine Charles Bourgeois pour le service de « la Traverse » (1905)	182

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1.1 Nombre de nominations et durées des mandats des commissaires (1882-1911)	32
TABLEAU 1.2 Répartition socioprofessionnelle des membres de la CHTR (1882-1911)	36
TABLEAU 1.3 Répartition socioprofessionnelle des membres de la CHTR selon le statut de leur mandat (électif/nominatif), 1882-1911	37
TABLEAU 1.4 Participation des commissaires du havre au développement de compagnies ferroviaires (1850-1950)	40

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1.1 : Extrait du « Plan of the Harbour of Three Rivers, River St. Lawrence » montrant les limites de la juridiction de la Commission du havre (1882)	23
FIGURE 2.1 : Extrait de l' « Atlas of the City of Three-Rivers and County of Saint-Maurice » montrant le secteur du havre de Trois-Rivières, incluant la localisation, faite par nos soins, des quais A à I (1879).	48
FIGURE 2.2 : Extrait du « Plan of the Harbour of Three Rivers River St. Lawrence » présentant les aménagements proposés lors de l'incorporation du havre (1881)....	49
FIGURE 2.3 : Extrait du Décret du Conseil Privé (DCP) n° 1889-0720 du 26 mars 1889 présentant le plan des terrains acquis en 1889	57
FIGURE 2.4 : Extrait du DCP n° 1898-0348, du 22 février 1898, présentant le plan de la prolongation du quai des Commissaires en 1898.....	62
FIGURE 2.5 : Plan du quai construit entre celui des Commissaires et celui de la Saint-Maurice Lumber Co.	63
FIGURE 2.6 : Extrait du « Aperçu du Plan of the city of Three Rivers, P.Q » présentant la façade portuaire de Trois-Rivières, en 1920.	75
FIGURE 3.1 Répartition des trafics en fonction du nombre de navires à l'entrée, au port de Trois-Rivières (1886-1914)	86
FIGURE 3.2 Répartition des trafics en fonction du tonnage des navires à l'entrée, au port de Trois-Rivières (1886-1914)	86
FIGURE 3.3 Nombre et tonnage des navires océaniques entrés au port de Trois-Rivières (1886-1914)	89
FIGURE 3.4 Répartition du nombre de vapeurs et de voiliers océaniques entrés au port de Trois-Rivières (1886-1903)	95
FIGURE 3.5 Tonnage moyen des navires océaniques entrés au port de Trois-Rivières (1886-1914).....	96
FIGURE 3.6 Pavillons des navires océaniques fréquentant le port de Trois-Rivières (1886-1898).....	97

FIGURE 3.7 Origines des navires océaniques fréquentant le port de Trois-Rivières (1886-1898).....	99
FIGURE 3.8 Destinations des navires océaniques quittant le port de Trois-Rivières (1886-1914).....	100
FIGURE 3.9 Nombre et tonnage des navires provenant des États-Unis entrés au port de Trois-Rivières (1886-1914).....	104
FIGURE 4.1 Répartition du trafic intérieur selon les types d'embarcations arrivées au port de Trois-Rivières (1886-1914)	120
FIGURE 4.2 Répartition du trafic intérieur, selon les types d'embarcations arrivées au port de Trois-Rivières (1886-1914)	121
FIGURE 4.3 Tonnage moyen selon les types d'embarcations arrivées par navigation intérieure au port de Trois-Rivières (1886-1914)	123
FIGURE 4.4 Le réseau ferroviaire en Mauricie	147

LISTE DES ABRÉVIATIONS

- ANC – Archives Nationales du Canada
- ASSJ – Archives du Séminaire Saint-Joseph
- CCTR – Chambre de commerce de Trois-Rivières
- CHM – Commission du havre de Montréal
- CHQ – Commission du havre de Québec
- CHTR – Commission du havre de Trois-Rivières
- DCC – Comptes rendus officiels des débats de la Chambre des Communes du Canada
- DCP – Décret du Conseil privé du Canada
- DSC – Document de la cession du Canada
- MHG – Maritime History Group
- MTP – Ministère des Travaux Publics
- PCCTR – Procès verbaux de la Chambre de commerce de Trois-Rivières
- RAMMP – Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries
- RAMTP – Rapport annuel du ministère des Travaux Publics
- RCHTR – Rapport des commissaires du havre de Trois-Rivières

INTRODUCTION

Au XIX^e siècle, le Saint-Laurent a été l'enjeu d'importantes rivalités entre ports. Cette concurrence, longuement discutée par Albert Faucher et Jean-Claude Lasserre¹, a fait l'objet de deux thèses majeures dans l'historiographie canadienne. La première, la thèse laurentienne, soutenue pour la première fois par Donald Creighton², postule que le port de Montréal, favorisé par les politiques économiques, a absorbé le trafic dévolu au port de Québec, le reléguant ainsi au second rang sur le Saint-Laurent. La seconde, la thèse nord-américaine, défendue par Albert Faucher, explique le déclassement de Québec par les changements dans l'exploitation des ressources, les progrès techniques et les exigences entrepreneuriales. Selon cette dernière vision, le commerce du bois et la construction navale qui, dans la première moitié du XIX^e siècle, faisaient la force de la ville de Québec ont été mis à mal par le libre-échange britannique et la modernisation de la flotte de navires marchands. Alors que la politique de libre-échange a entraîné une continentalisation de l'économie, qui favorisait Montréal, les impératifs de mises à niveau des flottes ont demandé une restructuration de l'industrie de la construction navale qui n'a pas eu lieu. Depuis le milieu du XIX^e siècle, le port de Montréal a profité également des canalisations successives de la voie navigable, qui lui ont progressivement procuré une position de tête de ligne de la navigation océanique sur

¹ Sur le débat entourant les thèses laurentiennes et nord-américaines, voir notamment les travaux d'Albert Faucher, « New York versus Montréal versus Québec », *Québec en Amérique au XIX^e siècle*, Montréal, Fides, 1973 : 91-112 et Jean-Claude Lasserre, « Une voie d'eau en continuelle métamorphose », *Le Saint-Laurent, grande porte ouverte de l'Amérique*, Québec, Hurtubise HMH, 1980, p. 165-322.

² Donald Creighton, *The Empire of the St. Lawrence, 1760-1850, A Study in Commerce and Politics*. Toronto, MacMillan of Canada, 2002, 1980 (rééd.).

le fleuve. Une fois les ruptures de charge supprimées en aval (principalement à l'entrée du lac Saint-Pierre), Montréal allait devenir la dernière étape de transbordement entre l'Atlantique et les Grand-Lacs, lui conférant dès lors une position stratégique pour le commerce canadien. Position consolidée par les politiques ferroviaires, qui ont fait de la métropole un véritable nœud de communications, favorisant ainsi les intérêts de la bourgeoisie montréalaise qui cherchait à concurrencer New York pour l'exportation des céréales de l'Ouest.

Le Saint-Laurent avait également été une voie de communication essentielle au développement de la socioéconomie québécoise. Dans *Le pays laurentien au XIX^e siècle, les morphologies de bases*³, Serge Courville, Normand Séguin et Jean-Claude Robert soutiennent que les dynamiques internes de l'axe laurentien, par l'intermédiaire des échanges, ont servi à l'unification de l'espace québécois. Ces échanges se sont d'ailleurs accélérés, tout au long du XIX^e siècle, avec la densification des infrastructures du transport fluvial, ferroviaire et routier. Le fleuve a ainsi été au centre de la vie de relation des riverains, et a stimulé à la fois l'activité agricole et le développement industriel, comme le montre si bien Jocelyn Morneau dans sa monographie consacrée au secteur du lac Saint-Pierre⁴.

À la tête du grand plan d'eau, juste à mi-chemin entre Québec et Montréal se trouve Trois-Rivières et son havre, auquel est consacrée la présente étude. Trois-Rivières, comme plusieurs chercheurs l'ont signalé avant nous, a tiré très tôt profit de sa situation en bordure du fleuve. C'est d'ailleurs à la fonction d'échange que la ville doit

³ *Le pays laurentien au XIX^e siècle, les morphologies de bases*, Sainte-Foy, PUL, 1995.

⁴ *Petits pays et grands ensembles, les articulations du monde rural au XIX^e siècle, l'exemple du lac Saint-Pierre*, Sainte-Foy, PUL, 1999.

sa naissance. Grâce à la présence du Saint-Maurice, vaste affluent du Saint-Laurent qui permettait de drainer les pelleteries depuis la baie James, la cité de Lavolette a constitué un important poste de traite des fourrures sous le Régime français, mais l'activité commerciale a décliné rapidement avec les Guerres iroquoises. Progressivement, le petit bourg trifluvien allait prendre la vocation de pôle administratif : siège du gouvernement local à compter de 1665, il est devenu le chef-lieu du district judiciaire (1792), puis de l'évêché (1852).

L'histoire de Trois-Rivières est indissociable de celle du Saint-Maurice, grande voie d'accès aux ressources de l'arrière-pays : après « l'époque du commerce des fourrures [...] avec l'essor de l'exploitation forestière à compter des années 1850, [la rivière] fait de Trois-Rivières le centre administratif de cette activité, le lieu d'implantation des grandes scieries et le principal port d'exportation du bois d'œuvre mauricien »⁵. Les travaux pionniers du géographe Raoul Blanchard ont très tôt permis de mieux comprendre les liens étroits qui associent le développement de la ville à celui de son arrière-pays, la vallée du Saint-Maurice. Dès les années 1830, l'État y accordait les premières concessions forestières⁶, donnant ainsi le coup d'envoi d'une longue période d'exploitation de la forêt soigneusement étudiée par les historiens René Hardy et Normand Séguin. Dans leur ouvrage *Forêt et société en Mauricie*, les chercheurs expliquent comment l'aménagement de la rivière Saint-Maurice pour le flottage du bois, à partir de 1856, a permis à l'économie du bois de prendre un véritable essor dans la

⁵ René Hardy, Claire-Andrée Fortin et Normand Séguin, « Trois-Rivières », *l'Encyclopédie Canadienne*. Toronto, Historica Canada, 2006. Web. 8 Feb 2006. <http://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/trois-rivieres/> (page consultée le 19 novembre 2014).

⁶ Raoul Blanchard, *Le Centre du Canada français : Province de Québec*. Montréal, Beauchemin, 1947, p. 166-170.

seconde moitié du XIX^e siècle⁷, jetant dès lors les bases du processus d'industrialisation. L'établissement de grandes scieries et d'entreprises dans le secteur de l'industrie forestière a entraîné diverses retombées, dont une hausse de la demande en main d'œuvre. Au cours des années 1870, la population augmenta (passant de 7 570 en 1871 à 8 670 en 1881⁸) et la ville grandit, pendant que les exportations de bois alimentaient le marché international. Depuis le milieu du siècle, l'aménagement du port s'était accéléré, mais les infrastructures étaient construites sans cohésion d'ensemble, selon les besoins des entrepreneurs. Seulement, la croissance économique n'était pas continue. Dans les années 1870, la région a été frappée par la crise internationale du bois et le retour de la prospérité s'est fait attendre. Trois-Rivières a connu ainsi deux décennies de morosité économique, renforcées par la raréfaction des essences à forte valeur ajoutée, dans les années 1880. Le retour à la croissance ne s'est fait qu'au tournant du XX^e siècle, avec l'industrialisation de la vallée du Saint-Maurice, marquée par l'installation des industries papetières et de la Shawinigan Water and Power⁹. Seulement, Trois-Rivières a été plus tardivement concernée par cette nouvelle industrialisation, puisqu'il a fallu attendre l'embargo sur les exportations de bois de pâte en 1910 pour que s'installent dans la ville les premières industries papetières. Malgré tout, elle profitait déjà du dynamisme de la région. Sous l'impulsion des élites, la Mauricie et Trois-Rivières étaient de mieux en mieux connectées par les chemins de fer qui convergeaient vers la ville et son port.

⁷ L'exploitation forestière et ses conséquences pour l'économie de la Mauricie sont présentées dans René Hardy et Normand Séguin, *Forêt et société en Mauricie, la formation d'une région*, Québec, Septentrion, 2011 (2nd éd.).

⁸ Hardy et Séguin, *op. cit.* p. 279.

⁹ Les grandes étapes de l'implantation industrielle en Mauricie sont présentées dans la synthèse d'histoire régionale de René Hardy et Normand Séguin, *Histoire de la Mauricie*, Sainte-Foy, PUL, 2004, p. 521-550.

LES PORTS COMME INTERFACE

L'historiographie française a largement inspiré notre réflexion sur la fonction portuaire au XIX^e siècle¹⁰. Faisant nôtre l'importante contribution de l'historien Bruno Marnot sur les économies portuaires contemporaines, nous avons été amené à concevoir les ports comme des structures administratives et physiques imbriquées dans des aires de relations concurrentielles.

La structure administrative

Le port est d'abord une structure administrative régie par un cadre légal. Dans son mémoire de maîtrise consacré au port de Québec¹¹, France Normand a voulu mettre en lumière le rôle des instances responsables de l'organisation portuaire. Elle y présente les différents organismes dédiés à la gestion de la navigation sur le Saint-Laurent et à l'aménagement des infrastructures portuaires, de la Maison de Trinité de Québec (1805) à la Commission du havre de Québec [CHQ] créée en 1858 dans le but d'améliorer le havre et de favoriser son développement. Cet intérêt pour le cadre légal de l'administration portuaire est aussi présent dans les travaux menés par Guy Trépanier sur la Commission du havre de Trois-Rivières [CHTR]¹².

Centrés sur l'étude du cadre administratif, ces travaux n'ont pas cherché à mettre en évidence le rôle des acteurs qui s'y rattachent. C'est à l'historien Pierre Poulin que

¹⁰ Brunot Marnot analyse finement les profonds changements que connaissent les ports au XIX^e siècle dans « Interconnexion et reclassement : l'insertion des ports français dans la chaîne multimodale au XIX^e siècles », *Flux*, 2005/1, n°59, p. 10-21. Voir également, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Paris, PUPS, 2011.

¹¹ France Normand, *Navigations intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIX^e siècle*, Mémoire de Maîtrise en études québécoises, UQTR, 1988, p. 16-22.

¹² Guy Trépanier, *Arrondissement historique et vieux port de Trois-Rivières : Étude historique et potentiel archéologique*, Trois-Rivières, Ville de Trois-Rivières, 1988, p. 247-248.

nous devons la première véritable sociographie des élites portuaires. Poulin identifie les membres de la CHQ parmi lesquels il constate un remplacement progressif des marchands de bois par des industriels, en raison des transformations économiques de la fin du XIX^e siècle¹³. Par ailleurs, sans cibler aussi spécifiquement les intérêts maritimes, plusieurs travaux académiques ont abordé le rôle des élites trifluviennes pendant les années qui nous intéressent. Gilles Vallée¹⁴ et Patrick Provencher¹⁵ ont analysé respectivement la composition socioprofessionnelle et les discussions de la Chambre de commerce de Trois-Rivières. De son côté, Mireille Lehoux¹⁶ s'est penchée sur la participation des élites à la politique municipale, tandis que François Guérard¹⁷ a examiné la formation et les stratégies de reproduction sociale du groupe de notables à la fin du XIX^e siècle. Ces mémoires, bien entendu, ont été avantageusement mis à profit dans le cadre de notre recherche, mais les travaux qui nous ont le plus directement interpellé sont sans contredit ceux menés par l'historien René Verrette pour sa thèse de doctorat¹⁸. Dans *Les idéologies du développement régional, le cas de la Mauricie 1850-1950*, Verrette analyse le discours des élites trifluviennes et explique comment elles se sont mobilisées pour promouvoir le développement de la Mauricie. Il insiste notamment sur leur projet de faire de Trois-Rivières un centre économique régional, et même

¹³ 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*, Québec, PUL, 1985.

¹⁴ *La Chambre de commerce de Trois-Rivières : 1871-1981 : participation et assises sociales du mouvement*, mémoire de maîtrise en études québécoises, UQTR, 1989.

¹⁵ *La Chambre de commerce de Trois-Rivières : activités et composition socioprofessionnelle*, Mémoire de maîtrise en études québécoises, UQTR, 2000.

¹⁶ *Élus municipaux et promotion industrielle à Trois-Rivières, 1870-1920*, Mémoire de maîtrise en études québécoises, UQTR, 1994.

¹⁷ *Les notables de Trois-Rivières au dernier tiers du XIX^e siècle*, Mémoire de maîtrise en études québécoises, UQTR, 1984.

¹⁸ *Les idéologies du développement régional, le cas de la Mauricie 1850-1950*, Sainte-Foy, PUL, 1999.

national, grâce à l'aménagement des infrastructures portuaires et ferroviaires de la région.

De notre côté, nous chercherons à mettre en lien le discours des élites et leurs implications au sein de l'administration portuaire. Pour ce faire, nous nous inspirerons en grande partie de la démarche de Pierre Brouillard dans son étude de la Commission du havre de Montréal [CHM]¹⁹. Celui-ci, en l'occurrence, s'est attaché à l'examen de l'évolution du cadre légal de l'organisme, en portant une attention particulière à la nomination de ses membres. Retraçant le profil socioprofessionnel et les intérêts qu'ils représentent, Brouillard a pu établir que les commissaires sont principalement recrutés parmi la bourgeoisie d'affaires. Selon lui, la composition de l'organisme aurait des impacts directs sur le développement du port, les marchands privilégiant les investissements à court terme. Dans les années 1896-1914, le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire du ministre des Travaux publics, avait également influencé l'aménagement du port de Montréal,²⁰ et nous verrons qu'il en fit de même à Trois-Rivières.

Infrastructures portuaires

La mise en place des infrastructures portuaires a également retenu l'attention des historiens. À cet effet, quelques travaux marquants méritent d'être rappelés à notre attention. Paul-André Linteau, Marc Vallières et Guy Trépanier²¹ ont respectivement

¹⁹ Pierre Brouillard, « La Commission du Havre de Montréal (1850-1896) », dans Henri Bécharde (dir.), *Montréal, artisans, histoire, patrimoine*. Montréal, Fidès, 1979, p. 83-102.

²⁰ Paul-André Linteau, « Le développement du port de Montréal au début du 20^e siècle », *Historical Papers / Communications historiques*, vol. 7, n° 1, 1972, p. 181-205.

²¹ Linteau, *op. cit.* ; Vallières, *Histoire de Québec et de sa région. Tome II : 1792-1939*, Québec, PUL, 2008 ; Trépanier, *op. cit.*

étudié l'évolution des infrastructures des ports de Montréal, de Québec et de Trois-Rivières, révélant les enjeux de ces installations au regard des politiques portuaires et des besoins du commerce²².

Avec le remplacement progressif des voiliers par les vapeurs – dont la rentabilité implique une accélération des opérations de manutention – et l'accroissement constant du tonnage des navires, le réaménagement des ports est devenu de plus en plus nécessaire. Ces constats, déjà établis par le géographe canadien Pierre Camu²³ à l'échelle de l'ensemble du système hydrographique laurentien, sont exposés dans les travaux de Bruno Marnot²⁴. Ce dernier a illustré d'ailleurs de façon fort convaincante la nécessité pour les ports de s'adapter aux nouvelles contraintes.

Compétitivité et rivalité portuaire

Bruno Marnot a montré que la compétitivité d'un port passe par l'efficacité de ses infrastructures. Selon lui, un port doit avant tout être disponible. Il doit disposer d'une capacité de chargement et de déchargement adéquate, ce qui nécessite des espaces d'amarrage pour les navires, d'entreposage pour les marchandises et d'un outillage adapté pour la manutention. Le port doit aussi être attractif. Ainsi, ses services doivent être variés, de qualité et offerts au meilleur coût possible. Ces qualités essentielles sont

²² Signalons par ailleurs qu'une nouvelle préoccupation de recherche, l'intérêt pour impacts environnementaux des aménagements portuaires, s'est récemment fait jour dans l'historiographie québécoise. Ainsi, dans son étude consacrée à Montréal et l'eau, Michelle Dagenais a examiné les effets sur des travaux de domestication du Saint-Laurent sur son hydrologie. Elle montre également comment la population a progressivement perdu l'accès au fleuve, en raison de l'aménagement du port et d'une réglementation de plus en plus restrictive. *Montréal et l'eau : une histoire environnementale*, Montréal, Boréal, 2011.

²³ « Types de navires et construction navale », *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur 1850-1950*, Québec, Hurtubise HMH, 2005, p. 127-222.

²⁴ « Interconnexion et reclassement : l'insertion des ports français dans la chaîne multimodale au XIX^e siècles », *Flux*, 2005/1, n°59, p. 11-13.

toutefois insuffisantes si le port ne dispose pas d'un arrière-pays étendu, diversifié et convenablement desservi à bon prix. Cela implique la construction de chemins de fer, de canaux et de routes d'accès aux ports. L'émergence de réseaux de transport intégrés a eu des effets directs sur les fonctions portuaires ; les ports sont ainsi passés du statut de point de rupture de charge à celui de nœuds de communication tout en entrant en concurrence pour le contrôle d'arrière-pays de plus en plus étendus²⁵. Cette étape marquante de la révolution des transports n'est pas sans résonance auprès des élites trifluviennes, qui ont cherché à tirer des gains de tels progrès. C'est dans ce contexte qu'il faut comprendre l'émergence d'un discours de développement particulier, le régionalisme mauricien, qui s'exprime à travers la promotion de divers projets susceptibles de favoriser l'expansion de l'arrière-pays du port de Trois-Rivières tout en resserrant ses liens avec le réseau ferroviaire en pleine effervescence²⁶.

Il faut par ailleurs tenir compte des facteurs externes pour expliquer la compétitivité portuaire : la proximité des axes structurants du commerce – tels que le Saint-Laurent et ses affluents, dans le cas qui nous intéresse –, les relations internationales, les politiques économiques et l'activité économique doivent aussi être considérées. Tous ces éléments, comme le rappelle à juste titre Marnot, peuvent influencer le flux de marchandises, et nous nous efforcerons de les prendre en considération dans la conduite de notre étude²⁷.

²⁵ Un schéma détaillé illustre avec éloquence les facteurs internes de la compétitivité portuaire dans Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, p. 104.

²⁶ Verrette, *op. cit.*

²⁷ Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, et « Interconnexion et reclassement : l'insertion des ports français dans la chaîne multimodale au XIX^e siècles ».

Évaluer l'activité portuaire

La performance des ports n'est pas aisée à évaluer, en particulier quand les indicateurs sont imprécis ou discontinus, ce qui est souvent le cas dans le cadre d'études menées à partir de statistiques anciennes. La quantification des échanges maritimes a été longtemps débattue tant chez les géographes que chez les historiens. Selon le géographe André Vigarié, le volume et non la valeur devrait être utilisé pour apprécier l'ampleur du trafic maritime et portuaire moderne :

On a longtemps considéré, jusqu'au XIX^e siècle, comme de grande activité maritime, des villes qui recevaient quelques cargaisons de riches denrées lointaines, car le monde préindustriel était plus sensible à la valeur qu'à la masse, à la rareté qui faisait l'attrait de la marchandise et l'élévation des mercuriales qu'au strict fait de transport, exprimé en poids ou en volume. Cela obscurci bien des jugements. [...] La véritable géographie de la circulation océanique, celle qui met en lumière la puissance et la permanence de vastes flux de marchandises ou d'hommes, naît lorsqu'on peut différencier valablement la fonction de transport de celle du négoce. Et cela coïncide précisément avec le moment où des équipements développés deviennent indispensables pour faire face au problèmes nés de l'ampleur nouvelle des acheminements, et avec l'organisation des hinterlands autour des centres de pulsation.²⁸

Les historiens du premier groupe de recherche structuré en histoire maritime au Canada, le Maritime History Group [MHG], dans *Volumes not Values : Canadian Sailing Ships and World Trades*²⁹ ont eux aussi reconnu l'importance des volumes dans l'étude du trafic portuaire. Pour eux, le volume du trafic génère l'activité portuaire et reflète le flux de marchandises, alors que la valeur du commerce n'est un indicateur utile

²⁸ André Vigarié, *Géographie de la Circulation, tome 2 : La circulation maritime, Paris, Génin, 1963*, p. 88.

²⁹ Le rapport entre la valeur et le volume comme indicateur de l'activité portuaire est longuement débattu dans Alexander David et Ommer Rosemary (dir.), *Volumes not Values...*, St. John, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1979.

que lorsqu'il s'agit d'illustrer les flux de capitaux pouvant être réinvestis dans l'économie³⁰.

Seulement, la disponibilité et la fiabilité des sources sont des contraintes avec lesquelles il faut composer dans l'étude du trafic portuaire. À cet égard, nous avons pu constater que les chercheurs ont recours à des indicateurs assez variés pour mesurer les fluctuations du trafic. Dans ses travaux sur Québec, Marc Vallières³¹ choisit d'utiliser la valeur des marchandises importées et exportées ; à Trois-Rivières, Guy Trépanier³² opte pour le nombre et le tonnage des navires entrés au port, tandis que Paul-André Linteau³³ prend aussi en considération le volume des marchandises transitant au port de Montréal. Pour notre part, nous retenons le nombre et le tonnage des navires entrés au port de Trois-Rivières. Nous reviendrons sur les choix méthodologiques dans le troisième chapitre.

Étudier la batellerie

Mettant à profit les *Dominion Imports*, le mémoire de maîtrise de France Normand retrace l'évolution du trafic intérieur et de la batellerie du port de Québec au dernier quart du XIX^e siècle³⁴. Cette étude a permis pour la première fois de reconstituer les aires de relation de la petite navigation. Celles-ci, selon l'auteure, se seraient progressivement contractées, pour se concentrer au Saguenay, l'aval du fleuve et la

³⁰ Notons que les membres du MHG n'ont pas limité leurs investigations à l'étude du trafic maritime. Ils ont consacré de nombreuses recherches, essentiellement quantitatives, à l'étude de la batellerie, de la construction navale et aux acteurs du commerce maritime, principalement dans les provinces de l'Atlantique.

³¹ Vallières, *op. cit.*

³² Trépanier, *op. cit.*

³³ Linteau, *op. cit.*

³⁴ France Normand, « La navigation intérieure du port de Québec au dernier quart du XIX^e siècle ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 43, n°3, 1990, p. 323-351.

région proche de la ville de Québec. Cette contraction de l'hinterland portuaire s'est aussi accompagnée d'une diminution du nombre d'entrées au port et d'une relative homogénéisation des cargaisons.

Plus tard, dans le cadre de sa thèse de doctorat, F. Normand a reconstitué, à partir des enregistrements maritimes, la batellerie intérieure du port de Québec à la fin du XIX^e siècle³⁵. Cela lui aura permis de montrer le rôle structurant du transport fluvial dans le commerce intérieur, tout en présentant ses acteurs : les propriétaires et les créanciers des navires. Aussi, elle constate un désinvestissement dans la petite batellerie souvent détenue en copropriété, en raison de la lourdeur des investissements nécessaires. Notons que les voiliers étaient généralement détenus par des ruraux, alors que les vapeurs étaient aux mains des marchands de Québec. C'est également de la région de Québec que provenaient en grande partie les créanciers finançant l'acquisition de la batellerie. Une telle étude s'avère cependant hors de portée pour notre mémoire de maîtrise sur le port de Trois-Rivières.

NOTRE DÉMARCHE DE RECHERCHE

Notre étude de l'histoire du port de Trois-Rivières débute en 1882, avec la mise sur pied de la Commission du havre de Trois-Rivières [CHTR]. La nouvelle corporation, chargée de pourvoir à l'administration et à l'aménagement du port, était alors appelée à répondre aux besoins croissants du commerce de la ville et de la région. Nous avons voulu en premier lieu répondre à la question suivante : la CHTR a-t-elle été en mesure de satisfaire les attentes ayant motivé sa création ? Nous nous efforcerons d'abord

³⁵ France Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle, une étude de la batellerie du port de Québec*, Sainte-Foy, PUL, 1997.

d'identifier les promoteurs de l'incorporation du havre, pour voir comment ils ont été représentés au sein de la nouvelle administration. Il s'agira ensuite de retracer les projets d'aménagement portuaires portés et établis dans les dernières décennies du XIX^e et au début du XX^e siècle, c'est-à-dire au cours des années qui nous intéressent. Nous nous intéresserons tant aux réalisations concrètes qu'aux échecs, avec les difficultés et les soutiens rencontrés lors des différentes étapes de la mise en valeur du port.

Nous tenterons ensuite d'apprécier l'impact de ces travaux sur la fréquentation du port et les pulsations de son arrière-pays. Dans quelle mesure la CHTR, avec les nouvelles infrastructures à sa disposition, a-t-elle pu maintenir, voire renforcer la place de son port sur le Saint-Laurent, dans le contexte fortement compétitif de l'économie du transport fluvial de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle ? Ce sont là les principales questions qui guideront notre recherche. La période à l'étude se termine en 1911, avec la fin du mandat du plus important fondateur de la Commission, son secrétaire-trésorier George Balcer³⁶. Issu d'une famille de manufacturiers, il était certainement l'un des plus influents notables trifluviens de la fin du XIX^e siècle, au regard des postes officiels qu'il a détenus. Actif au sein de la CHTR, il était aussi l'un des fondateurs de la Chambre de commerce de Trois-Rivières, dont il a occupé le poste de secrétaire-trésorier de 1881 à 1898, en plus des charges d'agent consulaire, de vice-consul et de consul de plusieurs pays européens. Il a ainsi exercé une influence certaine sur la CHTR et son départ, associé au renouvellement complet des membres de la CHTR, s'est traduit par une

³⁶ La famille Balcer était engagée dans la manufacture de produits des pelletteries, avec la *Balcer Gloves Manufacturing*. Il est regrettable qu'aucune biographie ne lui ait été consacrée, vu de l'importance de son implication dans la socioéconomie trifluvienne de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle.

transformation des orientations et du discours des commissaires : désormais, l'objectif de rentabilité du havre allait remplacer celui du développement.

Le premier chapitre du mémoire porte sur le cadre légal présidant à la création de la CHTR (examen des statuts, droits et devoirs conférés par la loi à la nouvelle corporation, etc.). Nous y examinerons également la composition de la Commission et les modalités de recrutement des commissaires. Nous tenterons en outre de mettre en lumière les liens que ceux-ci entretiennent avec les autres organismes engagés dans l'activité commerciale de la ville, la Chambre de commerce et la Municipalité notamment.

La CHTR ayant été créée pour permettre un développement cohérent du port de Trois-Rivières, les projets d'aménagement du havre et les obstacles rencontrés feront l'objet du deuxième chapitre. Notre premier objectif ici est de vérifier si ces nouvelles infrastructures ont engendré ou non un accroissement du trafic.

Le troisième chapitre est consacré à l'évolution du trafic extérieur et de l'avant-pays portuaire. Nous verrons les moyens mis en œuvre par les commissaires pour le développer et consolider la position du port sur le Saint-Laurent.

Enfin, le quatrième et dernier chapitre examinera le trafic intérieur et l'arrière-pays du port trifluvien.

LES SOURCES UTILISÉES

Pour mener à bien notre recherche, nous avons principalement eu recours aux rapports annuels de la Commission du havre de Trois-Rivières (rapports déposés au

ministère de la Marine et des Pêcheries, et publiés dans les *Documents de la Session du Canada* [DSC]). Nous nous sommes également abondamment servis des rapports annuels du ministère des Travaux publics [RAMTP].

Les documents législatifs ont été systématiquement consultés : actes du parlement canadien, débats de la Chambre des Communes qui les accompagnent, ainsi que les Décrets du Conseil privé [DCP]³⁷ du Gouverneur en conseil pour les années à l'étude. Nous avons également utilisé une partie de la correspondance entretenue par la CHTR auprès du gouvernement fédéral³⁸, et conservée aux archives du Séminaire Saint-Joseph [ASSJ]. Le fonds de la Chambre de commerce³⁹, et surtout, un mémoire commun de la CCTR et de la CHTR remis à la Commission royale des voies de Transport en 1904 ont été mis à contribution. Il s'agit d'un document inédit, à notre connaissance jusqu'à présent jamais exploité par les chercheurs, qui livre un plan détaillé du développement du havre établi par les commissaires et le gouvernement en 1900⁴⁰. La cueillette des données qualitatives, articles de presse, règlements municipaux, délibérations du Conseil de ville, etc., s'est surtout effectuée à partir des bases de données en histoire régionale du CIEQ (Mauricie et Centre-du-Québec)⁴¹. Signalons enfin que faute d'avoir pu accéder aux archives du port de Trois-Rivières, nous n'avons

³⁷ <http://www.collectionscanada.gc.ca/base-de-donnees/decrets/index-f.html>

³⁸ ASSJ, 0063-E3-74, Commission du havre, Correspondance concernant les commissaires du havre de Trois-Rivières.

³⁹ Voir Georges Balcer, *Chambre de Commerce de Trois-Rivières, Rapport du Secrétaire*, Trois-Rivières, s.n., 1886 ; Archives du Séminaire Saint-Joseph [ASSJ], 0761-153, *Procès verbaux de la Chambre de Commerce de Three-Rivers 1881-1900* ; ASSJ, 0761-154, *Procès verbaux de la Chambre de Commerce de Trois-Rivières 1909-1917*.

⁴⁰ ASSJ, 0063-E3-74, Commission du havre, Memorandum, presented to the "Royal Commission on Transportation," by the combined Committees of the City council, the Board of Trade and Harbour Commissioners, at irs [sic] sitting at Three Rivers, June 1904, 1904.

⁴¹ Voir pour la Mauricie www.mauricie.cieq.ca et pour le Centre-du-Québec www.cdq.cieq.ca

malheureusement pas été en mesure de mettre à profit les procès-verbaux des commissaires dans le cadre de la présente étude⁴².

⁴² En l'absence d'inventaire de la documentation historique, nous ignorons d'ailleurs si cette documentation a été conservée.

CHAPITRE 1

L'administration du port de Trois-Rivières

Ce chapitre est consacré à l'étude de l'administration du port de Trois-Rivières. Dans un premier temps, nous souhaitons éclairer les circonstances de la mise en place de la Commission du havre de Trois-Rivières (CHTR). Nous verrons d'abord quels sont les motivations et les acteurs qui ont permis son incorporation. Par la suite, nous nous pencherons sur l'évolution du cadre légal de l'administration portuaire. Enfin, nous porterons notre attention sur la composition de la Commission¹. Nous nous intéresserons plus spécifiquement aux modalités de nomination, aux mandats et aux projets des commissaires, et plus largement, aux relations qu'ils entretiennent avec la Corporation municipale et la Chambre de commerce de Trois-Rivières.

L'INCORPORATION DU HAVRE DE TROIS-RIVIÈRES (1882)

Depuis 1875, le port de Trois-Rivières était placé sous l'autorité d'un Maître de havre, officier responsable du bon fonctionnement du port qui relevait alors de la Maison de Trinité de Montréal. Le Maître de havre devait veiller à la gestion et à la collecte des revenus du port, revenus desquels il tirait ses honoraires. Jusqu'en 1883, le Maître de havre était nommé par le Gouverneur général en Conseil. Après cette date, il devint un employé de la CHTR².

¹La liste des membres de la Commission du havre est fournie à l'annexe I.1.

²Mis en place par l'Acte 38 Victoria Chapitre 30, promulgué en 1875, le Maître du havre est, à notre connaissance, le premier administrateur du port de Trois-Rivières.

L'incorporation du havre, en 1882, avait eut pour effet de confier à la CHTR la gestion du port. Le projet d'incorporation, initialement porté par George Balcer, mit en pratique deux années à aboutir³. Dans le cadre d'une publication promotionnelle consacrée à Trois-Rivières et son port⁴, ce notable bien en vue mettait ainsi en évidence les différents avantages du site : sa position naturelle de tête de la navigation océanique sur le Saint-Laurent, l'absence de syndicat, les liens ferroviaires avec l'arrière-pays de même que la faiblesse des charges imposées aux navires qui y accostaient. Taisant la vétusté des équipements et l'état d'abandon du havre pourtant longuement décrié par la presse locale, la brochure réclamait avec empressement la mise en valeur et l'aménagement du port de Trois-Rivières. Selon Balcer, pareil développement trouvait sa justification dans l'incapacité de Québec et de Montréal à faire face à la croissance du commerce des provinces de l'Ouest.

Dès le départ, Balcer avait bénéficié de l'appui du Conseil de ville, qui avait soutenu financièrement la publication de sa brochure visant à faire connaître les avantages du port de Trois-Rivières sur ceux de Montréal et de Québec⁵. Ardent promoteur du développement portuaire de Trois-Rivières, G. Balcer avait pris part, en janvier 1881, à une délégation dans le but de réclamer la création d'une corporation portuaire, auprès de l'État fédéral. Cette délégation était composée du maire de Trois-Rivières, Sévère Dumoulin, et de l'échevin P.B. Vanasse, ainsi que de citoyens influents de la ville, Philippe Élisée Panneton (banquier) H.G. Malhiot (avocat) et Joseph Reynar

³ Ce projet a été présenté comme le réveil des Trifluviens dans l'*Opinion publique* du 4 novembre 1880.

⁴ Voir George Balcer, *The City of Three-Rivers as a Sea-Port and a Net-Work of Rail-Road*, Three-Rivers, Journal des Trois-Rivières, 1880, 67 p.

⁵ Le 13 mai 1880, le *Journal des Trois-Rivières* rapportait que le Conseil de ville de Trois-Rivières avait décidé d'offrir une aide allant jusqu'à 300 \$ pour l'impression de la brochure de Balcer.

(marchand de bois)⁶. Plusieurs des délégués, futurs commissaires du havre, étaient également membres de la Chambre de commerce de Trois-Rivières (CCTR), pour qui la création d'une corporation portuaire était évidemment l'un des grands projets. Ainsi, la CCTR adoptait unanimement la proposition suivante le 28 décembre 1881 :

That the secretary be request [sic] to communicate with the Hon. Sir Hector L. Langevin having attention of the Gouvernement to the importance of having mesures taken to establish a Harbor Commission for the Port of Three Rivers at the next session of Parliament, so as to have the proposed harbor improvements made with the least possible delay⁷.

Le projet de création d'une Commission a également été soutenu par une pétition signée par la CCTR, la Municipalité et des citoyens de la ville. La Commission devait veiller à l'amélioration du port, qu'elle allait financer de deux manières : d'une part, elle percevrait des droits de havre dont elle fixerait le montant et, d'autre part, elle pourrait contracter jusqu'à 300 000 \$ d'emprunts. Élu dans le district de Trois-Rivières, le député-ministre des Travaux publics, Hector-Louis Langevin⁸ recommanda au premier ministre de l'époque John A. Macdonald⁹ de soutenir la création de la prochaine corporation, ce qui permit à H.-L. Langevin de se représenter sans opposition aux élections qui suivirent¹⁰. Il jouit donc du prestige de ce projet qu'il portait bien avant le

⁶ Les annexes 1.1, 1.2 et 1.3 présentent la liste des commissaires du havre, leurs implications dans la politique municipale et leurs activités professionnelles.

⁷ *Procès verbaux de la Chambre de commerce de Three-Rivers 1881-1900*, p. 5.

⁸ Hector Louis-Langevin était un membre important du parti conservateur au Québec et au Canada. Il était un proche de John A. Macdonald qui l'a nommé ministre des Travaux publics de 1869 à 1872 et de 1879 à 1891. Il a été député des Trois-Rivières de 1878 à 1896. C'est dans le cadre de ses fonctions qu'il a demandé l'appui de Macdonald pour obtenir l'incorporation du havre trifluvien. Ainsi, il a personnellement déposé le bill en vue de sa création.

⁹ John A. Macdonald a été premier ministre conservateur au gouvernement fédéral de 1867 à 1874 et de 1878 à son décès en 1891.

¹⁰ On pouvait lire dans le journal des Trois-Rivières du 25 mai 1882 que « la masse des citoyens sans distinction de parti se trouvait réunie pour rencontrer l'Hon. Ministre [Hector-Louis Langevin] et lui offrir la candidature par une pétition signée par les neuf dixièmes des électeurs de la ville ». Il a ainsi été élu par acclamation.

scrutin. En 1881, le maire de Trois-Rivières, Sévère Dumoulin, lui a d'ailleurs attribué le mérite de la mise sur pied de la Commission. Dans un discours prononcé en l'honneur de H.-L. Langevin, le maire signalait ainsi publiquement que « Le havre qui devra se bâtir ici sera votre œuvre et un monument durable de [son] zèle à promouvoir les intérêts de notre ville »¹¹.

Diverses démarches avaient été entamées en vue de mettre en place une Commission du havre avant l'entérinement de l'acte d'incorporation. Les ingénieurs du ministère des Travaux publics, dépêchés à la réception de la délégation trifluvienne envoyée pour défendre l'aménagement du port auprès du gouvernement en janvier 1881, avaient d'ores et déjà établi un plan de développement. Ce fut l'ingénieur Berlinguet,¹² responsable des sondages nécessaires à l'établissement du plan, qui présenta les commodités que le port pouvait offrir pour la navigation océanique.

LE CADRE JURIDIQUE DE L'ADMINISTRATION PORTUAIRE

L'Acte d'incorporation du havre de Trois-Rivières (45 Vic. Chap. 52) a donné un cadre légal à la CHTR. Il déterminait notamment sa composition. La CHTR était constituée de cinq membres, dont trois étaient nommés par le Gouverneur général en Conseil, qui pouvait également les démettre de leurs fonctions. Les deux autres étaient le maire et le président de la CCTR, qui étaient désignés d'office lors de leurs élections respectives à ces charges. Ceux-ci devaient donc quitter la CHTR à la fin de leurs mandats. Les pouvoirs étaient ainsi partagés entre les représentants de l'État et les

¹¹ *Le Journal des Trois-Rivières*, (15 septembre 1881), p. 2.

¹² M. Berlinguet était un jeune ingénieur lorsqu'il est arrivé pour la première fois à Trois-Rivières. Il semble qu'il soit resté par la suite attaché à la CHTR pour une assez longue période.

membres de l'élite politique et économique locale. Notons cependant que seuls des Trifluviens ont siégé à la CHTR durant notre période d'étude¹³.

Les commissaires éalisaient parmi eux le président de la Commission du havre. Celui-ci n'avait pas de pouvoir accru. Tous les commissaires étaient soumis aux mêmes dispositions. Ils ne pouvaient être intéressés dans les contrats de la CHTR, et ne recevaient aucune rétribution pour leurs services¹⁴. Le poste de secrétaire-trésorier, quant à lui, était salarié. Ce dernier recevait un traitement, préalablement approuvé par le ministre des Travaux publics.

La juridiction des commissaires s'exerçait dans les limites du havre de Trois-Rivières. Elle s'étendait sur la Rive-Nord et sur la Rive-Sud du Saint-Laurent, jusqu'à la marque des hautes marées, de la limite occidentale de la ville jusqu'à une ligne parallèle partant de l'embouchure orientale du Saint-Maurice. La rivière Saint-Maurice était également sous le contrôle de la CHTR, entre le fleuve et l'extrémité septentrionale de la cité¹⁵.

Dans cet espace, les commissaires pouvaient acquérir, construire, gérer des biens immobiliers et user des vaisseaux nécessaires à l'accomplissement de leurs charges avec

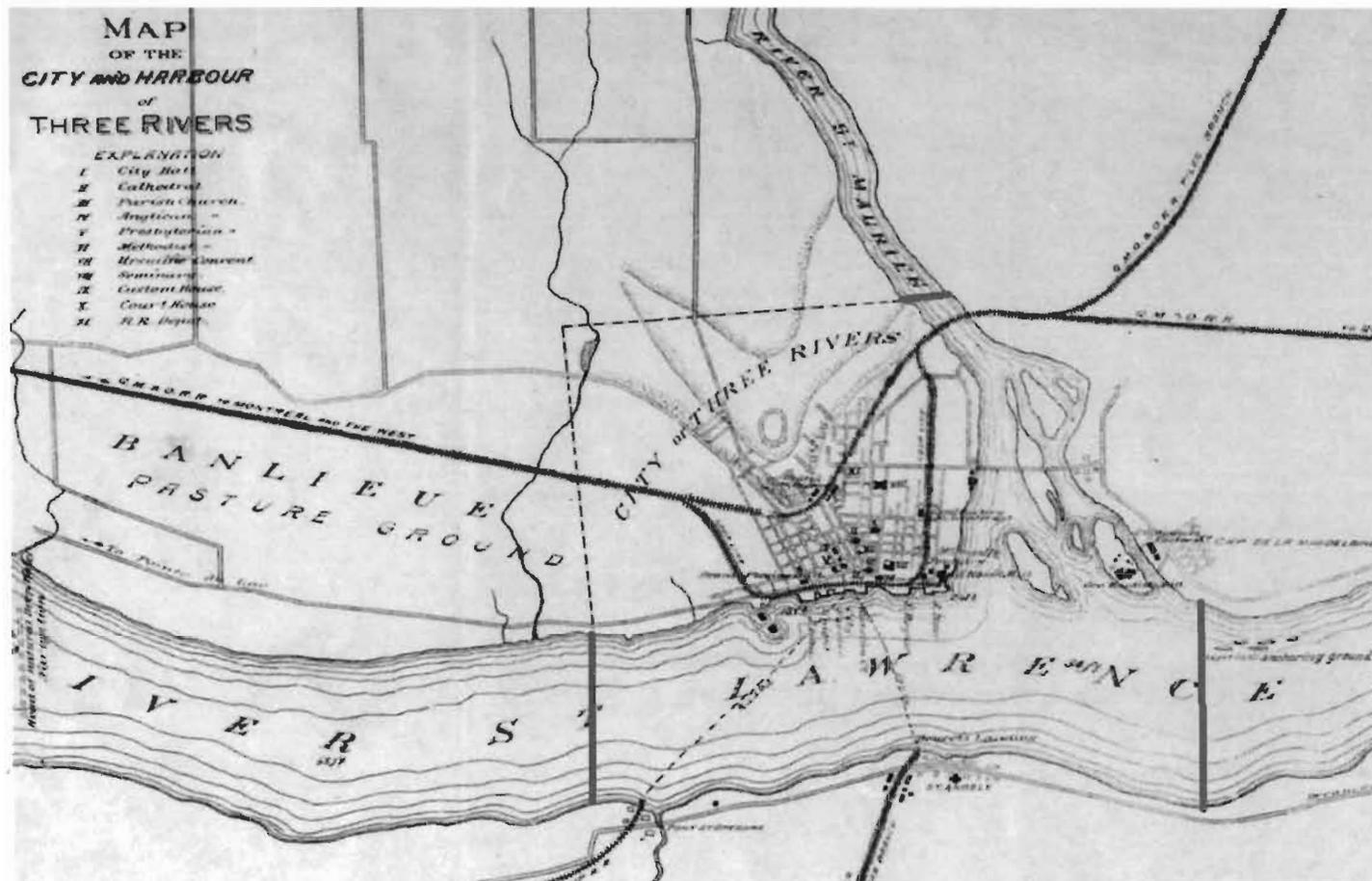
¹³ Constatant que seuls des Trifluviens siégèrent à la Commission du havre entre 1882 et 1911, nous ne pouvons que souligner le contraste qui existe avec le discours régionaliste des élites urbaines. Il serait intéressant de voir si des individus originaires de Grand-Mère, de Shawinigan ou d'autres centres mauriciens ont pu intégrer cet organisme au cours de la période suivante, ce que nous n'avons pas été en mesure d'établir dans le cadre de cette recherche.

¹⁴ Bien que les élites trifluviennes n'aient pu tirer de bénéfice direct de leur implication dans la CHTR, nous croyons que leur intérêt dans les affaires portuaires pouvait s'expliquer par les retombées économiques associées à l'aménagement du havre. Nous ne disposons pas de sources à ce sujet, mais il est probable que les marchands trouvaient ici un moyen de favoriser leur commerce sans avoir à investir personnellement dans de coûteuses infrastructures. Pensons aux exportations de bois qui demandent de grandes superficies de quaiage. Notons également que siéger à la CHTR était un moyen de marquer une position élitaires au sein de la société.

¹⁵ Voir également la figure 1.1.

l'accord du ministre des Travaux publics. Ce dernier autorisait les dépenses de l'administration portuaire et assurait la surveillance des travaux par l'intermédiaire d'un ingénieur de son ministère. Pour financer ses actions, la CHTR pouvait emprunter les sommes nécessaires, à un taux d'intérêt ne dépassant pas six pour cent, jusqu'à 300 000\$ dollars en débetures payables semi annuellement au porteur. Ces dernières devaient être signées par trois des commissaires, qui disposaient également des revenus du port pour rembourser leurs emprunts.

FIGURE 1.1 : Extrait du « Plan of the Harbour of Three Rivers, River St. Lawrence »
montrant les limites de la juridiction de la Commission du havre (1882)



Source : Georges Geo. E. Desbarats & Co Harbour Commissioners of Three Rivers (Quebec) Balcer. Plan of the Harbour of Three Rivers River St. Lawrence., S.I., s.n., 1881.

Les droits du port étaient établis par la CHTR, avec l'accord du Gouverneur général en Conseil¹⁶. Ils étaient prélevés par le percepteur des douanes, dont la rémunération ne pouvait excéder un demi d'un pour cent des montants en cause. Plusieurs charges reposaient sur le navire. Il y avait d'abord les droits de havre, qui touchaient tous les bâtiments commerciaux accostant au havre ; ces droits varient en fonction du type de navire, de son activité et de son tonnage¹⁷. Bien entendu, les navires ne faisant que traverser le port sans y faire affaire n'étaient pas assujettis à ces dispositions. Des droits de havre étaient également imposés sur les marchandises embarquées ou débarquées au port, en fonction de leur nature et de leur quantité. À ces charges, il fallait ajouter les droits de quaiage perçus sur les marchandises embarquées ou débarquées. Enfin, la Commission prélevait des droits d'amarrage sur les bâtiments à quai, selon un forfait journalier établi en fonction du tonnage du navire¹⁸.

La Commission du havre établissait également les règlements du havre (sujets à l'approbation du Gouverneur en conseil). Pour les faire respecter, la Commission pouvait sanctionner les contrevenants par des amendes, des pénalités ou l'emprisonnement, dans les limites fixées par l'Acte d'incorporation et la loi canadienne¹⁹.

¹⁶ Il est à noter que le Gouverneur général en Conseil pouvait obtenir à chaque année et sous la forme qu'il le désirait, l'état des comptes de la Commission du havre, avec le détail de ses revenus et de ses dépenses.

¹⁷ Les droits de havre frappant les navires fréquentant le port de Trois-Rivières dépendaient de plusieurs facteurs. Les navires à vapeur et les voiliers n'étaient pas imposés de la même manière. Il en allait de même selon l'activité du bâtiment. Les droits à régler n'étaient pas les mêmes s'il s'agissait d'une ligne régulière, d'un traversier, ou d'un bâtiment fréquentant ponctuellement le port. Enfin, plus le tonnage de l'embarcation était important, plus les charges étaient élevées.

¹⁸ Sur la perception des droits au havre de Trois-Rivières, voir l'annexe 1.4.

¹⁹ Les commissaires pouvaient exiger des amendes jusqu'à concurrence de 20 dollars ou prononcer des peines d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à soixante jours à l'encontre des individus qui agissaient à l'encontre des règlements du havre.

L'organisation de la Commission

L'acte d'incorporation promulgué, les commissaires du havre durent bientôt établir les règlements et la tarification portuaires. Adoptés le 4 novembre 1882, les premiers règlements visaient à encadrer divers aspects de la vie du havre : les procédures administratives internes, les règles entourant l'arrivée, le départ et la présence des navires dans le port, etc. Les opérations effectuées à bord des bâtiments et sur les quais étaient soumises au contrôle du Maître du havre. Dès l'année suivante, en vertu de *l'Acte concernant le Maître du Havre du port de Trois-Rivières*, les commissaires ont obtenu le pouvoir de le nommer²⁰ (nomination assujettie à l'approbation du ministre des Travaux publics).

Les commissaires n'ont pas tardé non plus à établir les droits de havre. Tout en tentant de s'assurer des revenus suffisants, ils s'efforcèrent néanmoins de les conserver peu élevés, pour demeurer compétitifs. Conscient de l'avantage de pratiquer une basse tarification, Georges Balcer vantait déjà avant l'incorporation du havre les mérites du port de Trois-Rivières comparativement aux charges imposées à Québec et à Montréal²¹. Les commissaires ont donc cherché à prendre en compte ce facteur d'attractivité portuaire²². Plus tard, dans les années 1890, ils consentirent même à diverses reprises certains ajustements aux droits de port, en réponse aux requêtes de la Chambre de

²⁰ Promulgué le 25 mai 1883 et intitulé *Acte concernant le Maître du Havre du port de Trois-Rivières*, l'Acte 46 Victoria Chapitre 51 a transféré du Gouverneur général en Conseil aux commissaires du havre, le pouvoir de nommer le Maître du havre de Trois-Rivières. Il s'agissait de régulariser la situation déjà existante. Les commissaires avaient nommé un Maître de havre lors de l'organisation de la CHTR.

²¹ Voir le comparatif des charges aux ports de Trois-Rivières, Montréal et Québec, établi par George Balcer et présenté dans l'annexe 1.5. G. Balcer, *op. cit.*, p. 52-53.

²² Sur les facteurs d'attractivité portuaire, on lira avec profit Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 103-112.

commerce²³. En 1894, la CCTR avait demandé à ce que les droits de havre soient rabaisés pour inciter les *steamers* à venir prendre leurs chargements à Trois-Rivières²⁴. Cinq années plus tard, la CCTR allait demander une nouvelle réduction, dans le but d'assurer à Trois-Rivières le déchargement du charbon à destination des usines de Grand-Mère. Faute de disposer des mêmes facilités de déchargement du minerai qu'à Montréal et à Québec, la CHTR a réagi en minorant d'environ 25% les droits de port sur ces marchandises²⁵. Ainsi, en 1910, l'ensemble des modifications apportées aux frais portuaires permit à l'*Association des citoyens de Trois-Rivières* de vanter la faiblesse des taux de fret, 30 ans après George Balcer²⁶. En contrepartie, les commissaires connurent de sérieuses difficultés à financer les travaux d'aménagement du port.

Les amendements à l'Acte d'incorporation : une question financière

Plusieurs amendements à l'*Acte d'incorporation* concernaient la capacité d'emprunt de la CHTR pendant ses premières années d'existence. Dès 1883, les commissaires rapportaient au gouvernement les problèmes qu'ils rencontraient pour financer l'aménagement du port. C'est que les débentures qu'ils étaient autorisés à émettre devaient être utilisées comme moyen de paiement auprès des entrepreneurs réalisant les travaux, et non pas comme un moyen de financer ces travaux. Par

²³ Sur l'évolution des tarifs, voir l'annexe I.4.

²⁴ Les modifications apportées aux droits de havre sont présentées à l'annexe I.4.

²⁵ En 1899, un tarif spécial pour les droits de havre sur les navires a été établi pour les bâtiments transportant du charbon et les droits de quaiage, incluant les droits de havre sur les marchandises, ont été réduits de 10 à 7.5 centimes par tonne de charbon chargé ou déchargé.

²⁶ Nous nous référons ici à la brochure *La cité des Trois-Rivières*, publiée en 1910 par l'*Association des citoyens de Trois-Rivières*, association ouverte à tous les citoyens dont l'objectif était de promouvoir la ville des Trois-Rivières, d'y attirer les entrepreneurs pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie, et d'appuyer son embellissement et son assainissement. En 1910, l'association était présidée par C.R. Whitehead, l'un des plus importants entrepreneurs du début du XX^e siècle à Trois-Rivières. Il fut l'un des membres fondateurs de la Wabasso et de la Wayagamack. Voir *Le Bien Public* du 10 mai et du 16 décembre 1910.

conséquent, les commissaires ont obtenu un nombre restreint de soumissions, dont les montants étaient surévalués, lorsque les entrepreneurs ne se rétractaient pas tout simplement. Cela entraîna des retards et nuisit considérablement aux finances de la CHTR. La Commission devait payer un taux d'intérêt de 6% sur les débentures émises, ce qui a conduit les commissaires à réclamer les mêmes avantages que leurs vis-à-vis de Québec et de Montréal, qui eux, payaient seulement 4% d'intérêts, plus 1% de fonds d'amortissement²⁷.

Sans tarder, le député Hector-Louis Langevin a déposé une résolution à la Chambre des Communes du Canada dans le but d'appuyer la requête de la CHTR²⁸. Cela permit aux commissaires d'emprunter au gouvernement 82 000 \$ à un taux d'intérêt de 4% pour racheter les débentures préalablement émises, d'en payer les intérêts, et de finir les travaux en cours. En contrepartie, ils perdirent la possibilité de s'endetter au-delà des 82 000 \$ jusqu'alors autorisés par le gouvernement (et dont le remboursement devait être garanti par un fonds d'amortissement de 1%). Malgré tout, les commissaires ont éprouvé des difficultés à s'en acquitter, puisque sept années plus tard, il était de nouveau question de leur endettement. Ainsi, en 1892, la CHTR demanda l'annulation des arriérés d'intérêts, sur l'emprunt fait auprès du gouvernement, et le droit de réémettre des débentures jusqu'à concurrence de 300 000 \$.

Les commissaires ont eu en partie gain de cause, puisqu'ils obtinrent de nouveau le droit d'emprunter au-delà du seuil de 82 000 \$ auquel ils avaient été restreints. Ils

²⁷ Le fonds d'amortissement a pour but de garantir le paiement de la dette. Voir notamment, DSC 1886, vol. 10, n°11, RAMMP 1885, RCHTR 1884-85, p. 168.

²⁸ Hector-Louis Langevin était toujours député des Trois-Rivières et ministre des Travaux publics du gouvernement de John à Macdonald, en 1885. La loi dont il est ici question est l'Acte 48-49 Victoria Chapitre 76, promulguée en 1885.

purent ainsi émettre pour 218 000 \$ de débentures supplémentaires au taux d'intérêt de 6%, dont 1% consacré au fonds d'amortissement, à condition qu'ils aient remboursé les arriérés dus au gouvernement²⁹. Cette contrainte ne permit pas aux commissaires de continuer les travaux d'infrastructures, encore incomplets et improductifs, les plaçant dans l'incapacité d'accroître les revenus du port. L'objectif de la loi ne put donc pas être atteint, et les arriérés d'intérêts continuèrent à s'accumuler. La situation resta bloquée jusqu'en 1895, alors que de nouvelles dispositions législatives permettaient aux commissaires de ne payer que les intérêts de 1892, soit 15 000 \$, contrairement aux 30 476 \$ de 1895³⁰.

Or, malgré tout le soutien apporté à la CHTR dans le but d'alléger le poids de sa dette, celle-ci n'était toujours pas réglée à la fin du XIX^e siècle. Ainsi, dans une lettre adressée au ministre libéral des Travaux publics, Israël Tarte³¹, les commissaires signalèrent les attentes qu'ils avaient vis-à-vis des libéraux qui remplacèrent les conservateurs aux élections fédérales de 1896 ; ils demandaient les moyens de poursuivre les aménagements du havre, dont les travaux étaient en attente depuis trop longtemps. La CHTR blâmait alors ouvertement le gouvernement conservateur et les modifications qu'il avait apportées à *l'Acte d'incorporation* du havre. Selon elle, ces changements auraient stoppé le développement du port qui, au bout de quinze années d'existence, n'avait qu'une infime partie de son plan d'aménagement de réalisée. La

²⁹ Voir l'Acte 55-56 Victoria Chapitre 10 sanctionné le 10 juillet 1892. Notons que le taux d'intérêt de 6% prévu sur les débentures a été dénoncé en 1883 par les commissaires comme étant trop élevé.

³⁰ Voir l'Acte 58-59 Victoria Chapitre 26, sanctionné le 22 juillet 1895.

³¹ Élu député à la Chambre des Communes en 1891, il devient ministre des Travaux publics du gouvernement Laurier en 1896. Il a conservé cette fonction jusqu'en 1902, année où il fut congédié. Durant cette période, nous pouvons noter qu'il s'était grandement investi dans le développement du port de Montréal. Paul-André Linteau, « Le développement du port de Montréal au début du 20^e siècle », *Historical Papers / Communications historiques*, vol. 7, no 1 (1972), p. 193-196.

CHTR demandait également à ce que sa dette (82 000 \$) soit effacée, en compensation des entraves subies³².

Après le changement de gouvernement en 1896, les libéraux au pouvoir jusqu'en 1911 ne firent aucun amendement à l'*Acte d'incorporation* du havre trifluvien. Il fut certes question d'un projet de loi, en 1904, mais celui-ci fut retiré³³. Le prochain véritable changement n'allait survenir qu'en 1923, avec la refonte de l'*Acte d'incorporation*, qui modifiait la composition de la Commission.³⁴ La Commission du havre de Trois-Rivières fut finalement dissoute en 1936, lors de la création du Conseil des Ports nationaux.

L'ÉVOLUTION DES EFFECTIFS DE LA COMMISSION

Après avoir présenté la structure administrative du port de Trois-Rivières, nous nous intéresserons de plus près à ses acteurs. Pour identifier les commissaires du havre et connaître leurs origines sociales, nous nous sommes appuyé sur plusieurs sources, dont les *Décrets du Conseil privé du Canada*. Cette source de première main nous renseigne sur les dates de leur entrée en fonction, leur lieu de résidence et leurs activités socioprofessionnelles. De surcroît, ces documents indiquent les raisons de leur départ, que ce soit par décès, démission ou limogeage. Nous avons ainsi pu dégager quelques considérations essentiellement politiques sur les relations qu'ont entretenues la CHTR et le gouvernement fédéral, mais aussi sur la proximité de la CHTR avec la Municipalité de

³² La CHTR réclame en outre une modification des lois régissant le port pour obtenir les mêmes droits que le havre de St. John, au Nouveau-Brunswick, sans en préciser la nature.

³³ Nous n'avons malheureusement pas réussi à obtenir plus d'information sur ce projet de loi.

³⁴ Il est question ici de l'Acte 13-14 George V Chapitre 21, qui a notamment pour effet de réduire le nombre de commissaires, qui passe de cinq à trois. Toutes les nominations reviennent au Gouverneur général en Conseil.

Trois-Rivières et la CCTR. Pour établir la liste des maires de Trois-Rivières, nous avons utilisé les données compilées par René Verrette dans le cadre de son étude sur *Les idéologies du développement régional des élites en Mauricie*³⁵. Rappelons que le maire siégeait d'office à la CHTR, de même que le président de la CCTR. Pour obtenir la liste de ceux qui ont occupé cette fonction, nous avons eu recours à l'*Album souvenir, 1881-1981*³⁶.

Nous avons ainsi tenté de reconstituer les effectifs de la Commission du havre, pour les années 1882 à 1911. L'implication dans cet organisme, et surtout, l'accumulation de fonctions prestigieuses, constituent comme on le sait un indicateur de la position élitaine³⁷. Nous verrons que les commissaires ont entretenu d'étroites relations avec le Conseil municipal et la Chambre de commerce de Trois-Rivières. Après avoir brièvement examiné les mandats des commissaires, nous nous efforcerons de cerner leurs réseaux de relations et de mettre en lumière les intérêts qui y sont représentés.

Les mandats des commissaires

Sévère Dumoulin, maire de Trois-Rivières, a présidé la première Commission du havre, au sein de laquelle était également présent Alexander Baptist, président de la CCTR. Les trois membres nommés par le gouvernement étaient Philippe-Élisée Panneton, James McDougall et François-Xavier Bellefeuille³⁸. Tous s'étaient

³⁵ Verrette, *op. cit.*, p. 331-332.

³⁶ Chambre de commerce de Trois-Rivières, *Album souvenir 1881-1981*, Trois-Rivières, Chambre de commerce, 1891.

³⁷ Dans *Les figures de pouvoir à travers le temps*, Thierry Nootens et Jean-René Thuot définissent la position élitaine par le capital et la reconnaissance sociale. Selon eux, « le cumul des postes d'importances et d'implications sociales diverses est certainement l'une des marques essentielles du pouvoir », p. 3. Appartenir à la Commission du havre de Trois-Rivières fait ainsi partie des postes d'importance à occuper.

³⁸ Selon les travaux de Mireille Lehoux, Sévère Dumoulin, Alexander Houliston et Philippe-Élisée Panneton sont des avocats, James McDougall est marchand et François-Xavier Bellefeuille est

préalablement impliqués dans l'incorporation du havre. En sa qualité de ministre des Travaux publics, c'est Hector-Louis-Langevin qui recommanda leur nomination³⁹.

Les nominations à la CHTR avaient un caractère politique évident, alors que le renouvellement des membres coïncidait avec les changements de gouvernement. Ainsi, lors de l'arrivée au pouvoir des libéraux en 1896, les trois commissaires en poste furent remplacés. Il en fut de même avec le retour des conservateurs menés par Borden en 1911.

Entre ces deux dates, nous avons également relevé deux démissions qui n'ont pas été justifiées dans la documentation que nous avons pu consulter. Nous avons toutefois remarqué que celles-ci coïncident avec la publication, en 1905, d'un rapport partiel de la Commission royale des Transports, rapport qui ne retient pas le havre de Trois-Rivières parmi la liste des ports les plus importants qualifiables pour accéder au statut des Ports nationaux (aussi appelés Ports libres). Il s'agit d'un projet qui ne vit pas le jour, mais qui devait conférer aux ports sélectionnés tous les moyens nécessaires pour attirer le trafic maritime et permettre au Canada de concurrencer les États-Unis. La mise à l'écart du havre trifluvien pourrait, à notre avis, expliquer les deux démissions, en signe de contestation. La seule véritable prise de position de la Commission royale à son égard était de veiller à ce que les constructions sous contrat soient achevées au plus tôt. Nous

manufacturier. Voir, *Élus municipaux et promotion industrielle à Trois-Rivières 1870-1920*, Mémoire de maîtrise en études québécoises, UQTR, 1994, p. 91-96.

³⁹ Hormis Sévère Dumoulin, tous les commissaires du havre initialement nommés étaient également membres fondateurs de la Chambre de commerce de Trois-Rivières et participaient, par son intermédiaire, à appuyer l'incorporation du havre. De surcroît, la délégation envoyée pour défendre le projet comprenait la présence de Sévère Dumoulin et de Philippe-Élisée Panneton. Le *Journal des Trois-Rivières*, 20 janvier 1881.

sommes bien loin du projet de développement défendu par les commissaires, comme nous le verrons dans le prochain chapitre⁴⁰.

TABLEAU 1.1
Nombre de nominations et durées des mandats des commissaires (1882-1911)

	Nombre de nominations	Durée moyenne d'un mandat (en années)	Durée maximum d'un mandat (en années)
Membres nommés par le Gouverneur général en Conseil	12	7,25	14
Maires de la ville	14	2	5
Présidents de la Chambre de commerce	12	2,4	4

Sources : *Décrets du Conseil privé du Canada* pour les nominations du Gouverneur-général ; Verrette, *op. cit.*, pour les maires et *L'Album souvenir 1881-1981* pour les présidents de la CCTR

En dehors des années 1896 et 1905, il y a eu peu de renouvellement parmi les commissaires nommés par le gouvernement, ce qui a permis d'assurer une certaine stabilité des membres de la Commission. La mémoire institutionnelle était assurée par le secrétaire-trésorier, George Balcer, qui occupa ce poste pour l'ensemble de notre période d'étude (1882 à 1911). Les commissaires nommés par le gouvernement siégeaient plus de sept années en moyenne, contre deux et demi pour le président de la Chambre de commerce et deux ans pour le maire. Les mandats électifs se sont avérés ainsi de beaucoup plus courte durée.

⁴⁰ ASSJ 0063-E3-74, *Commission du Havre, Memorandum, presented to the "Royal Commission on Transportation," by the combined Committees of the City council, the Board of Trade and Harbour Commissioners, at its sitting at Three Rivers, June 1904, 1904, 10 p.*

Gouvernement du Canada, « Annexe du rapport du ministre des Travaux publics, 1905, Rapport de la Commission Royale des Voies de Transport, nommée le 19 mai 1903 », *Document de la Session*, vol. 8, n° 19, 1907, p. 26.

Nous avons dénombré au total 38 mandats à la Commission du havre, mandats exercés par 31 commissaires différents. Certains commissaires nommés par le gouvernement se sont faits, à un moment ou à un autre de leur carrière, élire maire ou président de la Chambre de commerce de Trois-Rivières, et réciproquement. Ainsi, en 1894, Philippe-Élisée Panneton étant devenu maire, c'est son prédécesseur à la Municipalité, Téléphore-Eusèbe Normand, qui a été nommé à sa place par le gouvernement. Il n'y eut donc pas de changement réel au sein de la Commission, ce qui permit d'assurer une plus grande continuité, si bien que trois des cinq premiers commissaires sont restés en fonction jusqu'en 1896. Ainsi, pendant ses premières années d'activités, la CHTR a connu un faible renouvellement de ses membres, qui s'accéléra cependant par la suite : nous avons dénombré 11 commissaires avant 1896, contre 20, entre 1896 et 1911.

Des liens étroits entre la Commission du havre, la Municipalité et la Chambre de commerce de Trois-Rivières

Il existe, bien entendu, un lien constant et officiel entre la Chambre de commerce et la Commission du havre de Trois-Rivières, puisque le président de l'organisme d'affaires siège à l'administration portuaire. Signalons toutefois que cette présence n'a pas toujours fait l'unanimité, puisqu'en 1909, des membres de la Chambre de commerce déposèrent un avis de motion dans le but de ne plus voir leur président membre *ipso facto* de la Commission du havre. Cette proposition allant à l'encontre de la loi, elle fut retirée et aucune modification n'eut lieu⁴¹.

⁴¹ Voir l'Acte d'incorporation du havre de Trois-Rivières.

L'interpénétration des organismes s'est resserrée en 1899, lorsque la Chambre de commerce a décidé d'offrir un siège de membre votant au maire de la Ville et au président de la Commission du havre. George Balcer avait déjà été le secrétaire-trésorier de la Commission du havre – de 1882 à 1911 – et le secrétaire de la Chambre de commerce – de ses débuts à 1898 – avant d'en devenir membre honoraire en 1905⁴². Sur les 40 membres fondateurs de la CCTR en 1881, dix ont également siégé à la Commission du havre dans les trois décennies suivantes⁴³. Ces importantes interrelations se sont traduites, comme nous pouvions nous y attendre, par la place essentielle qu'occupait le port dans les discussions de la Chambre de commerce. Regroupées sous la rubrique « transport industriel », il s'agissait en fait d'un de ses principaux sujets de discussion, comme le montre Patrick Provencher dans son étude⁴⁴.

À l'instar de la Chambre de commerce, la Corporation de la cité des Trois-Rivières, comme nous l'avons vu, disposait d'un représentant à la Commission du havre en la personne du maire. Toutefois, les liens ne se limitaient pas à ce seul individu, puisque 28 des 31 membres de la CHTR ont également siégé au conseil municipal entre 1870 et 1920, dont 26 à titre d'échevins. Parmi ces derniers, neuf étaient simultanément membres de la Commission du havre et du Conseil municipal, renforçant les rapports entre les deux organismes. Cette proximité s'est traduite par l'important soutien de la

⁴² Gilles Vallée, *La Chambre de commerce de Trois-Rivières, 1871-1981 : participation et assises sociale du mouvement*, Mémoire de maîtrise en études québécoises, UQTR, p. 22.

⁴³ Il s'agit de Henry-Mathias Balcer, Alexander Baptist, F.-X. Bellefeuille, Louis Brunelle, N.-E. Lajoie, James McDougall, T.-E. Normand, P.-E. Panneton, E.-A. Rocheleau et P.-B. Vannasse, auxquels il faut ajouter, en tant que secrétaire de la Commission du havre, George Balcer. Vallée, *op. cit.*, p. 16.

⁴⁴ Patrick Provencher montre dans son mémoire de maîtrise l'importance des transports comme objet de discussion de la CCTR. Cela ne semble toutefois pas être une particularité trifluvienne puisqu'il s'agit d'une question qui semble dominer au sein des Chambres de commerce québécoises et canadiennes. Voir, *La Chambre de commerce de Trois-Rivières, Activités et Composition socioprofessionnelles*. Mémoire de maîtrise en études québécoises, UQTR, 2000, p.117.

Municipalité au développement portuaire. En effet, la Ville a appuyé la démarche d'incorporation du havre, puis par le biais de la promotion industrielle, a directement soutenu le développement d'activités portuaires, en offrant de l'aide à l'installation de certaines industries engagées dans le commerce de bétail, comme nous le verrons dans le prochain chapitre.

La Commission du havre a ainsi entretenu d'étroites relations avec la Chambre de commerce et la Municipalité, par le biais des multiples implications de ses membres. Comme nous l'avons mentionné, les pratiques de cumul de postes de pouvoir permettent aux élites de se maintenir et de se reproduire socialement, et les commissaires du havre n'échappent pas à ce principe. La majorité d'entre eux appartenait au groupe des notables de la ville que l'historien François Guérard a étudié pour les années 1870 à 1900. Pour la période qui nous intéresse, les années 1882 à 1911, signalons que 12 des 31 commissaires en ont fait plus précisément partie⁴⁵.

Les intérêts représentés au sein de la CHTR

Grâce aux *Almanachs de la ville de Trois-Rivières*, nous avons pu recueillir de précieuses indications sur les activités et les charges civiles des commissaires. Nous avons réparti les métiers ou occupations des membres de la CHTR en fonction des quatre grandes catégories socioprofessionnelles.

1 – Le groupe des « marchands » se compose de marchands, de négociants et de commerçants. Signalons que nous avons choisi de classer les « marchands de bois »

⁴⁵ François Guérard, dans son étude des notables de la ville de Trois-Rivières de 1870 à 1900, a recomposé le réseau de parenté des élites, au sein duquel nous avons identifié douze des commissaires du havre. « Les notables trifluviens au dernier tiers du 19^e siècle : stratégies matrimoniales et pratiques distinctives dans un contexte d'urbanisation », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol 42, n°1, 1988, p. 43.

propriétaires de moulins à scie parmi le groupe des « manufacturiers » puisqu'ils pratiquent une activité de transformation.

2 – Le groupe des « manufacturiers » regroupe les propriétaires de manufactures ou d'usines.

3 – Le groupe des « professions libérales » se compose des avocats, des notaires, des médecins et des pharmaciens.

4 – Nous désignons sous le vocable « autres » les mentions qui n'entrent pas dans les précédentes catégories. Il s'agit essentiellement de rentiers et d'individus pratiquant des activités de service dans le domaine financier ou de l'hôtellerie, notamment.

TABLEAU 1.2
Répartition socioprofessionnelle des membres de la CHTR (1882-1911)

Catégories socioprofessionnelles	Nombre	Durée moyenne de présence pour un commissaire (en années)	Durée maximum de présence pour un commissaire (en années)
Marchands	9	3,6	9
Manufacturiers	4	8,5	14
Professions libérales	14	3,4	7
Autres	4	8,75	14

Sources : *Almanachs de la ville de Trois-Rivières* (1880-1912) ; *Décrets du Conseil privé du Canada* ; *Les idéologies du développement régional* de R.Verrette et l'*Album souvenir 1881-1981*, de la CCTR.

Le tableau 1.2 met en évidence la surreprésentation des membres des professions libérales parmi les effectifs de la CHTR. Au cours des années qui nous intéressent, en effet, près de la moitié des commissaires sont recrutés parmi ces professions.

TABLEAU 1.3
Répartition socioprofessionnelle des membres de la CHTR
selon le statut de leur mandat (électif/nominatif), 1882-1911

Catégories socioprofessionnelles	commissaires nommés par le gouvernement	commissaires issus de la Chambre de commerce	commissaires issus de la Municipalité
Marchands	3	7	1
Manufacturier	2	2	-
Professions libérales	3	2	11
Autres	3	1	1

Source : *Ibid.*

Présentant une ventilation selon le caractère électif ou nominatif des mandats exercés, le tableau 1.3 n'est pas directement comparable au précédent. Certains individus y sont présents à différents titres. La surreprésentation des professions libérales tient en fait de la présence du maire, dont le mandat moyen à la Commission est plus court que pour les autres nominations⁴⁶. Les professions libérales sont, comme nous le savons, traditionnellement associées à la vie municipale⁴⁷. Les nominations de la Chambre de commerce reflètent également sa base habituelle de recrutement qui repose sur des marchands, des manufacturiers et des financiers. Enfin, les nominations assurées par le gouvernement sont plus équilibrées.

La surreprésentation des professions libérales est également contrebalancée par la faible durée des mandats exercés, qui contraste avec celle des manufacturiers, dont la

⁴⁶ Voir tableau 1.1.

⁴⁷ Voir notamment Lehoux, *op. cit.*

présence est beaucoup plus longue. Alexander Baptist et François-Xavier Bellefeuille ont ainsi siégé le plus longtemps à la Commission du havre, avec un total de 14 annuités entre 1882 et 1896. Avec le banquier Philippe Élisée Panneton, lui aussi membre de la CHTR entre ces mêmes années, ils purent obtenir une influence accrue au sein de la Commission.

Les Almanachs de la Ville de Trois-Rivières nous ont par ailleurs livré des informations utiles sur la nature des activités pratiquées⁴⁸. Les grands secteurs industriels de la ville étaient bien représentés parmi le groupe des manufacturiers. La famille Baptist, qui possédait les scieries de l'île de la Potherie, représenta dès le départ l'industrie forestière au sein de la CHTR, en la personne d'Alexander Baptist (1882-1896). Ce fut ensuite le tour de Thomas Malone (1903-1905), « marchand de bois »⁴⁹ ; nous n'avons pas pu établir si ce dernier possédait des scieries, mais nous savons que la famille Malone était étroitement associée aux activités portuaires, puisqu'elle fonda la première compagnie d'arrimage de la ville, en 1889⁵⁰.

Au secteur de l'industrie forestière, il faut ajouter celui de la métallurgie. James McDougall (1882-1886) était impliqué dans les forges du Saint-Maurice et de L'Islet (via son association à l'entreprise familiale John McDougall and Sons), de même que dans le commerce du fer, auquel Pierre Avila Gouin (1905-1909) allait participer par la suite. L'un des frères de James McDougall, Thomas McDougall, uni matrimonialement

⁴⁸ *Almanachs de la ville de Trois-Rivières*, 1880-1913 ; nous nous sommes également appuyé sur *Les notables de Trois-Rivières au derniers tiers du 19^e siècle*, de François Guérard.

⁴⁹ *Almanachs de la ville de Trois-Rivières*, 1901-1906.

⁵⁰ La Malone J.C. et cie a été fondée en 1889 à Trois-Rivières par James C. Malone. D'après la base de données en histoire régionale de la Mauricie de René Hardy (CIEQ), ses activités concernaient pour beaucoup les exportations de bois et de foin. La firme achetait également les productions des campagnes pour les exporter par la suite, notamment vers l'Angleterre.

à la famille Baptist, fut l'un des dirigeants de la *Shawinigan Water and Power*. Enfin, le secteur des pelleteries et du cuir était représenté par Henry-Mathias Balcer (1892-1894) et George Balcer (1882-1911). Ce dernier, rappelons-le, fut le secrétaire-trésorier de la CHTR et il occupa différentes charges consulaires auprès de pays européens⁵¹.

Nous avons précédemment évoqué l'activité de certains marchands en lien avec l'industrie, mais la majorité des membres de ce groupe étaient des commerçants de gros, de marchandises générales, de nouveautés et d'épiceries. Les professions libérales furent quant à elles essentiellement représentées par des avocats, dont H.G. Malhiot (1885-1888) et Richard-Stanislas Cooke (1896-1898 et 1900-1905), qui devinrent respectivement juges, en 1888 et en 1905. À partir de cette dernière année, Alexander Houliston (1896-1905) occupa la charge de collecteur des douanes. Cette fonction fut également occupée par Pierre-Benjamin Vanasse, lorsqu'il siégeait à la Commission (1886-1892)⁵². Parmi les « autres », signalons la présence de deux rentiers, Henry-Ézéquier Hart (1896-1907) et Louis-Édmond Dufresne (1907-1911), ancien propriétaire du prestigieux hôtel Saint-Maurice. Le dernier membre de cet ensemble était le banquier Philippe-Élisée Panneton (1882-1896). Il fut gérant de la Banque d'Hochelaga puis de la Banque du Peuple avant d'ouvrir son propre établissement, la Banque Panneton. Il fit également des affaires avec Téléphore-Eusèbe Normand⁵³ et Louis-Adélarde Sénécal⁵⁴

⁵¹ Rappelons que George Balcer a été agent consulaire de France et d'Espagne, consul de Belgique et vice-consul de Suède et de Norvège, pour différentes périodes des années 1882 à 1911.

⁵² Pierre-Benjamin Vanasse a été commissaire du havre de Trois-Rivières de 1886 à 1892, et il a occupé la fonction de collecteur des douanes après 1889. Nous l'avons classé dans la catégorie « autres » puisqu'il se déclarait « bourgeois » quand il est entré en fonction à la CHTR et pendant la plus grande partie de son mandat.

⁵³ Téléphore-Eusèbe Normand a été maire de Trois-Rivières de 1873 à 1876 et de 1889 à 1894. Durant cette dernière période et les deux années qui suivirent, nommé par le gouvernement, il siégea à la CHTR.

⁵⁴ Louis-Adélarde Sénécal (1829-1887) fut l'un des hommes d'affaires canadiens les plus importants de la seconde moitié du XIX^e siècle. Impliqué dans le commerce des céréales, il l'était aussi dans plusieurs

dans le projet de Chemin de fer des Basses-Laurentides. Il s'agit là d'un exemple marquant de la proximité existant entre les intérêts des transports maritime et ferroviaire.

TABLEAU 1.4
Participation des commissaires du havre au développement
de compagnies ferroviaires (1850-1950)

Compagnie de Chemin de fer	commissaires du havre
<i>Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Ry. Co.</i> (1875)	Henri-Gédéon Mailhot
<i>St. Lawrence, Lower Laurentian & Saguenay Ry. Co.</i> (1875)	Télesphore-Eusèbe Normand, P.-B. Vannasse et Philippe-Élisée Panneton, (avec l'appui de George Balcer)
<i>St. Lawrence & North Western Ry. Co.</i> (1887)	F.S. Tourigny
<i>Lower Laurentian Ry. Co.</i> (Aussi appelé Chemin de fer des Basses Laurentides) (1888)	Henry E. Hart et Philippe-Élisée Panneton
<i>Three Rivers & North Shore Electric Ry. Co.</i> (1898)	Philippe-Élisée Panneton et Louis-Dosithée Paquin
<i>Rural Light Heat & Power Co.</i> (1903)	R.-S. Cooke
<i>Cie du chemin de fer électrique des Trois-Rivières, St Maurice, Maskinongé et Champlain</i> (1905)	Philippe-Élisée Panneton et Louis-Philippe Normand
<i>Three Rivers Tramway Co.</i> (1912)	Joseph-Frédéric Bellefeuille

Source : René Verrette, « Annexe C : Fiches des projets de chemins de fer, (Mauricie) », *Les idéologies du développement régional*, p. 337-357.

compagnies de navigation avant de devenir en 1882, le président de la Compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario. Il a également été actif dans le domaine ferroviaire, notamment comme surintendant du *Quebec, Montreal, Ottawa et Occidental* et par la suite président de la Compagnie de chemin de fer de la Rive-Nord.

Grâce aux travaux de René Verrette, nous savons que les commissaires du havre ne sont pas étrangers aux intérêts ferroviaires de la Mauricie. Plusieurs les ont soutenus ou s'y sont directement impliqués en tant que promoteurs. Les chemins de fer étaient complémentaires au port, puisqu'ils lui permettaient d'étendre et de rayonner sur l'arrière-pays trifluvien. Bien consciente de ce catalyseur, la Chambre de commerce entendait donner à « cette Commission du havre, dont la tâche est de remplir dans le système économique de notre Région le rôle de pompe aspirante et foulante, concentr[ant] sur notre port les éléments de commerce épars, pour les expédier ensuite, soit sur des points de l'intérieur, soit sur des contrées d'outre-mer »⁵⁵.

Dans sa typologie du discours de développement régional mauricien, l'historien René Verrette montre clairement que la question des aménagements portuaire et ferroviaire était défendue par les mêmes intérêts. Les commissaires du havre s'intéressaient de près au chemin de fer. Dans les années 1875-1905, ils envisageaient de faire de Trois-Rivières un pôle régional pouvant concurrencer Québec et Montréal, de même qu'une plaque tournante du commerce de bétail et de blé de l'Ouest et de l'Europe. L'atteinte de cet objectif passait par l'amélioration des conditions de transport sur le fleuve, grâce à l'aménagement de la voie navigable et par le développement du secteur portuaire, tout en assurant de bonnes liaisons ferroviaires avec l'arrière-pays⁵⁶. Nous nous intéresserons, dans les prochains chapitres, aux réalisations de la CHTR en

⁵⁵ Georges Balcer, *Chambre de commerce de Trois-Rivières. Rapport du Secrétaire*, Trois-Rivières, 1886, p. 48.

⁵⁶ Dans les années 1900-1930, le développement du port et l'intégration au marché furent repris par les élites industrielles extrarégionales. En parallèle, le milieu des affaires trifluvien et la Commission du havre conservèrent également l'idée de faire de Trois-Rivières un pôle entre Québec et Montréal. Voir, René Verrette, « Annexe E : la typologie du discours de développement », *Les idéologies du développement régional*, p. 361-367.

matière de développement portuaire, tant du point de vue des travaux effectués que du trafic et des relations avec l'arrière-pays.

CONCLUSION

Créée par l'État fédéral à la demande des élites politiques et économiques trifluviennes, la CHTR avait pour but d'administrer et d'améliorer le port de Trois-Rivières. Toutefois, les amendements apportés à son *Acte* d'incorporation ont nuit à l'amélioration du havre. Souvent nommées de manière partisane, les élites à sa tête ont entretenu d'étroites relations avec la Municipalité et la Chambre de commerce, au sein desquelles elles s'impliquèrent activement. Les commissaires sont restés plus ou moins longtemps au sein de la Commission, où ils représentaient divers intérêts. Parmi ceux-ci, on retrouvait les principaux secteurs industriels de la ville, mais surtout d'importants marchands et membres des professions libérales. Ces acteurs n'ont pas limité leurs activités au développement du havre, puisqu'on les retrouvait également en grand nombre parmi les promoteurs des projets de chemins de fer. Pour ces élites, la CHTR devait ouvrir Trois-Rivières sur son arrière-pays et élargir les horizons de son commerce, grâce à l'aménagement du port. Nous verrons maintenant quels ont été les projets portés par les commissaires et comment l'infrastructure du port a évolué au cours des années qui nous intéressent.

CHAPITRE 2

Le développement des infrastructures du port de Trois-Rivières

Dans le précédent chapitre, nous avons vu que la Commission du havre (CHTR) avait pour mandat de pourvoir à l'amélioration du port de Trois-Rivières. En nous focalisant sur les projets et les réalisations des commissaires, nous allons maintenant tenter de vérifier dans quelle mesure ceux-ci sont parvenus à faire du havre trifluvien un port moderne, adapté aux exigences du commerce. Pour réaliser ces objectifs, les commissaires ont établi deux plans de développement au cours des années qui nous intéressent. Le premier accompagnait l'incorporation du havre, en 1882, alors que le second a été conçu au tournant du XX^e siècle. L'examen attentif des grandes étapes du développement portuaire montrera toutefois que tous les aménagements du havre ne sont pas issus de cette programmation. Les difficultés rencontrées dans leur mise en œuvre, en effet, ont poussé les commissaires à redéfinir le plan de 1882 et à s'engager dans certains travaux non prévus initialement. L'évolution des infrastructures physiques du havre de Trois-Rivières laisse également voir une participation de plus en plus active de l'État fédéral, au nom de l'intérêt général.

L'analyse s'appuie sur un corpus varié de sources : les plans de développement établis par les commissaires¹, les rapports annuels de la Commission du havre (RCHTR)

¹ Parmi les sources à notre disposition, plusieurs sont gouvernementales. Il s'agit des *Rapports des commissaires du havre de Trois-Rivières* (RCHTR) présentés dans les *Rapports du ministère de la Marine et des Pêcheries* (RAMMP), de même que des *Rapports du ministère des Travaux publics* (RAMTP), publiés dans les *Documents de la session du Canada* (DSC). Nous avons aussi exploité les *Comptes rendus officiels des Débats de la Chambre des Communes du Canada* (DCC) et les *Décrets du conseil*

et du ministère des Travaux publics (RAMTP), les débats de la Chambre des Communes (DCC), les décrets du Conseil privé du Canada (DCP), diverses lettres échangées entre les commissaires et le gouvernement fédéral et divers articles de la presse trifluvienne. Si les documents consultés sont riches en informations sur la nature et les coûts des aménagements projetés, nous ne disposons en revanche que de peu de cartes et de plans permettant de les représenter spatialement. Faute de support usuel adéquat, nous avons dû, dans bien des cas, nous contenter de décrire les travaux sans pouvoir les illustrer².

LE PORT À LA VEILLE DE SON INCORPORATION

Le port de Trois-Rivières jouit d'une situation avantageuse sur le Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, comme le note Raoul Blanchard dans *Le centre du Canada français, « Province de Québec »*³. Le fleuve est ici plus propice à la construction d'infrastructures qu'en aval, grâce à des marées de faible amplitude. La

privé (DCP), disponibles sur le site des Archives Nationales du Canada (ANC), dans le catalogue de la Collection Canada (<http://www.collectionscanada.gc.ca/base-de-donnees/decrets/index-f.html?PHPSESSID=it8451mrgj7gubr5c70rd3oqn0>). D'autres documents mis à profit ont été produits directement par la CHTR, notamment la correspondance entretenue avec le gouvernement fédéral et le mémoire déposé devant la Commission royale des Transports ; ces documents sont disponibles aux archives du Séminaire Saint-Joseph, respectivement à la cote 0063-E3-74. Nous avons également utilisé divers articles de la presse locale, soit le *Journal de Trois-Rivières* et le *Trifluvien*. Notons également que le premier plan de développement des commissaires est issu du RCHTR pour les années 1882-1883. Il s'en suit une version modifiée, présentée dans une lettre adressée par George Balcer à Israël Tarte, ministre des Travaux publics, le 24 mars 1897 (ASSJ, 0063-E3-74, Commission du havre, George Balcer, 24 mars 1897). Quant au second plan de développement, de 1900, il nous est connu indirectement par le mémoire remis à la Commission royale des Transports, en 1904 (ASSJ, 0063-E3-74, Commission du havre, *Memorandum, presented to the "Royal Commission on Transportation," by the combined Committees of the City council, the Board of Trade and Harbour Commissioners, at its sitting at Three Rivers, June 1904*).

² Notons que nous avons repris la distinction, entre l'Est et l'Ouest du port, utilisé par les commissaires. La limite entre les deux semble se situer au niveau du quai de la Compagnie du Richelieu (voir figure 2.1, secteur E), qui se trouve dans la continuité de la rue du Platon.

³ Dans *Le Centre du Canada Français, « Province de Québec »*, Raoul Blanchard fait écho des avantages que les contemporains accordent à la situation du port de Trois-Rivières (p.161). Dans sa brochure de 1880, George Balcer présentait déjà ces avantages. Il y soulignait d'ailleurs la sécurité des manœuvres pour les navires devant la ville, faisant de cet atout un argument pour la promotion du havre. Il faisait alors fi de la présence de battures sur lesquelles des navires s'échouaient ponctuellement, comme le relate d'ailleurs la presse trifluvienne.

navigation et la manœuvre des navires sont également plus commodes qu'en amont, où se trouve le lac Saint-Pierre, dont les bas-fonds empêchent les navires les plus imposants de remonter jusqu'à Montréal. Pour les élites de la ville, cet obstacle à la navigation aurait même fait de Trois-Rivières la tête toute désignée de la grande navigation sur le fleuve. Cette vision optimiste des avantages de la localisation de la ville, comme le montrent les travaux de René Verrette dans *Les idéologies du développement régional*⁴, va perdurer jusqu'au début du XX^e siècle, avec l'idée que les canalisations successives du Saint-Laurent, depuis le milieu du XIX^e siècle, ne suffiraient pas à compenser l'accroissement constant du gabarit des navires, qui nécessitait aussi des aménagements portuaires adaptés⁵.

Les travaux de René Hardy, la synthèse d'histoire régionale *Histoire de la Mauricie*, et de Guy Trépanier, *Arrondissement historique et vieux port de Trois-Rivières*, permettent de suivre les grandes lignes de l'histoire du port de Trois-Rivières⁶. Ainsi, jusqu'au début du XIX^e siècle, le site portuaire naturel était apparu suffisant pour les besoins commerce. Les bâtiments les plus gros pouvaient s'ancrer près des rives sablonneuses pour y décharger leurs cargaisons, tandis que les embarcations les plus petites pouvaient directement s'y échouer. Ce n'est qu'à partir des premières décennies du XIX^e siècle que des gens d'affaires ont commencé à aménager ces grèves, en y

⁴ Les obstacles à la navigation dans le secteur de Trois-Rivières sont mieux connus grâce aux travaux de René Verrette, qui présente la vision des élites trifluviennes de ces écueils, dans *Les idéologies du développement régional, le cas de la Mauricie 1850-1950*, Sainte-Foy, PUL, 1999, p. 79-81 ; Voir aussi Raoul Blanchard, *Le Centre du Canada français, « Province de Québec »*, Montréal, Beauchemin, 1947, p. 161.

⁵ Pour une meilleure vue d'ensemble de la voie navigable, consulter Pierre Camu, *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur*, Québec, Hurtubise HMH, 2005, p. 42-57.

⁶ Voir, René Hardy et Normand Séguin (dir.), *Histoire de la Mauricie*, Sainte-Foy, PUL, 2004, p. 276-279 ; voir aussi, Guy Trépanier, *Arrondissement historique et vieux port de Trois-Rivières, Étude historique et potentiel archéologique*, Trois-Rivières, Ville de Trois-Rivières, 1988, p. 219-246.

construisant plusieurs quais⁷. Alors que les premiers travaux visaient à répondre aux besoins du commerce, les infrastructures érigées dans la seconde moitié du XIX^e siècle servaient aussi au transport de passagers⁸.

Signalons qu'en 1840, John Molson avait fait l'acquisition d'un quai pour sa compagnie de *steamers*. Puis, en 1858, deux quais ont été construits pour le service de « la Traverse »⁹. Par la suite, la Compagnie de navigation du Richelieu s'était installée à Trois-Rivières, et Thomas Farmer avait racheté le quai de Molson, qu'il rallongea en 1875.

À partir de 1850, le développement des infrastructures allait coïncider avec l'essor de l'exploitation forestière et la construction de l'embranchement d'Arthabaska par le Grand-Tronc. Or, les travaux se sont faits sans véritable planification ; les quais ont été réalisés selon les besoins des compagnies et des entrepreneurs locaux, ce qui donna un alignement discontinu de quais, de hauteur et de longueur variables. Malgré tout, George Balcer¹⁰ dépeignait le port comme suffisant pour les besoins du commerce, mais ce n'était pas l'avis de tous. La presse trifluvienne¹¹ dénonçait l'état d'abandon des

⁷ En 1824, le premier quai érigé fut celui d'Étienne Duval, commerçant de bois de chauffage, qui le loua à John Molson, pour l'approvisionnement de ses vapeurs. En 1825, Mathew Bell construisit un quai pour le commerce des Forges du Saint-Maurice. Ces deux quais étaient le long de la rive, tandis que celui de Moses Hart s'avancait dans le fleuve, en eau profonde. Construit en 1833, il servait au commerce des productions de la brasserie de Hart, et protégeait ses lots de grèves de l'érosion.

⁸ Molson acheta un quai, vers 1840, pour ses lignes de *steamers*. Il fut racheté, en 1875, par Thomas Farmer, qui le mit au service de la Compagnie Union. En 1858, la corporation construisit un quai pour le service de « la Traverse » et le marché aux poissons (voir figure 2.1, secteur D), alors que la maire Joseph-Édouard Turcotte réalisa à ses frais le quai du Grand-Tronc en prévision de la construction de l'embranchement d'Arthabaska. Le quai du Grand-Tronc était le nom donné au quai de la Traverse sur la Rive-Sud au cours de notre période. Notons toutefois que ce quai fut érigé sur la Rive-Nord ; il s'agit du quai que la Compagnie de navigation du Richelieu acquit en 1864.

⁹ Le service de « la Traverse » est l'un des objets que nous aborderons dans notre quatrième chapitre.

¹⁰ À cet effet, voir le portrait du port fait, en 1880, par George Balcer dans *The city of Three-rivers as a Sea-Port and her net-work of rail-roads*, Three-Rivers, Journal des Trois-Rivières, 1880 p. 47-56.

¹¹ Le *Journal de Trois-Rivières*, du 4 mai 1882, p. 2, col. 1-2.

infrastructures du port, dont l'absence de cohésion nuisait à son activité, d'où la nécessité d'accompagner d'un plan de développement la création de la CHTR, en 1882.

FIGURE 2.1 : Extrait de l' « Atlas of the City of Three-Rivers and County of Saint-Maurice » montrant le secteur du havre de Trois-Rivières, incluant la localisation, faite par nos soins, des quais A à I (1879).



Source : *Atlas of the City of Three Rivers and County of Saint-Maurice*, Hopkins, Henry Whitmer S.L., Provincial Surveying, 1879.

(A) Quai de Georges Baptist Son & Co ; (B) Quai A.F. A. Knight ; (C) Quai de Jos. Shortis ; (D) Quai de la Corporation ; (E) Quai de la compagnie du Richelieu ; (F) Propriété de Georges Baptist et de George Benson Hall¹² ; (G) Quai de Joseph Reynar ; (H) : Terre de la Couronne¹³ ; (I) : Quai de Ross Ritchie.

¹² Georges Baptist et George Benson Hall sont respectivement décédés en 1875 et 1876, mais leurs descendance poursuivent leurs activités sous la même raison sociale. Nous pensons qu'il s'agit des terrains de Georges Baptist, de M. Turcotte et de G.K. Ogden, que les commissaires tentèrent d'acquérir à l'été 1882.

¹³ Notons que la propriété des terres de la Couronne à l'intérieur de l'enceinte du havre de Trois-Rivières fit l'objet de débats, après l'acte de l'Amérique du Nord Britannique, entre le gouvernement fédéral et provincial. ANC, DCP n°1882-1974, du 04/10/1882, RG2, Bureau du Conseil privé, Série A-1-a, vol. 421, Bobine C-3340, Code accès 90.

FIGURE 2.2 : Extrait du « Plan of the Harbour of Three Rivers River St. Lawrence » présentant les aménagements proposés lors de l'incorporation du havre (1881).



Source : Harbour Commissioners of Three Rivers (Quebec) Balcer, Georges Geo. E. Desbarats & Co, *Plan of the Harbour of Three Rivers River St. Lawrence*. (1881) *Harbour Commissioners of Three Rivers...Georges Balcer, Secretary and Treasurer. Geo. E. Desbarats & Co. Photo Lith*, 1881.

★ Nous croyons qu'il s'agit de la localisation du lieu dit « La Pointe du Moulin à vent », un moulin étant indiqué à proximité sur la carte.

LE PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE 1882 ET SES SUITES

Dès le printemps 1881, les ingénieurs du ministère des Travaux publics s'étaient rendus à Trois-Rivières pour y étudier les possibilités d'aménagements portuaires. Il en découla un plan de développement accepté par le député-ministre des Travaux publics Hector-Louis Langevin, puis adopté par la CHTR au début de son exercice¹⁴. Nous supposons donc que ce plan était prêt avant l'incorporation de la commission, de manière à donner corps à l'une de ses missions : l'amélioration du havre.

Un plan de développement rapidement remis en question¹⁵

La réalisation du plan de développement était partagée entre le ministère des Travaux publics, qui se chargeait des travaux d'intérêt général, et la CHTR qui devait réaliser les constructions d'intérêt local. Les travaux de la CHTR, estimés à 300 000 \$, étaient présentés dans les trois premiers volets du plan de développement. Ils prévoyaient respectivement la construction d'un quai pour les besoins du commerce, la mise à disposition des structures nécessaires au transit du bétail et l'érection de quais et de jetées, entre le brise-glace et le lieu dit « La pointe du Moulin à Vent » (Figure 2.2), pour les exportations de bois. Quant au quatrième et dernier volet du plan, il revenait au ministère des Travaux publics, qui devait établir un havre de refuge et draguer les

¹⁴ Dans le RCHTR pour les années 1882 et 1883, il est énoncé que « le projet, accepté et élaboré par le département [ministère des Travaux publics], a été entièrement adopté [par les commissaires] ». Voir *DSC* 1884, vol 7, n°5. RAMMP 1883, RCHTR 1882 et 1883 p. 131.

¹⁵ Ce plan de développement est exposé dans le RCHTR pour les années 1882-1883. Nous verrons plus loin que le projet sera modifié par la suite, comme en témoigne la lettre du 24 mars 1897 adressée par les commissaires du havre au ministre des Travaux publics, Israël Tarte. Voir, *DSC* 1884, vol 7, n°5. RAMMP 1883, RCHTR 1882 et 1883 p. 131-132 ; ASSJ, 0063-E3-74, Commission du havre, George Balcer, 24 mars 1897.

chenaux dans l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, tout en assurant l'enlèvement des battures devant la ville, pour les besoins généraux de la navigation.

Dès le départ, les commissaires ont rencontré diverses difficultés dans la réalisation de leur plan. Bien qu'ils aient disposé de l'autorisation indispensable de l'État pour effectuer les dépenses nécessaires à l'acquisition des terrains attenants au fleuve de trois entrepreneurs trifluviens, ils ne réussirent pas à obtenir d'eux les promesses de vente de ces lots à l'été 1882¹⁶. Nous ne connaissons ni les causes de leurs refus, ni les raisons pour lesquelles les commissaires n'entamèrent pas les procédures d'expropriation pourtant prévues à l'*Acte d'incorporation*. Plus tard, à l'automne de la même année, c'est l'acquisition de terres de la Couronne (figure 2.1, secteur H) qui fut source de difficultés, en raison des débats entourant le partage des propriétés entre le fédéral et provincial. On se souviendra qu'avec la Confédération, les terres de la Couronne sont passées au provincial, mais que les havres publics allaient être de propriété fédérale¹⁷. Ces différentes entraves retardèrent par conséquent les projets des

¹⁶ Dans le premier chapitre, nous avons vu que les dépenses des commissaires devaient être autorisées par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Travaux publics. Les commissaires reçurent ainsi l'autorisation d'acquérir les propriétés de Georges Baptist, de M. Turcotte et de G.K. Ogden (voir figure 2.1, secteur F), (nous ne disposons pas du nom complet des deux derniers individus), dans un décret du 29 juillet 1882. Seulement, il eut blocage dans l'acquisition de ces biens, comme le signalèrent les commissaires, dans le RCHTR pour les années 1882-83 (*DSC* 1884, vol 7, n°5, RAMMP 1883, RCHTR 1882 et 1883 p. 131-132). Ils n'auraient pas obtenu des entrepreneurs les promesses de vente semblant nécessaires. Nous supposons qu'il s'agissait alors pour les commissaires de construire un quai entre celui de la compagnie du Richelieu et celui de Joseph Reynar (figure 2.1, secteur G), où se seraient situées les propriétés concernées. Nous pensons également qu'il s'agit des biens dont il était question dans le DCP du 26 mars 1889 (ANC, DCP, n°1889-0720, du 26/03/1889, RG2, Bureau du Conseil privé, Séries A-1-a, vol. 537, Bobine C-3399, Code accès 90). Nous les avons signalé sur la figure 2.3.

¹⁷ Nous avons ainsi suivi des discussions entre le gouvernement fédéral et le Lieutenant gouverneur du Québec, le premier demandant au second si le gouvernement provincial était prêt à suivre un cas déjà arbitré comme étant « la considération et l'opinion de la Cour Suprême du Canada », au sujet de la possession des terres de la Couronne du havre trifluvien. Par là même, il l'informa que si ces terres étaient la propriété du gouvernement provincial, il aurait été dédommagé, puisque les commissaires du havre de Trois-Rivières avaient obtenu l'autorisation de commencer les travaux. Voir : ANC, DCP, n°1882-1974, du 04/10/1882, RG2, Bureau du Conseil privé, Séries A-1-a, vol. 421, Bobine C-3340, Code accès 90. L'arbitrage précédent auquel le gouvernement fédéral faisait référence est l'Acte 38 Victoria, Chapitre 11

commissaires qui durent rapidement ajuster le tir et établir un nouveau plan¹⁸. C'est donc en décembre 1882, près de six mois plus tard que prévu, que les commissaires acquirent leur premier quai, celui du marchand de bois Joseph Reynar¹⁹. Peu après, ils lancèrent leur premier appel à soumissionner pour la construction d'un nouveau quai²⁰ ; en février 1883, A.D. Ritchie obtint ce contrat, pour la somme de 45,000 \$²¹.

Or la construction du quai souleva de nouveaux défis auxquels les commissaires ont dû faire face, à savoir les surcoûts occasionnés par les intérêts à verser en raison du mode de règlement des travaux par débentures²². Les travaux n'étant pas payés en liquidités, les entrepreneurs furent peu nombreux à présenter des soumissions, dont les montants étaient également surévalués. Comprenons que ces derniers devaient réaliser d'importants travaux payables sur plusieurs années, ce qui exigeait de solides assises financières pour ne pas risquer d'être en défaut de paiement auprès de leurs fournisseurs. C'est ce qui sembla bien arriver à Arthur D. Ritchie, qui fit faillite en novembre 1884²³. Il renonça donc au contrat, et les commissaires n'achevèrent le quai que quelques années plus tard, après avoir reçu l'aide financière du fédéral, en 1886. Ce soutien leur permit

Section 52, que nous retrouvons joint au décret du Conseil. Notons également que nous ne disposons pas de la réponse de Québec.

¹⁸ Nous nous demandons si le plan en question est celui qui est présenté dans la lettre adressée par les commissaires du havre au ministre des Travaux publics Israël Tarte, le 24 mars 1897 (ASSJ, 0063-E3-74, Commission du havre, George Balcer, 24 mars 1897). Nous le présenterons plus tard.

¹⁹ Joseph Reynar, marchand de bois, participa à la délégation qui se rendit à Ottawa pour défendre le projet d'incorporation du havre. Il était également impliqué dans le développement ferroviaire de la Mauricie entre 1887 et 1890, en sa qualité de président de la *St. Lawrence & North Western Ry Co.* Voir Verrette, *op. cit.*, p. 347.

²⁰ ANC, DCP, n° 1882-2299, du 01/12/1882, RG2, Bureau du Conseil privé, Séries A-1-a, pour consulter le décret du conseil, voir le volume 423, Bobine C-3341, Code accès 90.

²¹ ANC, DCP, n° 1883-0404, du 1883/02/20, RG2, Bureau du Conseil privé, Séries A-1-a, pour consulter le décret du conseil, voir le volume 426, Bobine C-3342, Code accès 90.

²² Rappelons également que les questions relatives à l'émission de débentures ont été abordées dans le premier chapitre.

²³ Le *Journal des Trois-Rivières* du 6 novembre 1884. Rappelons également que le contrat qui lui était accordé s'élevait à 45 000 \$ pour la construction d'un quai de 600 pieds de long, avec une profondeur de 27 pieds à l'eau basse, le *Constitutionnel* du 28 février 1883, p. 2, col. 4.

aussi de racheter les débetures émises jusqu'alors, mais ils perdirent en contrepartie le droit de contracter des débetures au-delà de 82 000 \$, changement qui eut pour effet de freiner le développement du havre²⁴.

Les commissaires n'avaient jusqu'alors concrétisé qu'une infime partie de leur plan de développement. Le bilan des réalisations, entre 1882 et 1886, s'établissait comme suit : le dragage assuré par le gouvernement fédéral permit l'enlèvement des battures devant la ville (en plus d'être un obstacle à la navigation, celles-ci repoussaient les glaces vers les quais, ce qui les dégradait régulièrement) ; le dragage des chenaux est et ouest de l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, quant à lui, permit aux navires²⁵ de remonter jusqu'au pont du Canadien Pacifique (figure 1.1) et de gagner les quais des scieries Geo. Baptist fils & Cie et Ross Ritchie & Cie²⁶. Notons également les opérations de dragages devant le quai de la « Traverse » à Doucet' Landing. Enfin, les commissaires allaient disposer de leur premier quai, dit des Commissaires. Terminé en 1886, celui-ci offrait 580 pieds de longueur, avec une surface suffisante pour empiler 100 000 pieds de bois, et une profondeur d'eau de 25 à 36 pieds permettant aux navires océaniques d'y accoster.

²⁴ Voir au chapitre 1, la section consacrée aux amendements à l'acte d'incorporation du havre.

²⁵ L'accès au Saint-Maurice était toutefois limité par la profondeur du chenal qui était de 7 pieds aux basses eaux, *DSC 1887*, vol. 9, n°11, RAMTP 1885-86, Annexe 5, p. 60.

²⁶ Ces aménagements avaient pour but de favoriser le commerce du bois dont la situation était précaire, comme le constatent d'ailleurs les commissaires. « Pendant la dernière décade le commerce du bois a en général diminué d'importance, mais on a été particulièrement malheureux sous ce rapport aux Trois-Rivières depuis quelques années. Deux des principaux établissements sont pour ainsi dire complètement improductifs, l'un est celui de Ross, Ritchie et Cie qui est fermé depuis plusieurs années déjà, et l'autre appartenait à la société bien connue de Geo. Baptist, Fils & Cie, qui a été dissoute au commencement de l'année dernière » (*DSC 1886*, vol. 9, n°11, RAMMP 1885, RCHTR 1885, p. 169). Notons que Alexander Baptist, fils de George Baptist, était commissaire du havre lors de la réalisation des dragages qui avantageaient notamment l'entreprise de son père.

La CHTR peu à peu dépossédée de l'aménagement portuaire (1886-1896)

Entre la construction du quai des Commissaires et la fin du XIX^e siècle, la CHTR a été peu à peu dépossédée de l'aménagement du havre, faute de moyens. Les commissaires n'évoquèrent d'ailleurs plus la question de l'aménagement du port dans les rapports qu'ils soumièrent au ministère de la Marine et des Pêcheries pour les années 1886 et 1887. Cela ne les empêcha pas toutefois de s'adresser au gouvernement pour insister sur la nécessité et l'urgence de réaliser le second volet du plan de développement²⁷. La CHTR avait alors le plein soutien de la Chambre de commerce (CCTR), qui jugea opportun de rappeler au gouvernement les discussions qui avaient eu lieu lors de l'incorporation du havre eu égard à la promotion du port et des intérêts du commerce²⁸. Ces actions semblent avoir porté leurs fruits, puisque l'aménagement du havre fut relancé dès 1888, mais cette fois sous l'impulsion de l'État fédéral.

À partir de 1888, c'est le ministère des Travaux publics qui a assuré la construction d'un brise-glace²⁹, sorte de digue dont le but était de protéger le port des banquises ; c'est également ce ministère qui débloqua des fonds pour la réalisation d'un nouveau quai, entre celui des Commissaires et celui de la Compagnie du Richelieu.

²⁷ Pendant les années 1886 et 1887, les commissaires du havre ont signalé la nécessité et l'urgence de réaliser le deuxième volet du plan de développement. Il était alors estimé à 100 000 \$. ASSJ, 0063-E3-74, Commission du havre, *Synopsis Re Three Rivers Harbour*, p. 6-8.

²⁸ ASSJ, 0761-153, *Procès verbaux de la Chambre de commerce 1881-1900* (PCCTR 1881-1900), du 14 mars 1893, p. 104-106. Notons que la Chambre de commerce (CCTR) agit en adéquation avec les priorités qu'elle s'était donnée « d'aider de toute son influence à ce que les moyens [soient] fournis à la Commission [du havre] pour accélérer ses travaux ». George Balcer, *Chambre de commerce de Trois-Rivières. Rapport du Secrétaire*, Trois-Rivières, 1886, p. 48.

²⁹ Ce brise-glace fut construit à 1600 pieds en amont du quai de James Dean sur le fleuve Saint-Laurent. Il faisait 30 pieds de long sur 26 pieds de large et 17 pieds de haut. DSC 1889, vol. 9, n°9, RAMTP 1887-88, Annexe n°5, p.72.

Ainsi, l'État fédéral investit un total de 15 000 \$³⁰ pour l'achat des lots de grèves qui appartenaient à G.K. Ogden, Alexander Baptist et George Baptist (voir figure 2.3 et 2.4)³¹ et pour la construction de ce nouvel espace de quaiage tant demandé par les commissaires, qui se plaignaient régulièrement de leurs insuffisances³².

Le gouvernement confia à l'entrepreneur Téléphore Eusèbe Normand³³ le contrat de construction du quai, qui fut achevée en 1890. Le nouveau quai, qui offrait aux commissaires 172 pieds linéaires supplémentaires (voir figure 2.4), fut néanmoins insuffisant pour relier le quai des Commissaires à celui de la Compagnie du Richelieu. D'autres travaux durent ainsi être entrepris après que le gouvernement eût consenti des fonds pour la construction d'une allonge, en 1891. Cela étant, l'allongement du quai ne semblait toujours pas réglé en 1898. Bien que nous n'ayons pu reconstituer la chronologie de l'avancement des travaux, nous avons pu identifier plusieurs facteurs

³⁰ Il est d'abord débloqué 10 000 \$ en 1888, puis 5 000 \$ de plus en 1889. Les discussions entourant l'attribution de ces budgets sont présentées dans les débats de la Chambre de Communes du Canada. DCC, 2^e session, 6^e parlement, 51 Vic., 1888, vol XXVI, du 21 mai 1888, p. 1711 ; DCC, 3^e session, 6^e parlement, 52 Vic., 1889, vol. XXVIII, du 29 mars 1889, p. 951.

³¹ Le *Décret du Conseil*, du 26 mars 1889, nous renseigne sur ces terrains que nous supposons être les mêmes que ceux qui n'ont pu être acquis en 1882. Les propriétaires sont en 1889, G.K. Ogden, Alexander Baptist et George Baptist. 4000 \$ ont été consacrés à leurs rachats. ANC, DCP n°1889-0720, du 26/03/1889, RG2, Bureau du Conseil privé, Séries A-1-a, vol. 537, Bobine C-3399, Code accès 90.

³² Les commissaires du havre font régulièrement état de l'insuffisance des espaces de quaiages disponibles pour l'entreposage du bois, dans les RCHTR. Cet état des choses se trouverait à limiter le commerce de la matière ligneuse. Voir notamment, *DSC* 1889, vol. 8, n°7a, RAMMP 1888, RCHTR 1888, p. 195.

³³ Les 13 novembre 1889, le gouvernement fédéral confia le contrat de construction du quai, pour un montant de 8 525 \$, à Téléphore-Eusèbe Normand, qui devint commissaire du havre, la même année. Cette situation de conflit d'intérêt entre en contradiction avec l'*Acte d'incorporation* qui stipule que « nul membre de la [Commission du havre] ne sera ni directement, ni indirectement intéressé dans aucun contrat pour l'exécution de travaux ou la fourniture d'approvisionnement ou de matériaux d'aucune espèce quelconque à ladite corporation ». Malgré tout, T.E. Normand obtint même une rallonge budgétaire pour rehausser le quai, qu'il construisit et reçut au total 10 894,50 \$. Voir : *DSC* 1891, RAMTP 1889-90, Annexe n°14, p. 225 ; *DSC* 1892, vol. 7, n°8, RAMTP 1990-91, Annexe n°3 p. 85 ; DCC, 1^{ère} session, 7^e parlement, 54-55 Vic., 1891, Vol. XXXIII, du 21 septembre 1891, p. 5905-5906.

expliquant ces délais. L'affaissement du quai pendant sa construction en est un³⁴, mais ce qui fut déterminant dans l'interruption des travaux est à notre avis le dépôt d'un rapport de contrôle des comptes de la CHTR, en janvier 1894. Ce rapport indiquait que cette dernière présentait un bilan déficitaire en 1892, mais surtout, que ses livres de comptes et les justificatifs de ses dépenses étaient mal tenus³⁵.

Par ailleurs, afin de répondre aux besoins croissants du commerce du charbon, les commissaires acquièrent, réparèrent et draguèrent le quai Dean, en 1890, avant d'y effectuer de nouveaux travaux à peine deux années plus tard³⁶. Signalons que la manipulation du charbon au quai des Commissaires était nuisible au commerce du bois qui se faisait à proximité, et dérangeait les habitants la terrasse Turcotte. Mentionnons également qu'en 1890, la ville agrandit son propre quai pour l'aligner avec celui de J.A. Gagnon et celui de la Compagnie du Richelieu³⁷. Enfin, en 1894, le Canadien Pacifique construisit un hangar à foin sur l'un des quais des Commissaires³⁸.

³⁴ DCC, 1^{ère} parlement, 7^e session, 54-55 Vic., 1891, vol. XXXI, du 2 juillet 1891, p. 1714 ; DCC, 1^{ère} parlement, 7^e session, 54-55 Vic., 1891, vol. XXXIII, du 27 août 1891, p. 4650 ; DCC, 1^{ère} parlement, 7^e session, 54-55 Vic., 1891, vol. XXXIII, du 21 septembre 1891, p. 5905-5906.

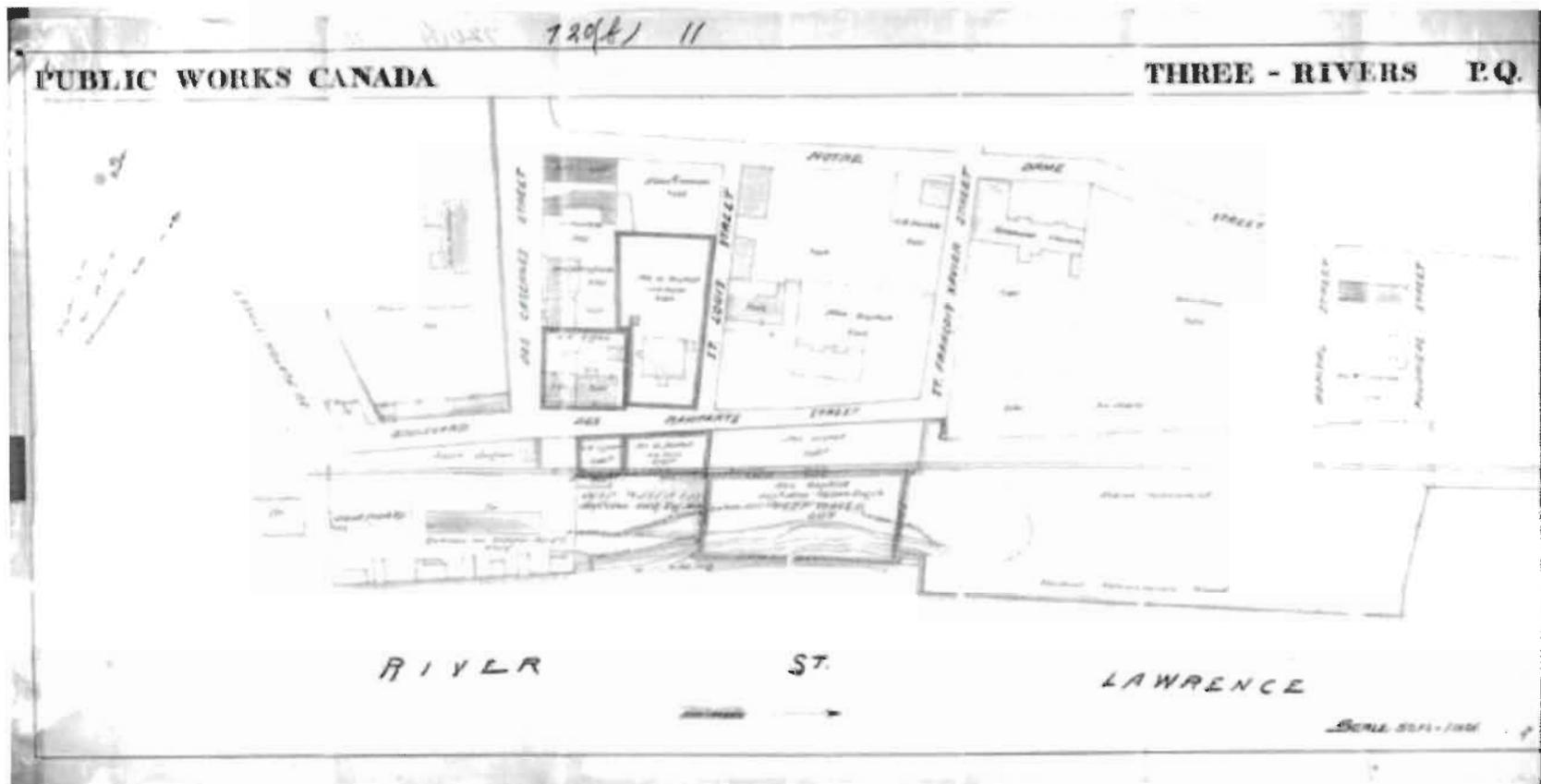
³⁵ Le Rapport de contrôle des comptes de la CHTR du 17 janvier 1894 présente pour l'année 1892 un bilan déficitaire. Les livres de comptes sont mal tenus et les pièces justificatives aux dépenses ne sont pas toujours présentes. L'inspecteur estimait qu'il n'y avait jamais eu ni de contrôle, ni d'instructions données aux commissaires quant à la tenue de la comptabilité. Il recommandait ainsi l'envoi de quelqu'un de compétent pour redresser la situation et enseigner les méthodes appropriées au secrétaire-trésorier, George Balcer, secrétaire-comptable de la CHTR. Après 1894, on constate un changement notable dans la présentation de les états de comptes de la CHTR publiés dans les *DSC* ; ceux-ci sont beaucoup plus détaillés. Voir également, ANC, DCP n° 1894-0248, du 08/02/1894, RG2, Bureau du Conseil privé, Séries A-1-a, vol. 643, Bobine C-3619, Code accès 90.

³⁶ Le quai Dean fut acquis en 1890 pour la somme de 11 500 \$. Les travaux de réparation et de dragage effectués lors de l'achat ont permis de donner une profondeur à quai de 25 pieds, pour un coût total de 16 500 \$. De nouveaux travaux durent être effectués en 1892 pour une somme de 24 000 \$.

³⁷ *DSC* 1891, vol. 7, n°7a, RAMMP 1890, RCHTR 1890, p. 235.

³⁸ Le nom du quai n'est pas précisé dans les sources, mais nous pensons qu'il s'agit du quai des Commissaires, puisque leur deuxième quai, le quai Dean, est voué au commerce du charbon. Voir également : DCC, 5^e session, 7^e parlement, 58-59 Vic., 1895, vol. XXXIX, du 10 juin 1895, p. 2055-2056 ; ASSJ, 0761-153, PCCTR 1881-1900, de juillet 1894, p. 123-124.

FIGURE 2.3 : Extrait du Décret du Conseil Privé (DCP) n°1889-0720 du 26 mars 1889
présentant le plan des terrains acquis en 1889



Source : BAC, DCP n°1889-0720, du 26/03/1889, RG2, Bureau du Conseil privé, Séries A-1-a, vol. 537, Bobine C-3399, Code accès 90.

Un premier bilan dressé par les commissaires

Après le changement de gouvernement en 1896, les commissaires ont présenté, dans une lettre adressée au nouveau ministre des Travaux publics, Israël Tarte, un bilan du développement du port depuis son incorporation³⁹. Seule une petite fraction du plan original avait été réalisée. Ainsi, la CHTR se plaignait de ne disposer que du quai des Commissaires et du quai Dean, tandis que le quai, dont la première section avait été réalisée quelques années plus tôt par T.E. Normand, n'était toujours pas complété. À cet effet, la CHTR crut bon de rappeler au ministre le plan qui avait été adopté en 1882 :

« Section No. 1 bearing the construction of an unbroken deepwater pier, reaching from Richelieu's wharf to the American Mill property, a length of some 2000 feet exclusively for ocean traffic ;
 Section No. 2 provided for the purchase and putting into order of the four (4) private wharves west of section No. 1 for local traffic only.
 Section No. 3 for the construction of a wharf near the ice breakers, in the vicinity of the Commune and the western curve of the Loop-line, intended for the then projected shipping of live stock from Three Rivers, and a few minor works in other parts of the Harbour »⁴⁰.

Ainsi, les commissaires demandèrent l'achèvement des travaux en cours et la réalisation de la deuxième partie du plan, tout en expliquant les causes de l'état d'avancement somme toute limité de leurs projets. Ils attribuaient ces retards à la politique du précédent gouvernement qui limitait la capacité d'emprunt de la CHTR, restreignant ainsi son action⁴¹. Bref, les commissaires souhaitèrent obtenir un appui plus

³⁹ ASSJ, 0063-E3-74, Commission du havre. George Balcer. 24 mars 1897.

⁴⁰ Il s'agit du plan que les commissaires ont présenté à Israël Tarte. dans une lettre du 24 mars 1897 (ASSJ, 0063-E3-74, Commission du havre. George Balcer, 24 mars 1897). Notons cependant que le plan original ne prévoyait pas l'acquisition des quatre quais privés de l'ouest du port pour le mettre à la disposition du commerce local. *DSC* 1884, vol 7, n°5, RAMMP 1883. *RCHTR* 1882 et 1883 p. 131-132.

⁴¹ Voir le chapitre précédent pour suivre l'évolution de la législation entourant la CHTR.

important de la part du gouvernement, qui, de son côté, sembla être sensible aux doléances exprimées.

LE DÉVELOPPEMENT DU HAVRE APRÈS 1896

Les suites données aux doléances des commissaires

Le ministre des Travaux publics s'est montré sensible aux plaintes exprimées par les commissaires du havre de Trois-Rivières lors de la présentation du bilan de leurs 14 premières années d'activités. En effet, sa première réalisation fut de rehausser le brise-glace situé 1 600 pieds en amont du quai Dean, dans le but d'empêcher sa submersion par le fleuve et les glaces qu'il charrie lors des périodes de hautes eaux⁴². Rappelons qu'à la fin de l'hiver 1896, Trois-Rivières a connu l'une des inondations les plus importantes de son histoire ; les quais du port ont été totalement recouverts, et les quartiers de la basse ville inondés⁴³.

Par la suite, le gouvernement fédéral allait rapidement autoriser le financement nécessaire à la prolongation du quai des Commissaires jusqu'au quai de la Compagnie du Richelieu, l'acquisition et la réparation des quais Gagnon et Marchand et la construction de hangars, d'entrepôts et d'équipements de manutention, pour un total de 55 000 \$, comme convenu par décret en février 1898⁴⁴. Les commissaires confièrent le

⁴² DSC 1898, vol. 9, n°9, RAMTP 1897, Annexe n°3, p. 92.

⁴³ Voir notamment Sylvain, *Par les chemins qui marchent*, Trois-Rivières, Éditions du Bien public, 1965, p. 77-91.

⁴⁴ Selon le RCHTR pour l'année 1899, les quais Gagnon et Marchand devaient être utilisés pour le commerce local. Par le même décret, l'acquisition du quai de P.E. Panneton aurait été prévue selon le décret du 10 août 1904 (ANC, DCP n°1904-1555, du 10/08/1904, RG2, Bureau du Conseil privé, Séries A-1-a, vol. 878, Code accès 90), mais il n'en était pas question dans le décret du 22 février 1898 (ANC, DCP n°1898-0348, du 22/02/1898, RG2, Bureau du Conseil privé, Séries A-1-a, vol. 752, Bobine C-3663, Code accès 90). La CCTR soutenait le projet d'acquisition du quai Gagnon pour qu'il soit mis à la disposition des traversiers et autres vapeurs, selon une résolution du 19 janvier 1899 (ASSJ, 0761-153, PCCTR 1881-1900, du 19 janvier 1899, p. 160-163).

contrat pour l'exécution du quai à Charles Pagé, mais celui-ci ne reçut pas l'accord nécessaire du ministère des Travaux publics. Le contrat aurait été fait dans un esprit de favoritisme, si l'on en croit *le Trifluvien*, qui ne fut pas plus satisfait de l'entente suivante, bien que celle-ci reçût l'aval du gouvernement⁴⁵.

Les commissaires saluèrent ainsi les nouvelles commodités pourvoyant le port, dans leur rapport d'activité de 1898. Ils disposaient maintenant de 1500 pieds continus de quai, grâce à la prolongation de 400 pieds du quai des Commissaires jusqu'à celui de la Compagnie du Richelieu. Cela représentait une superficie de stockage de 300 000 pieds carrés, des entrepôts d'une capacité de 3 000 tonnes, un nouvel outillage de manutention Décauville et l'éclairage électrique des quais permettant de travailler de nuit comme de jour⁴⁶. Pour les commissaires, ces nouvelles infrastructures auraient même été à l'origine d'une importante hausse du trafic, lors de la saison de navigation suivante. Ceux-ci demandèrent donc la poursuite de l'aménagement du havre. Avec l'accord du gouvernement, qui rappelons-le, contrôlait leurs dépenses, les commissaires purent réorienter le budget alloué à l'acquisition des quais Marchand et Gagnon, pour prolonger le quai des Commissaires jusqu'au quai de la Saint-Maurice Lumber Company (figure 2.1, secteur I), à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice⁴⁷. En sus, ils

⁴⁵ *Le Trifluvien*, du 1 juillet 1898, p. 2, col. 1-2.

⁴⁶ *DSC* 1889, vol. 10, n°11d, RAMMP 1898, RCHTR 1898, p. 80. Rappelons que *Le Journal des Trois-Rivières*, du 3 juin 1875 (p. 2, col. 3) demandait déjà l'éclairage des quais du port, suite à une noyade.

⁴⁷ L'allongement du quai des Commissaires jusqu'au quai de la Saint-Maurice Lumber Co donna lieu à un important procès qui s'étira de 1901 à 1903, quant à la possession des droits grèves et d'eau profonde du cadastre n°2196 (visible sur la figure 2.5). Isidore Dugré prétendait disposer des droits sur les terrains précédemment nommés. Il demanda ainsi la restitution de ces biens et 250 \$ de dommage et intérêts aux commissaires du havre qui avaient commencé à y déposer les matériaux nécessaires au futur aménagement. Il fut cependant débouté par la justice. Les archives conservent un important dossier sur cette cause (BANQ, Centre d'archive de la Mauricie et du Centre du Québec, localisation 1E 010 08 – 002B – 01, contenant 1983-11-001/178). Il a également été question de ces difficultés dans une lettre du 8 juillet 1902 écrite par George Balcer, secrétaire-trésorier de la CHTR et adressé à A Gobeil, député-ministre des Travaux publics (ASSJ.0063-E3-74, Commission du havre, George Balcer, 08 juillet 1902).

estimaient nécessaire la construction de 600 à 700 pieds de quais pour le commerce du charbon à l'ouest du port pour répondre au besoin de l'industrie grandissante dans l'arrière-pays⁴⁸.

La CHTR entreprit la prolongation du quai des Commissaires dès 1899, mais, tout comme en 1898, la presse locale dénonça l'esprit de favoritisme qui régnait dans l'attribution du contrat par les commissaires. Seulement cette fois-ci, le gouvernement l'approuva directement⁴⁹. L'année suivante, il alloua également à la CHTR le budget nécessaire à l'acquisition des quais Gagnon et Marchand, mais seul le premier était acquis en 1906. Aucun accord ne put être signé pour acheter le quai Marchand, et ce dernier resta une propriété privée jusqu'en 1938. Toujours en 1906, les commissaires obtinrent par ailleurs la ratification d'un bail emphytéotique pour le quai de la Corporation de la cité des Trois-Rivières⁵⁰.

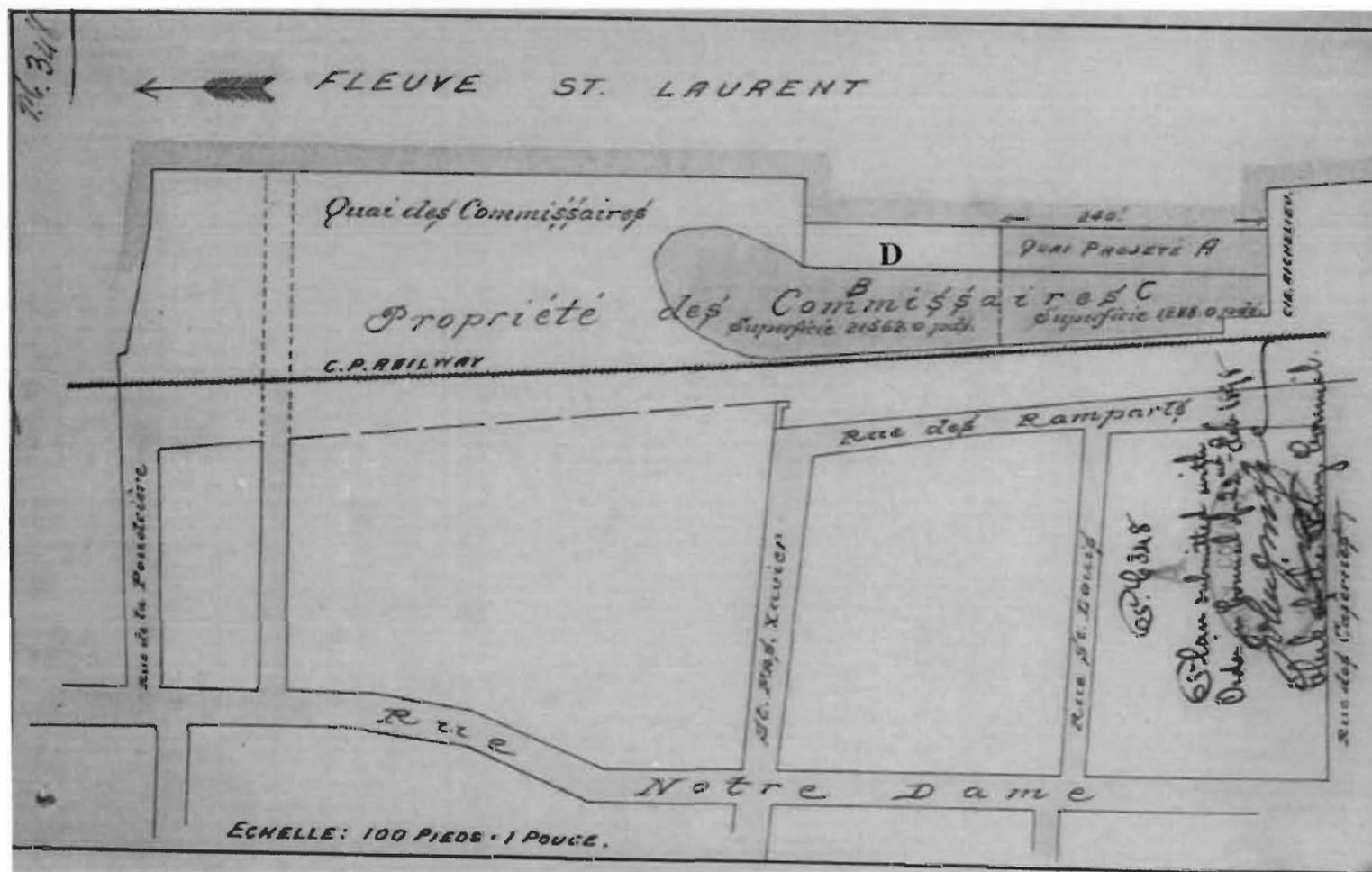
Au tournant du siècle, les commissaires semblent avoir réglé la question de l'aménagement de l'est du port ; bien que les travaux aient été encore en cours, ils ne firent plus de projets dans cette partie du havre. Le nouveau plan de développement portuaire qu'ils établirent en 1900, avec le ministère des Travaux publics, ne prévoyait rien dans cet espace.

⁴⁸ DSC 1900, vol. 9, n°11b, RAMMP 1899, RCHTR 1899, p. 71.

⁴⁹ Selon *le Trifluvien* du 25 août 1899 (p.3, col. 3), les commissaires, hormis Arthur Olivier qui demanda à ce que soient faites des soumissions, donnèrent le contrat pour la construction du quai entre celui des Commissaires et celui de la St-Maurice Lumber Co. à Charles Pagé. Il s'agit du même entrepreneur qui avait reçu le contrat de prolongation du quai des Commissaires à celui de la Compagnie du Richelieu, et qui n'avait pas été approuvé par le ministère des Travaux publics, selon *le Trifluvien* du 1^{er} juillet 1898 (p.2, col. 2).

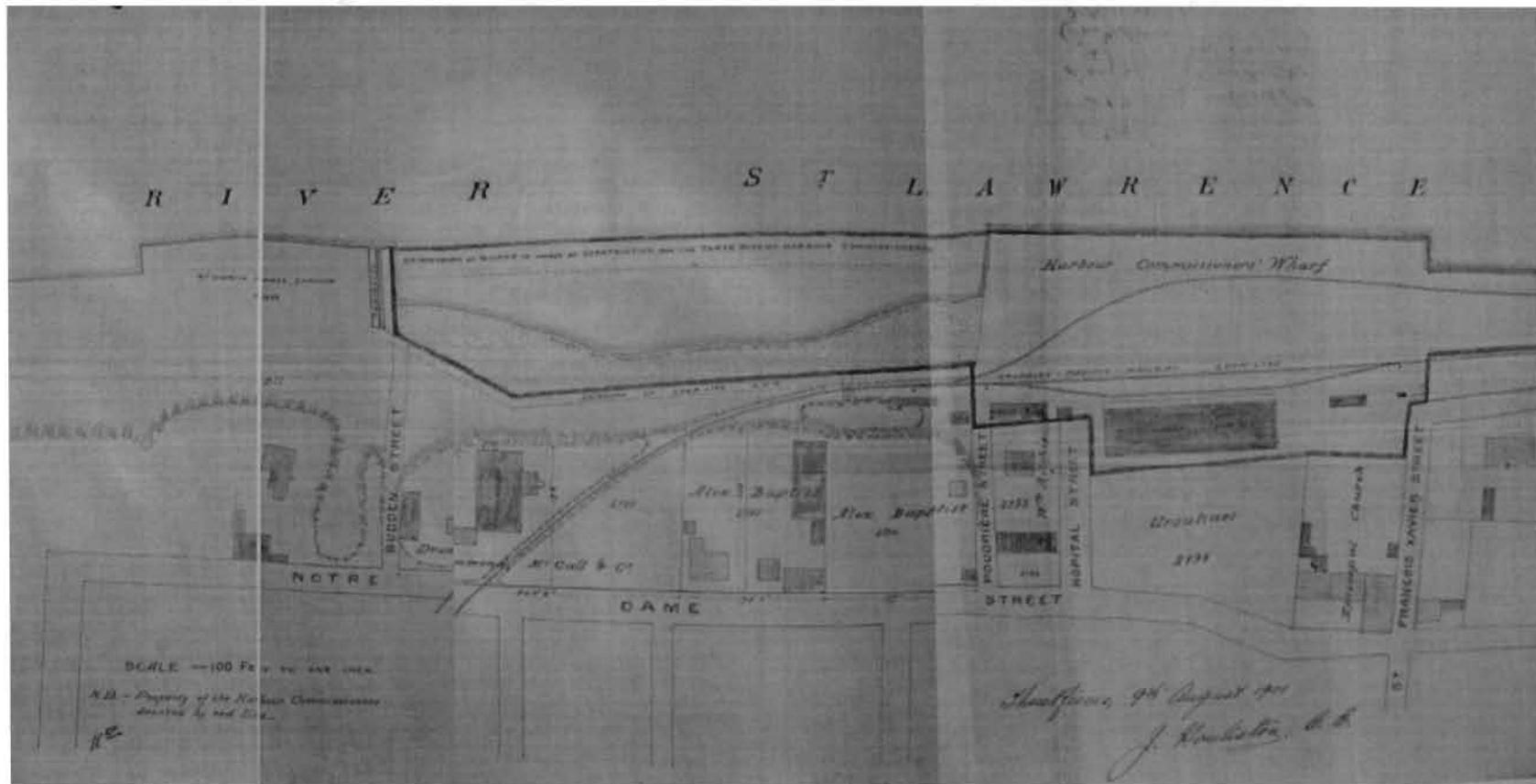
⁵⁰ ANC, DCP n°1906-0661, du 18/04/1906, RG2, Bureau du Conseil privé, Séries A-1-a, vol. 906, Code accès 90.

FIGURE 2.4 : Extrait du DCP n°1898-0348, du 22 février 1898, présentant le plan de la prolongation du quai des Commissaires en 1898



Source : BAC, DCP n°1898-0348, du 22/02/1898, RG2, Bureau du Conseil privé, Séries A-1-a, vol. 752, Bobine C-3663, Code accès 90.
 Légende : (D) Quai construit en 1889 par Téléphore-Eusèbe Normand.

FIGURE 2.5 : Plan du quai construit entre celui des Commissaires et celui de la Saint-Maurice Lumber Co.



Source : BANQ – Mauricie-Trois-Rivières, 176-02-231/1, *Port de Trois-Rivières*, 1901-P2D8.

Le plan de développement de 1900

« C'est [...] avec une assez grande mesure de légitime satisfaction que nous fermons la première phase de l'évolution de notre port »⁵¹.

Pour les commissaires, le changement de siècle marqua le début d'une nouvelle étape de la vie du havre trifluvien. Ils établirent un nouveau plan d'aménagement, dont le gouvernement adopta les grandes lignes⁵². Ce plan nous est connu grâce au mémoire remis par la CHTR, la CCTR et la Corporation des Trois-Rivières, à la Commission royale des Transports, en juin 1904⁵³. La Commission avait pour mandat d'étudier l'acheminement des produits canadiens vers le reste du monde, pour donner aux producteurs canadiens une voie de transport canadienne concurrentielle aux autres pays. Dans cette perspective, la Commission soutenait que le Canada devait obtenir des voies de communication de meilleure qualité et moins coûteuses que celles de ses concurrents. Ainsi, elle recommanda des travaux qui devaient répondre à l'intérêt général du Dominion, tout en prenant en compte les exigences locales lorsque cela ne nuisait pas au projet national⁵⁴.

⁵¹ DSC 1901, vol. 9, n°23, RAMMP 1901, RCHTR 1901, p. 37.

⁵² Les commissaires introduisirent la présentation du plan de développement de la façon suivante : «The insufficiency of the present Harbour accomodation and total absence of suitable plants for handling larger quantities of freight being admitted, the improvements suggested by the Harbour Commissioners as far back as 1900, and adopted in principal by the Government of Ottawa, should be executed without delay ». ASSJ, 0063-E3-74, Commission du havre, *Memorandum, presented to the "Royal Commission on Transportation," by the combined Committees of the City council, the Board of Trade and Harbour Commissioners, at irs sitting at Three Rivers, June 1904*, 1904, p. 6.

⁵³ ASSJ, 0063-E3-74, *Memorandum, presented to the "Royal Commission on Transportation"*.

⁵⁴ DSC 1906, vol. 8, n°19a, Rapport de la Commission royale des voies de transport nommée le 19 mai 1903.

Le plan d'aménagement de 1900 était composé de trois parties. La première prévoyait la construction d'un nouveau quai, du quai Dean inclus jusqu'au brise-glaces, de 1 600 pieds, en amont sur le fleuve. Il devait faire 2 000 pieds de long avec 30 pieds de profondeur et accueillir un hangar amovible (« *removable* ») de 80 pieds sur 200, un enclos pour le commerce de bétail et les équipements nécessaires à la manutention de charges lourdes et de pondéreux tels que le charbon et le soufre, sur la partie basse du quai⁵⁵.

La seconde partie du plan consistait à la construction d'un dock de 2 000 pieds, avec un bassin incliné vers le chenal de 500 à 600 pieds de long sur 250 à 275 pieds de large. Situé entre le brise-glaces et la pointe du moulin-à-vent, le bassin devait être en mesure d'accueillir six navires de première classe (les plus gros de leur temps). Deux hangars permanents de 400 pieds sur 90 devaient également être érigés sur le dock, à proximité des routes et des rails. À cela devaient s'ajouter un entrepôt réfrigéré⁵⁶ et un élévateur à grain équipé d'un système de chargement des navires⁵⁷. Enfin, les commissaires prévoyaient la construction d'un traversier ferroviaire pour assurer le lien

⁵⁵ Ce volet du nouveau plan d'aménagement du havre marque un effort d'adaptation des infrastructures du havre face à la pondérisation progressive des échanges qui a cours dans la seconde moitié du XIX^e siècle. À ce sujet, voir Bruno Marnot, « Interconnexion et reclassements : l'insertion des ports français dans la chaîne multimodale au XIX^e siècle », *Métropolis / Flux*, 2005/1, n°59, p. 10-21.

⁵⁶ Il était prévu de faire les améliorations nécessaires pour le commerce des produits laitiers au port de Trois-Rivières, (*DSC* 1894, vol. 9, n°11a, *RAMMP* 1893, *RCHTR* 1893, p. 103-104). Pour ce faire, ils auraient trouvé un accord avec le Canadian Pacific et la CCTR, mais il n'en était plus question dans les années suivantes. Seule la CCTR remit ce sujet au goût du jour, dans ses débats, en 1899 (*ASSJ*, 0761-153, *PCCTR* 1881-1900, du 7 février 1899, p. 165-169). La construction d'un réfrigérateur devait alors faire de Trois-Rivières un centre pour le commerce de fromage et de beurre.

⁵⁷ Ce n'était pas la première fois qu'il était question de construire un élévateur à grain à Trois-Rivières. Le Canadian Pacific prévoyait d'en construire un dès 1891, mais le député du comté de Québec-centre, M. Langelier, s'insurgea contre ce projet. Il défendit que le budget initialement alloué au Canadian Pacific par le gouvernement fédéral pour la construction d'un élévateur à grain concernait le port de Québec, et non celui de Trois-Rivières (*DCC*, 1^{ère} session, 7^e parlement, 54-55 Vic., 1891, vol. XXXIII, du 1^{er} septembre 1891, p. 4875-4877). À notre connaissance, il aura fallu attendre 1898 pour revoir l'idée de construire à Trois-Rivières des élévateurs. *Le Trifluvien* en fit d'ailleurs la suggestion au gouvernement, dans le but de poursuivre le développement du port (*Le Trifluvien*, 1^{er} juillet 1898, p. 2, col. 1-2).

entre le Canadien Pacifique sur la Rive-Nord et le Grand-Tronc sur la Rive-Sud, à Doucet's Landing⁵⁸.

Le troisième volet du programme prévoyait l'aménagement de Doucet's Landing, dans le but d'améliorer les relations avec la Rive-Sud. Les commissaires souhaitaient agrandir de 700 pieds le quai préexistant du Grand-Tronc, de manière à pouvoir y amarrer deux *steamers*. De chaque côté, ils désiraient également aménager les terrains disponibles. À l'ouest, ils envisageaient que ces terrains répondent aux besoins commerciaux du « Sud du Québec » et des « Provinces d'en haut ». Il était notamment prévu des espaces de stockages, un entrepôt réfrigéré, mais aussi un dépôt à charbon devant répondre au besoin des compagnies de chemins de fer qui permettaient d'étendre le commerce vers l'intérieur des terres. À l'est, c'était un quai de 400 pieds avec un bassin de 12 pieds de profondeur que les commissaires voulaient dédier à la petite navigation, dont le rôle était de redistribuer les produits locaux et d'alimenter le trafic océanique⁵⁹. Ainsi, nous retrouvons chez les commissaires la volonté de faire à Doucet's Landing un ensemble d'infrastructures interconnectées avec les chemins de fer et la navigation intérieure, pour desservir un arrière-pays élargi. Il s'agit là d'une nécessité du

⁵⁸ Le lieu dit « Doucet's Landing » correspond à Saint-Angèle-de-Laval, face à la ville de Trois-Rivières, et tient son origine du Grand-Tronc. « Le nom officiel adopté par le Grand-Tronc pour le terminus de ce chemin de fer fut Doucet's Landing, ainsi nommé d'un Monsieur Doucet qui, lors de la construction de la voie ferrée, possédait un terrain au bout du village de Sainte-Angèle et tenait une auberge où les travailleurs trouvaient logement et nourriture ». À cet effet voir Réjean Hould, *La Traverse d'une rive à l'autre*, Trois-Rivières, UQTR, 1978, p. 30-31.

⁵⁹ À propos du bassin prévu pour la petite navigation, les commissaires énoncent qu'il est « for quite a number of boats and river craft, acting as feeders and conveyers for the future océan traffic ». ASSJ, 0063-E3-74, *Memorandum, presented to the "Royal Commission on Transportation"*, p. 7.

développement portuaire qui s'imposa à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle et que les commissaires ont semblé bien prendre en compte⁶⁰.

En ajout à la présentation du plan de développement de 1900, les commissaires attiraient l'attention de la Commission royale des Transports sur la sécurité de la navigation et des travaux de construction dans le port. Ils se plaignaient notamment de la vitesse des navires qui ne faisaient que passer dans le havre, et présentaient les discussions qu'ils avaient eues à ce propos avec le ministère de la Marine et des Pêcheries. Les commissaires proposaient de réguler le trafic en le partageant entre le chenal nord et le chenal sud du fleuve. C'est sur ce dernier que les navires ne faisant que traverser le havre devaient désormais circuler.

En définitive, le plan de développement adopté en 1900 reprenait des éléments non réalisés du plan de 1882. Ainsi, il était de nouveau question de l'aménagement de la partie ouest du port de Trois-Rivières, où l'on cherchait à établir les aménagements nécessaires au commerce de bétail. Cet objectif était aussi présent dans le rapport du secrétaire de la CCTR pour l'année 1886, duquel fut directement issu le projet d'aménagement de la Rive-Sud⁶¹. Notons que les commissaires avaient déjà proposé, en 1897, la construction d'infrastructures à Doucet's Landing, afin de répondre à l'augmentation du trafic qu'entraînerait une extension tant souhaitée de l'Intercolonial :

« Le Gouvernement se propose de continuer l'Intercolonial de Lévis à Montréal par la rive Sud. Il y aura forcément un embarcadère vis-à-vis de la ville, à Doucet's Landing, et un surcroît de trafic sera créé de ce côté. Il va falloir alors améliorer cette partie du havre afin que le chenal sud pourra être

⁶⁰ Les questions relatives à l'arrière-pays portuaire seront développées dans le quatrième chapitre.

⁶¹ George Balcer, *Chambre de commerce de Trois-Rivières, Rapport du Secrétaire*, p. 50-51.

utilisé et que les navires puissent approcher aux quais du G.T.R. ainsi qu'à celui que ne manquera pas de construire le Chemin de fer en question »⁶².

La réalisation du plan de 1900 : une implication directe de l'État

Au vu de l'incapacité des commissaires à assurer d'aussi grandes dépenses, le gouvernement fédéral décida en 1901 d'assumer la réalisation de la première partie du nouveau plan de développement, dont la nécessité s'était fait sentir avec l'industrialisation de la vallée du Saint-Maurice. Il s'agit du futur quai Bureau, nommé en l'honneur du député de la circonscription de Trois-Rivières de l'époque. En 1902, l'entrepreneur torontois Randolph Macdonald obtint du ministère des Travaux publics le contrat de construction, pour un montant de 280 000 \$. À l'origine, l'entente prévoyait la construction d'un quai de 1 968 pieds de façade, avec 30 pieds de tirant d'eau, intégrant le quai Dean, en sus d'un brise-glace en amont, mais des modifications furent rapidement apportées à la demande de l'ingénieur chargé du projet, de la CHTR et de la CCTR, avec l'appui du député Bureau.

Deux raisons permettent d'expliquer la modification du contrat initial. La première est le remplacement du bois par le béton dans les constructions du ministère des Travaux publics, peu après l'adjudication du contrat, alors que la seconde est d'ordre plus pratique : chaque printemps, les commissaires devaient réparer les infrastructures endommagées par les glaces ; le recours au béton devait résoudre ce problème⁶³. Cela a

⁶² Nous faisons ici référence à la lettre du 29 mars 1897 adressé à Israël Tarte, ministre des Travaux publics, par George Balcer, secrétaire de la CHTR (ASSJ. 0063-E3-74, Commission du havre, George Balcer, 29 mars 1897).

⁶³ Il s'agit de la justification apportée devant la Chambre des Communes par le député de Trois-Rivières, Jacques Bureau. « Il existe des docks à Trois-Rivières. Le courant est poussé vers le rivage et chaque année comme ces docks sont planchéiés, les quais sont soulevés par les eaux et la devanture des docks se brise. Il devient donc nécessaire de faire, chaque année, des réfections considérables, après le départ des

toutefois entraîné un surcoût de 50 000 \$, octroyés sans soumission à l'entrepreneur ainsi favorisé, une question qui a occupé les débats de la Chambre des Communes. De pareilles modifications pourraient en partie expliquer les délais de livraison des travaux qui ont entraîné de la part des commissaires des réclamations régulières, reprises par la CCTR en 1905. Les commissaires se plaignaient alors des dommages que ces retards, dus à la négligence des entrepreneurs, causaient au commerce et à l'industrie de Trois-Rivières. Également sensible à ce problème, la CCTR, appuyée par le Conseil de ville, alla jusqu'à demander au ministre des Travaux publics de ne pas se contenter de surveiller les travaux par l'entremise d'un ingénieur nommé à cet effet, comme le prévoyait l'acte d'incorporation⁶⁴. Elle souhaitait que le ministre prenne directement en charge le contrôle des travaux ou qu'il les confie à un entrepreneur qui se chargerait de les réaliser durant la prochaine saison de navigation⁶⁵. Toutefois, aucune de ces deux options ne fut retenue.

L'achèvement du quai était prévu pour 1904, mais il n'a été livré qu'en 1907. Ce n'est qu'à cette date que les commissaires ont officiellement pu en prendre possession, par décret du Conseil privé. Le gouvernement leur a en effet accordé un bail de 21 ans renouvelable sous condition⁶⁶. Il était même précisé l'utilisation du quai ; nous

glaces ». DCC, 4^e session, 9^e parlement, 4 Edward VII, 1904, vol. LXVII, du 28 juillet 1904, p. 7942-7950.

⁶⁴ « Tous les travaux exécutés par la corporation devront avoir été autorisés par le ministre des Travaux Publics, et seront conduits sous la surveillance d'un ingénieur ou de quelque autre personne compétente, nommé par le dit ministre à cet effet ». Acte 45 Victoria Chapitre 52, alinéa 7.

⁶⁵ *Le Trifluvien*, du 17 février 1905 p. 5, col. 1.

⁶⁶ Plusieurs conditions existaient quant à la conservation et au renouvellement du bail de location du quai. Les commissaires devaient entretenir le quai qui pouvait être inspecté à tout moment par un fonctionnaire du ministère des Travaux publics qui pouvait en reprendre possession dans un délai de trois mois s'il jugeait son état insatisfaisant. Le ministère devait aussi approuver les coûts d'accès fixés par les commissaires et chargés à ses utilisateurs. Cette mesure était pourtant déjà incluse dans l'Acte d'incorporation du havre. Enfin, les aménagements adjacents au quai ne devaient pas lui être solidaires.

étonnons de constater que les commissaires ne pouvaient l'utiliser pour le commerce du charbon, alors même qu'il en était question dans les discussions qui entourèrent sa construction⁶⁷. Toutefois, ce qui est à retenir ici est la nouveauté que présente ce décret. C'est la première fois que le gouvernement construit un quai à ses frais pour le confier à la CHTR. Il ne se contente plus de contrôler les actions de la corporation, puisqu'il prend une part active dans le développement de ses infrastructures lorsqu'elle ne peut pas le faire seule, faute de disposer d'une capacité de financement suffisante. À cela, la justification de cette action est essentielle puisque c'est l'intérêt général que le gouvernement mettait en avant.

Si le gouvernement agit en faveur de la réalisation du plan de développement de la CHTR, la Commission royale des Transports ne fut pas d'un aussi grand soutien. Bien qu'elle recommanda dans son rapport l'achèvement le plus tôt possible des travaux sous contrat au port de Trois-Rivières, elle ne porta pas plus de considération à son plan de développement auquel elle ne fit aucune référence. Trois-Rivières était d'ailleurs exclue de la liste des ports visés par la création des « ports nationaux » que la Commission royale des Transports devait recommander, « dans le but de donner, avec le plus grand avantage, à tous les ports les accommodements, les améliorations et les sûretés requises »⁶⁸. Nous avons ainsi émis l'hypothèse, au chapitre précédent, que ce

ANC, DCP n°1907-1751, du 30/08/1907, RG2, Bureau du Conseil privé, Séries A-1-a, vol. 935, Code accès 90.

⁶⁷ DSC 1902, vol. 9, n°23, RAMMP 1901, RCHTR 1901, p. 39 ; DCC, 3^e session, 9^e parlement, 3 Edward VII, 1903, vol. LVIII, du 1^{er} mai 1903, p. 2375-2377.

⁶⁸ Les ports nationaux auraient été créés par décret du conseil privé du Canada, et le gouvernement leur aurait confié l'ensemble des terrains et des quais qui les composaient. Ils devaient alors être libres de droits et d'impôts pour leurs usagers (hormis les bassins de radoub et les élévateurs à grain). Les voies de chemin de fer présentes dans les ports devaient également passer sous le contrôle du gouvernement qui en aurait donné accès, à un coût raisonnable, aux compagnies qui l'auraient souhaité. Signalons que la liste des « ports nationaux » recommandés excluait Trois-Rivières, et ne retenait que Québec et Montréal pour

classement auraient pu être à l'origine de la démission de deux commissaires du havre, en 1905. La même année, même si les commissaires ne la nommèrent pas directement, ils semblaient également reprocher à la Commission royale son désintérêt pour la situation et le développement de leur havre⁶⁹.

Bien que la Commission royale des Transports n'ait soutenu que l'achèvement du quai Bureau, le ministère des Travaux publics prit en charge la construction du quai à charbon prévu dans la deuxième partie du plan de développement de 1900. Dès 1903, les commissaires ont défendu la nécessité de réaliser ces travaux, mais ce fut le grand feu de 1908 qui décida le gouvernement à donner suite au projet⁷⁰. Il commença par effectuer les dragages nécessaires à la construction, qui fut reportée en raison du montant des soumissions reçues, après appel d'offres. En 1910, la question fut de nouveau soulevée alors qu'une délégation des commissaires était à Ottawa⁷¹.

Comme pour le quai Bureau, le gouvernement prit en charge la construction du quai à charbon. Là encore, le gouvernement devait transmettre aux commissaires le contrôle du quai lorsqu'il serait achevé. Il était prévu, dans le contrat établi par le gouvernement en 1910⁷², que le quai serait construit à l'ouest du havre au niveau de la

le Saint-Laurent moyen. *DSC* 1906, vol. 8, n°19a, Rapport de la Commission royale des voies de transport nommée le 19 mai 1903.

⁶⁹ « Le dernier obstacle, principalement dû à la négligence et à l'apathie du public en ce qui concerne la question de transport par la route du Saint-Laurent – entraînant le retard regrettable apportée à l'exécution de travaux déjà donnés à l'entreprise et la remise à plus tard d'autres améliorations non moins pressantes et indispensables dans notre port ». *DSC* 1906, vol. 10, n°23, RAMMP 1905, RCHTR 1905, p. 31.

⁷⁰ DCC, 4^e session, 10^e parlement, 7-8 Edward VII, 1907-8, vol. LXXXVIII, du 16 juillet 1908, p. 14023.

⁷¹ DCC, 2^e session, 11^e parlement, 9-10 Edward VII, 1909-10, vol. XCV, du 25 février 1910, p.4490-4508.

⁷² Le contrat fut attribué le 16 mai 1910 aux entrepreneurs J.J. Collins et W.V. Giroux pour un montant de 142 900 \$ (*DSC* 1912, vol. 12, n°19, RAMTP 1910-11, partie VII, p. 18). Un contrat supplémentaire de 38 400 \$ leur fut également attribué le 18 mars 1912 pour un remplissage additionnel du quai à charbon (*DSC* 1913, vol. 11, n°19, RAMTP 1911-12, partie VII, p. 17). Voir également, *DSC* 1912, vol. 12, n°19, RAMTP 1911, p. 194.

pointe du moulin-à-vent. Celui-ci devait être en bois et faire 500 pieds de façade⁷³. Derrière, un terrassement était prévu pour le stockage du charbon et l'établissement d'une ligne de chemin de fer. En amont, un brise-glace de 115 pieds de long et une digue sur la rive du fleuve devaient également être réalisés⁷⁴. L'achèvement de tous ces travaux était prévu pour 1912, mais comme pour le quai Bureau, les commissaires eurent à se plaindre au gouvernement de retards, et les installations ne furent livrées qu'en 1915.

L'État n'assura pas pour autant l'ensemble de l'aménagement du havre pendant notre période d'étude. En 1907, en effet, le Canadien Pacifique mit en place à ses frais les lignes de chemin de fer érigées sur le quai Bureau ; la compagnie proposa même d'y construire des hangars l'année suivante⁷⁵. Quant aux commissaires, ils assurèrent l'achèvement du quai entrepris à la fin du XIX^e entre celui des Commissaires et celui de la Saint-Maurice Lumber Co⁷⁶. Ils cherchèrent également à acheter divers hangars et outils de manutention à la Commission du havre de Montréal pour équiper leurs quais, en 1905⁷⁷. Enfin, ils prirent possession du quai P.A. Gouin en 1911, tout en continuant de s'occuper de la gestion du havre⁷⁸.

⁷³ Il est curieux de constater que ce quai est prévu en bois alors qu'il était question du remplacement du bois par le béton dans les travaux conduits par le ministère des Travaux publics, comme nous l'avons vu dans les discussions entourant la construction du quai Bureau. DCC, 4^e session, 9^e parlement, 4 Edward VII, 1904, vol. LXVII, du 28 juillet 1904, p. 7942-7950.

⁷⁴ Nous pouvons supposer que cette digue visait avant tout à protéger la basse ville des inondations printanières pouvant survenir lors de la débâcle.

⁷⁵ Ainsi *le Trifluvien* du 21 avril 1908 (p. 1, col. 1-2), faisait état des moyens de pression que le Canadien Pacifique formula à l'encontre des débardeurs en grève à Québec. La compagnie aurait eu l'intention de faire remonter ses *Empress* à Montréal et à Trois-Rivières, et de faire construire des hangars dans ce dernier port.

⁷⁶ Les détails de ces actions ont été présentés dans la section intitulée « Les suites aux doléances des commissaires ».

⁷⁷ Le 17 novembre 1905, les commissaires adoptèrent une proposition visant l'acquisition de hangars et d'outils de manutention auprès de la Commission du havre de Montréal. Ils demandèrent ainsi

LE BILAN DU DÉVELOPPEMENT DU HAVRE DE TROIS-RIVIÈRES EN 1911

L'état du port en 1911

Les travaux de développement du port de Trois-Rivières commencèrent peu après l'incorporation du havre, mais les aménagements ne furent que progressivement mis au service de ses clients. Ce ne fut qu'à la toute fin du XIX^e siècle que les infrastructures à la disposition de la CHTR augmentèrent de façon significative. L'examen des rôles d'évaluation municipale révèle d'importants investissements réalisés depuis le tournant du siècle. Ainsi, la valeur des infrastructures portuaires à leur disposition est passée de 71 000 \$ en 1891, à 189 000 \$ en 1901 et à 791 000 \$ en 1912.

Lorsque George Balcer a quitté le poste de secrétaire-trésorier de la CHTR en 1911, le port n'avait plus la même physionomie qu'à son entrée en fonction. Alors qu'en 1882 le havre se présentait comme un ensemble de quais privés construits sans vision d'ensemble selon les besoins de leurs propriétaires, en 1911, il comptait 5 500 pieds linéaires et continus de quais, sous la juridiction des commissaires ou d'entrepreneurs privés, allant de l'embouchure de la rivière Saint-Maurice au brise-glace situé en amont

l'autorisation pour effectuer cette dépense auprès du gouvernement, à qui ils adressèrent une lettre le 27 novembre 1905 (ASSJ, 0063-E3-74, Commission du havre. George Balcer, 27 novembre 1905). Nous apprenons ainsi que 10 000 \$ auraient été alloués à ces acquisitions présentées comme nécessaires aux besoins commerciaux des industries de pâtes et papier notamment. Nous ne savons cependant pas s'ils reçurent l'aval du gouvernement, mais il y a tout lieu de croire qu'ils ne l'eurent pas puisqu'ils se plaignèrent que le port était mal équipé dans leur rapport pour l'année 1905 (*DSC* 1906, vol. 10, n°23, RAMMP 1905. RCHTR 1905, p. 31-33).

⁷⁸ Les commissaires sont notamment autorisés à émettre 10 000 \$ de débetures supplémentaires par un décret du Conseil en 1903 (ANC, DCP n°1903-0389, du 17/03/1903, RG2, Bureau du Conseil privé, Séries A-1-a, vol. 852, Code accès 90). Il s'agissait de faire des travaux urgents dont nous n'avons pas eu connaissance. Toutefois, il pourrait s'agir de dégâts occasionnés par la poussée des glaces contre les quais et de hautes eaux au printemps. Cela irait d'ailleurs dans le sens des arguments avancés la même année à la chambre des Communes par le député Jacques Bureau en faveur du remplacement du bois par le béton dans la construction du quai Bureau.

sur le fleuve, sans compter les constructions toujours en cours. Voyons maintenant comment se répartissaient ses infrastructures et à quoi elles servent⁷⁹.

Parmi les infrastructures échappant au contrôle de la CHTR, nous retrouvons à l'extrémité est du port le quai de la *Saint-Maurice Lumber Compagny*. Il était employé pour la navigation locale et intérieure, même s'il pouvait accueillir des vapeurs transatlantiques. Au milieu du port, la Compagnie de navigation du Richelieu et Ontario, qui exploitait des lignes régulières de vapeur, et le négociant Zéphirin Marchant conservaient leurs quais pour leurs activités respectives. Sur la Rive-Sud, qui faisait également partie de la juridiction des commissaires, nous retrouvons le vieux quai du Grand Tronc qui était utilisé pour le service de « la Traverse » avec Doucet's Landing.

De son côté, la CHTR disposait pour ses activités de quatre quais ouverts sur la façade du centre-ville. Le quai des Commissaires et le quai Bureau, les plus importants, étaient réservés au trafic océanique. Le premier quai faisait 1 350 pieds de long sur 200-275 avec 30-35 pieds de profondeur d'eau à quai et le second mesurait 2 000 pieds de longueur sur 200 à 300 pieds de large avec 30 pieds de profondeur. Les deux autres, faisant respectivement 490 et 300 pieds de long avec 25 pieds de tirant d'eau, étaient utilisés pour le service de passagers et de marchandises.

⁷⁹ La description des infrastructures portuaires est tirée des *DSC* 1911, vol. 13, n°21, RAMMP 1910, p. 57-58.

Deux espaces délaissés : l'embouchure du Saint-Maurice et Doucet Landing

Comme nous l'avons vu dans le premier chapitre, la juridiction des commissaires du havre de Trois-Rivières ne se limitait pas à la simple façade de la ville sur le fleuve. La Rive-Sud et l'embouchure de la rivière Saint-Maurice en faisaient également partie. Les commissaires fondaient de grands projets pour Doucet's Landing dans leur plan de 1900, mais il n'en fut plus question par la suite⁸⁰. Dans les faits, le gouvernement effectua de nombreux travaux de dragages pour enlever les battures se formant devant le quai du Grand-Tronc, puis pour en permettre l'accès à des navires de plus fort tonnage et faciliter la manœuvre des traversiers les jours de gros temps. À l'est du quai, le gouvernement creusa en 1905 un bassin devant servir d'abri aux navires y faisant escale⁸¹. En 1907, il fit également réaliser par Napoléon Bourgeois un quai en pilotis, pour l'usage de « la Traverse »⁸². Plus économique que ceux en charpentes, le quai dut être renforcé grâce à l'ajout de pilotis supplémentaires dans les années qui suivirent⁸³. Il est toutefois étonnant qu'il ait été absent de la présentation des infrastructures du havre de Trois-Rivières dans le rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries de 1911. En 1914, il était d'ailleurs de nouveau question de construire un quai à Doucet's Landing

⁸⁰ Les RCHTR n'ont plus évoqué plus Doucet's Landing après 1900.

⁸¹ Notons que ce bassin, de 13 pieds de tirant d'eau d'une superficie de 800 pieds sur 450, a été réalisé par Randolph Macdonald qui travaillait sur la Rive-Nord à la construction du quai Bureau. Celui-ci utilisa d'ailleurs les déblais du bassin pour les réaliser les remblais du nouveau quai. DCC, 1^{ère} session, 10^e parlement, 5 Edward VII, 1905, vol. LXXII, du 12 juin 1905, p. 7457-7460.

⁸² Rappelons que le Grand-Tronc avec son quai avait jusqu'alors le monopole des infrastructures portuaires à Doucet's Landing.

⁸³ Il y eut débat à la Chambre des Communes quant au choix de construire le quai en pilotis, certains avançant qu'il serait moins résistant qu'un quai en charpente. Il était d'ailleurs avancé que la construction de quai en charpente était plus onéreuse qu'en pilotis. Ces derniers pouvaient d'ailleurs être réalisés lorsque le sol permettait l'enfoncement des pilotis et lorsque le lieu n'était pas exposé à la pression des glaces. DSC 1912, vol. 12, n°19, RAMMP 1911, partie IV, p. 177-178 ; DCC, 2^e session, 11^e parlement, 9-10 Edward VII, 1909-10, vol. XCIV, du 18 février 1910, p. 4113-4114.

pour les besoins de « la Traverse ». Le quai de 1907 ne fut pas plus évoqué à ce moment-là, contrairement à celui du Grand-Tronc.

Du côté de l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, le gouvernement s'occupa d'effectuer les dragages prévus, conformément au premier plan de développement de la CHTR, pour donner aux bâtiments un accès aux quais des scieries de Geo. Baptist fils & Cie et de Ross Ritchie et Cie. Ces dragages, réalisés au cours des années 1884 et 1885, furent rapidement insuffisants puisqu'il fut de nouveau question d'approfondir et d'agrandir les chenaux dans les années qui suivirent. Durant l'ensemble de notre période, des travaux de dragage furent régulièrement effectués dans l'embouchure de la rivière. Il s'agissait de favoriser le commerce du bois, puis l'activité des industries de pâtes et papiers qui remplacèrent, au début du XX^e siècle, les scieries déjà en place.

Toujours à l'embouchure du Saint-Maurice, le gouvernement assura, en 1887, la construction d'un quai à Cap-de-la-Madeleine qui fut agrandi quelques années plus tard par Téléphore-Eusèbe Normand. Ces travaux, réalisés en 1894, devaient répondre à l'accroissement du trafic passant par ce quai qui était toujours au service des voyageurs et du commerce de marchandises à la fin de notre période⁸⁴.

Finalement, les commissaires n'évoquèrent que de façon succincte et sporadique les travaux que le gouvernement effectua dans les limites du havre, sauf lorsqu'ils étaient directement effectués sur la façade urbaine du Saint-Laurent. Cela peut s'expliquer par le fait que ses travaux ne leur incombaient pas, mais le rapport à l'espace portuaire pourrait également être interrogé. En 1903, le député des Trois-Rivières,

⁸⁴ Notons également qu'il fut réparé, à plusieurs reprises, après avoir subi des dommages dus à la débâcle.

Jacques Bureau, énonça à la Chambre des Communes que la juridiction des commissaires du havre ne s'exerçait que sur le fleuve⁸⁵, allant ainsi en contradiction avec l'Acte d'incorporation⁸⁶. Nous pouvons ainsi nous demander s'il n'y avait pas dans cet espace un conflit de juridiction, la rivière navigable étant sous le contrôle du gouvernement fédéral, alors que les lots de grèves dépendaient du gouvernement provincial.

CONCLUSION

Durant les années 1880-1910, l'aménagement de l'ensemble du havre avait été projeté par les commissaires, qui concentrèrent toutefois leurs actions sur la façade urbaine. On peut penser que les difficultés rencontrées dans leurs entreprises les ont obligés à délaissier les autres secteurs du havre. Ainsi, les commissaires se plaignirent régulièrement de ne pas disposer des infrastructures suffisantes pour répondre aux besoins du trafic. Cela étant, nous avons vu qu'ils bénéficièrent, au fil des ans, de moyens de plus en plus importants. L'aide du gouvernement s'est avérée essentielle. Le MTP réalisa les dragages nécessaires à la navigation, dans le fleuve et l'embouchure du Saint-Maurice, puis il se chargea, à partir de la fin du XIX^e siècle, de construire de coûteuses infrastructures que la CHTR n'aurait pu réaliser avec ses propres moyens. Les commissaires avaient d'ailleurs demandé, en 1899, « la participation du Dominion dans les frais de tous les travaux extraordinaires qui s'imposent », mais c'est l'intérêt général qui allait justifier les actions gouvernementales.

⁸⁵ DSC, 3^e session, 9^e parlement, 3 Edward VII, 1903, vol. LX, du 3 juillet 1903, p. 6103.

⁸⁶ Les limites du havre ont été présentées dans le premier chapitre du mémoire.

La construction d'infrastructures a eu des répercussions sur l'environnement urbain puisqu'elle a modifié l'accès de la population au fleuve⁸⁷. De même, les infrastructures ont eu des effets sur l'hydrologie du fleuve ; la construction du nouveau quai à charbon a entraîné l'ensablement du quai Bureau, qui avait de son côté modifié les courants du fleuve, ce qui a nécessité la réalisation de dragages à Doucet's Landing⁸⁸.

Bien entendu, l'aménagement du havre a également eu des effets sur l'achalandage du port. Les commissaires ont érigé des infrastructures pour le commerce du charbon, qui connaissait une forte croissance à la fin du XIX^e. Ils ont également eu le projet de développer le commerce du bétail, en construisant des infrastructures adaptées et en misant sur la situation portuaire. Dans le prochain chapitre, nous allons ainsi nous pencher sur l'évolution du commerce maritime et de l'avant-pays du port trifluvien.

⁸⁷ Nous n'avons pas abordé cet aspect de l'histoire environnementale qui a été étudié à Montréal, par Michèle Dagenais. Voir *Montréal et l'eau : une histoire environnementale*, Montréal, Boréal, 2011, 306 p.

⁸⁸ DSC 1916, vol. 17, n°21, RAMMP 1914-1915, RCHTR 1914, p. 356-357.

CHAPITRE 3

Le trafic extérieur du port de Trois-Rivières (1886-1914)

La création de la Commission du havre de Trois-Rivières (CHTR) visait l'amélioration des infrastructures portuaires, dont le développement n'est évidemment pas étranger au commerce du port. Le présent chapitre est ainsi consacré à l'examen du trafic extérieur et des exportations du havre. Nous étudierons plus particulièrement leurs évolutions, leurs destinations et leurs natures — types de navires et de marchandises —, que nous chercherons à mettre en lien avec l'aménagement du havre, les politiques portuaires et le contexte économique, dans un cadre plus global.

Nous verrons que le port de Trois-Rivières est d'abord voué aux exportations et que ses activités commerciales s'orientent principalement vers la Grande-Bretagne et les États-Unis, deux grands importateurs de produits forestiers. Nous mettrons également en évidence que les commissaires ont cherché à élargir l'avant-pays¹ portuaire et à diversifier son commerce. Enfin, nous nous intéresserons à la place qu'occupe Trois-Rivières, comme port intermédiaire sur le Saint-Laurent, entre concurrence et complémentarité avec Québec et Montréal.

¹ L'avant-pays marin est l'espace « où se répartissent les trafics en fonction des routes maritimes », c'est-à-dire la destination des navires selon les lignes régulières et les principaux axes de transport maritime. André Vigarié, *Géographie de la circulation, tome II, La circulation maritime*, Paris, Génin, 1968, p. 88.

LES SOURCES DONT NOUS DISPOSONS SONT-ELLES FIABLES ?

Pour étudier le commerce et le trafic du port de Trois-Rivières, nous disposons de plusieurs sources malheureusement peu documentées et parcellaires. Il nous apparaît donc important de mettre en lumière leur potentiel et de s'interroger sur leur fiabilité. Il faut savoir que les statistiques du commerce maritime sont difficiles à appréhender, comme l'explique si bien André Vigarié dans son ouvrage consacré à la *géographie de la circulation*². Dans ce chapitre, nous tirons principalement parti de données exprimées en nombre navires et en tonnage³. Nous n'avons pas pu établir avec certitude lequel du tonnage brut ou du tonnage enregistré est utilisé dans les sources que nous avons mises en séries, mais le tonnage enregistré nous paraît plus vraisemblable. Le géographe Pierre Camu, au demeurant, soutient que c'est le tonnage enregistré des navires qui, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, aurait été le plus couramment utilisé⁴. Quoi qu'il en soit, la même unité semble employée tout au long de notre période d'étude.

Le Maritime History Group (MHG) met d'ailleurs l'accent sur l'importance des volumes dans l'étude du trafic portuaire. La capacité de transport des navires, combinée à la fréquence des arrivées, seraient ainsi les indicateurs les plus aptes à rendre compte de l'évolution de l'activité d'un port et de l'orientation de son trafic. Pour suivre leurs

² « L'appréciation exacte des échanges qui se font par la mer dans l'ensemble du monde est difficile, et l'on se heurte à de nombreux obstacles. Les règles et publications statistiques ne sont pas unifiées d'un pays à l'autre, et parfois à l'intérieur d'une même nation [...]. Il n'est pas d'unité simple et commune pour mesurer les phénomènes d'acheminements ; un tonnage peut s'exprimer en N.R.T. en B.R.T., en tonneaux d'encombrements ; un fret en tonnes métriques, en tonnes anglo-saxonnes courtes ou longues, en standards pour les bois, etc. On ne mesure presque jamais un trafic en valeur ou en unité/km; les années de références sont civiles, fiscales ou administratives. Les opérations douanières ou portuaires peuvent à cause de leurs complexités, fausser les grandeurs calculées ». Dans Vigarié, *op. cit.*, p. 22.

³ Signalons que le tonnage n'est pas une unité de poids, mais bien de volume. Le tonnage enregistré qui comprend l'ensemble du volume utile au transport de marchandises au contraire du tonnage brut correspond à celui du navire.

⁴ À cet effet, consulter Pierre Camu, *Le Saint-Laurent et les Grands-Lacs au temps de la vapeur 1850-1950*, Montréal. HMH, 2005, p. 218.

fluctuations, les chercheurs du MHG jugent la valeur du commerce peu utile, puisqu'elle ne rend pas compte des flux de marchandises, véritables générateurs d'activités portuaires. En effet, de faibles quantités de biens de hautes valeurs ajoutées peuvent éclipser d'importants échanges de produits de faibles valeurs. Néanmoins, la valeur reste intéressante dans le cadre de l'étude du commerce, puisqu'elle témoigne des flux de capitaux qui peuvent être réinvestis dans l'économie des régions desservies par le port⁵.

Les Rapports des commissaires du havre de Trois-Rivières (RCHTR) constituent le corpus de sources le plus riche en informations, tant qualitatives que quantitatives, à notre disposition. C'est la source principale que nous avons choisi de retenir pour mener à bien l'étude du trafic. Ces rapports comportent un relevé détaillé des importations et des exportations pour chaque pays, avec leur valeur (voir Annexe 3.1)⁶. Malheureusement, les cours des marchandises sont sensibles à la conjoncture économique et fluctuent ainsi d'année en année et au sein même d'une saison de navigation, ce qui rend ces valeurs, à toutes fins utiles, inexploitable. Les données sur les importations et les exportations tirées des RCHTR couvrent par ailleurs des activités commerciales dont on peut difficilement établir la portée. Issues des rapports des douanes et des consulats de Trois-Rivières, elles doivent être traitées avec circonscription, comme nous le suggère l'appréciation qu'en fait la CCTR :

« Notre Douane ne rapporte que les chiffres des Exportations *directes* de Trois-Rivières et depuis peu d'années aussi celle de Batiscan ; c'est à dire,

⁵ Le rapport entre la valeur et le volume comme indicateur de l'activité portuaire est longuement débattu dans David Alexander et Rosemary Ommer (dir.), *Volumes not values : Canadian sailing ships and world trades*, St. John, Memorial University of Newfoundland, MHG, 1979.

⁶ Ces documents présentent par pays un relevé plus ou moins détaillé des marchandises, importées ou exportées, avec leur valeur, et parfois leur quantité, tantôt exprimée en tonne (il s'agit d'un volume et non d'une masse), en pieds linéaires, en pieds cubes ou encore en pièces. Cette irrégularité des données ne permet pas de faire de mise en séries.

des exportations faites en ses bureaux même. Elle n'a aucun contrôle sur les expéditions faites par chemins de fer ni sur celles par voie du fleuve lorsque le propriétaire ou l'expéditionnaire trouve plus commode de les rapporter dans un des bureaux de la frontière, ou dans le port d'embarquement de la marchandise. [...] celles faites *indirectement* de Trois-Rivières même, tout le trafic de la Compagnie du Grand Tronc dans la partie sud de notre division, celui du chemin de fer du Pacifique dans la partie nord – n'existent pour ainsi dire pas pour nous et ne servent qu'à grossir le chiffre d'affaire [sic] de quelque division douanière voisine.

Cette anomalie est d'autant plus frappante quand on considère que les navires étrangers chargeant à l'embouchure de nos rivières ou dans le lac, sont tenus de rapporter au consulat de leur nationalité respective à Trois-Rivières, sans qu'ils soient obligés d'acquitter ou de rapporter en notre douane. Il en est de même pour tous les envois aux États-Unis ; la déclaration de valeur est obligatoire dans le consulat américain, quel que soit l'endroit d'où l'expédition est effectuée en dedans des limites de la juridiction de Trois-Rivières »⁷.

Cet extrait met en évidence un problème auquel nous devons faire face : les données compilées dans les relevés des importations et des exportations concernent un commerce pratiquement impossible à cerner. Alors que les rapports de consulats couvrent une aire commerciale plus large que celle du port de Trois-Rivières, une partie des exportations semble échapper au rapport des douanes. De plus, nous avons dû écarter ces statistiques, car elles ne sont disponibles que pour une période relativement courte (1886-1901). Au début du XX^e siècle, un règlement des douanes, qui nous est méconnu, défend aux commissaires de les livrer⁸.

Nous disposons cependant, pour les années 1886 à 1914, des « Relevés du nombre et du tonnage des voiliers et vapeurs ayant fait leur déclaration d'entrées et de

⁷ George Balcer, *Chambre de commerce de Trois-Rivières. Rapport du Secrétaire*, Trois-Rivières, 1886, p. 6-7.

⁸ Nous ne disposons pas de plus d'informations sur le nouveau règlement des douanes. *Document de la session du Canada (DSC)*, 1903, vol. 9, n°23, « Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries » (RAMMP) ; 1902, « Rapport de la Commission du havre de Trois-Rivières » (RCHTR) 1902, p. 55.

sorties au bureau des douanes de Trois-Rivières » (Annexe 3.2). Ces relevés nous renseignent de manière détaillée sur la fréquentation du port de Trois-Rivières, et pour certaines années, d'autres ports extérieurs – Batiscan, Pierreville et lac Saint-Pierre⁹ – pour lesquels les informations sont compilées de façon distincte. Nous y retrouvons les types de navires en cause, leur nombre, leur tonnage, partagés entre le trafic local, étatsunien et océanique. Nous disposons même, pour ce dernier, de l'origine et de la destination des bâtiments¹⁰. Cela nous permet fort heureusement de suivre la fréquentation du port de Trois-Rivières tout en ayant un aperçu de son horizon marin.

Enfin, signalons que nous avons choisi de ne pas exploiter les données issues des Tableaux de la Navigation et du Commerce publiées dans les *Documents de la Session du Canada (DSC)*, parce que ces statistiques sont établies sur la base de l'année fiscale et non civile. L'année fiscale se terminant au 30 juin, il devenait impossible d'appréhender le trafic sur la base concrète de la saison de navigation¹¹. Ces tableaux, de surcroît, ne présentent pas non plus le trafic local, d'où notre choix de nous tourner vers les relevés du nombre et du tonnage des voiliers et vapeurs ayant fait leur déclaration d'entrée et de sortie au bureau des douanes, tirés des RCHTR, pour l'étude du trafic portuaire de Trois-Rivières. Mentionnons que ces données ont déjà été mises à profit dans différentes études consacrées au trafic des ports du Saint-Laurent. Pour suivre l'évolution du trafic océanique, Marc Vallières, par exemple, compile les statistiques du

⁹ Tel quel dans la source. Nous ne disposons pas d'information précisant les ports concernés.

¹⁰ Le trafic océanique comprend l'ensemble des navires venant ou allant à la mer, vers un port étranger et le trafic étatsunien correspond à l'ensemble des échanges fait avec les États-Unis par les voies intérieures. Notons que seuls deux navires en destination des États-Unis ont été recensés dans le trafic océanique. Le reste des mouvements est inclus dans le trafic local, tel que nommé dans la source. Il s'agit du cabotage se faisant entre les ports canadiens.

¹¹ Rappelons que pour notre période d'étude, la navigation n'était pas possible à l'année sur le Saint-Laurent. En moyenne, elle débutait à la fin du mois d'avril pour finir au début de celui de décembre. Voir Camu, *op. cit.*, p. 47-50.

nombre et tonnage des navires entrés et sortis du port de Québec, entre 1865 et 1934, à partir des *Rapports annuels de la Commission du havre de Québec*¹². À Trois-Rivières, Guy Trépanier utilise également les rapports des commissaires pour présenter le nombre et le tonnage des navires océaniques entrés au port par années, afin de mettre en lien leurs évolutions avec l'économie régionale et le développement des infrastructures du havre¹³.

LA RÉPARTITION DU TRAFIC PORTUAIRE

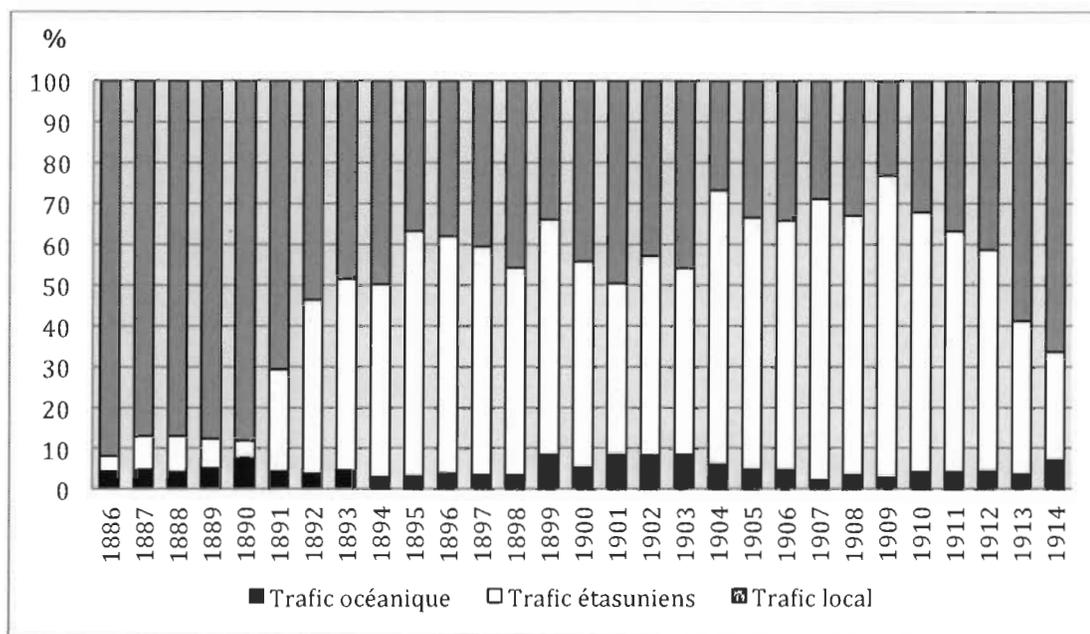
Les relevés du nombre et du tonnage des voiliers et vapeurs ayant fait leur déclaration d'entrée et de sortie au bureau des douanes de Trois-Rivières distinguent les différents types de trafic portuaires. Nous pouvons donc identifier leur part respective dans la fréquentation du havre. Les figures 3.1 et 3.2 illustrent ainsi en pourcentage la part de chaque trafic en terme de nombre et de tonnage des navires entrés au port de Trois-Rivières¹⁴, pour les années 1886 à 1914.

¹² Marc Vallières (dir.), *Histoire de Québec et de sa région. Tome II : 1792-1939*, Québec, PUL, 2008, p. 1132-1135

¹³ Guy Trépanier, *Arrondissement historique et vieux port de Trois-Rivières : Étude historique et potentiel archéologique*, Trois-Rivières, Ville de Trois-Rivières, 1988, p. 256-258 et 267-269.

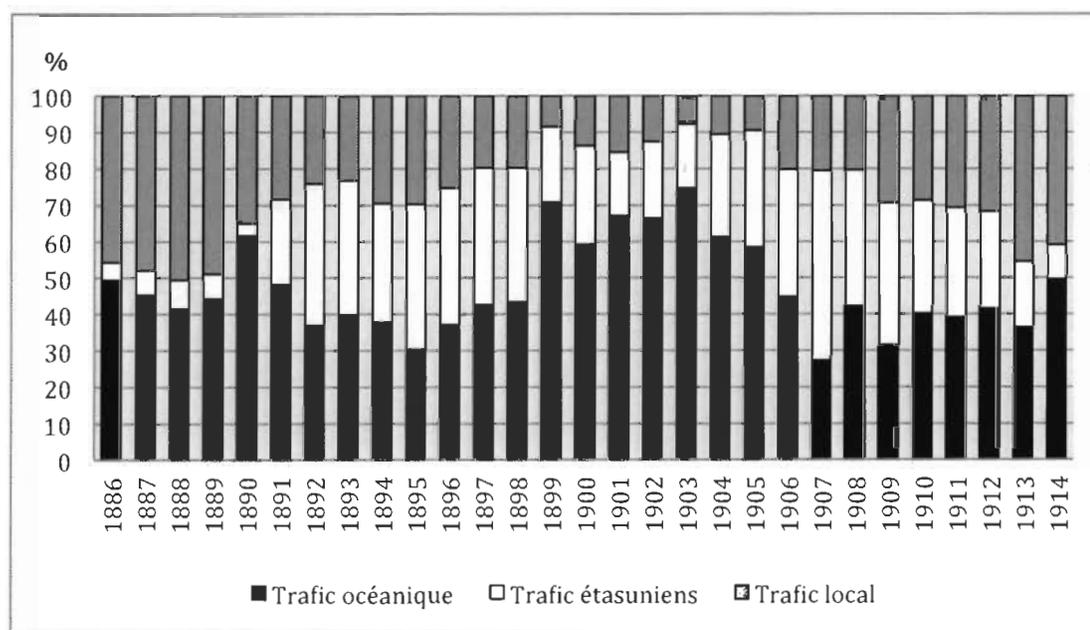
¹⁴ Notons que le nombre des navires entrés et sortis est similaire et qu'il en est de même pour leur tonnage.

FIGURE 3.1
Répartition des trafics en fonction du nombre de navires à l'entrée,
au port de Trois-Rivières (1886-1914)



Sources : Données compilées à partir des RCHTR pour les années 1886 à 1914.

FIGURE 3.2
Répartition des trafics en fonction du tonnage des navires à l'entrée,
au port de Trois-Rivières (1886-1914)



Sources : Données compilées à partir des RCHTR pour les années 1886 à 1914.

À la lecture de ces deux figures, nous constatons sans surprise que le trafic océanique représente une part essentielle du tonnage des navires — avec 45 % en moyenne — alors qu’il ne compte que pour une faible part des entrées au port — avec près de 5 % en moyenne — pour l’ensemble de la période. Cela s’explique par l’important tonnage des navires de cette catégorie, et reflète le rôle essentiel qu’ils occupent dans l’activité portuaire malgré leur petit nombre. Au contraire, le trafic local et étasunien correspond à 45 % et 50 % des entrées pour seulement 25 % et 28 % du tonnage des navires arrivés à Trois-Rivières¹⁵. Les statistiques du trafic local ont toutefois des caractéristiques propres qui ne sont pas sans poser problème. Il nous est en effet difficile d’expliquer ce qui peut se cacher derrière la mention : « non compris les bateaux de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, ni les vapeurs locaux »¹⁶ qui accompagne ces statistiques dans la source. Cette restriction touche vraisemblablement les lignes régulières locales qui desservent le port de Trois-Rivières, mais les sources restent floues à ce sujet et ne nous permettent pas de cerner avec précision les navires exclus. Notons également qu’il existe une sous-catégorie du trafic local intitulée « bateau, non enregistré »¹⁷ pour laquelle nous ne disposons que du nombre d’entrées, leur tonnage n’étant pas fourni. Là encore, les sources sont peu loquaces sur les bâtiments compris dans ce groupe, mais nous savons que les embarcations de moins de 15 tonnes n’avaient pas l’obligation d’être enregistrées

¹⁵ Il s’agit de moyennes établies entre 1882 et 1914.

¹⁶ *DSC*, 1895, vol 8, n° 11c, RCHRT 1894, RAMMP 1894, p. 123.

¹⁷ Tel quel dans les Relevés du nombre et du tonnage des voiliers et vapeurs ayant fait leur déclaration d’entrée et de sortie au bureau des douanes de Trois-Rivières.

(immatriculées), ce qui pourrait à notre avis expliquer une pareille omission dans les statistiques portuaires¹⁸.

Maintenant que nous connaissons la répartition des trafics, examinons l'évolution du commerce extérieur en commençant par le trafic océanique.

LE TRAFIC OCÉANIQUE AU PORT DE TROIS-RIVIÈRES

Statistiques de la fréquentation et du tonnage des navires océaniques

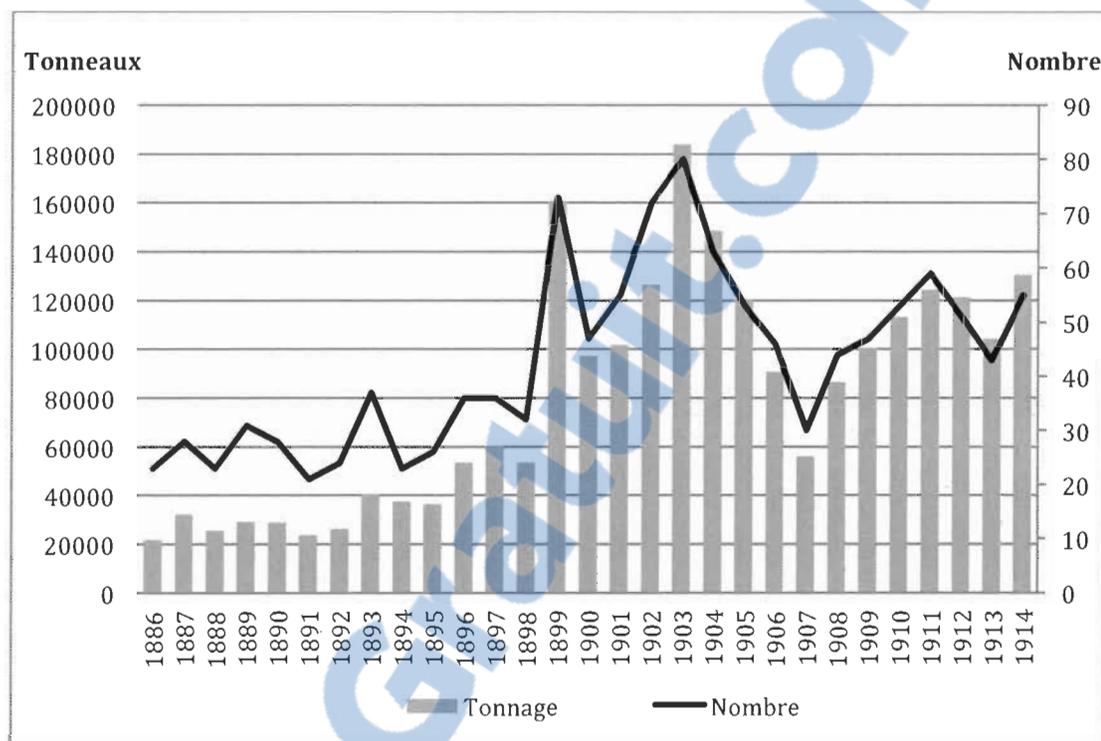
Comme le montrent les historiens René Hardy et Normand Séguin, le trafic océanique du port de Trois-Rivières a diminué suite à la suite de la crise internationale des années 1870, qui marquait le début d'une période de contraction économique qui allait se terminer en 1896. Cette crise, qui a touché bien entendu le Québec, n'a pas épargné l'exploitation forestière de la Mauricie, dont les produits du bois occupaient alors une place cruciale dans l'activité du port trifluvien¹⁹. Les difficultés du secteur forestier entre 1875 et le début des années 1890 s'étaient reflétées directement sur l'activité du havre. Bien que nous ne disposions pas de chiffres fiables sur le commerce du havre pour cette période, l'évolution de la fréquentation du port semble traduire cette tendance si l'on en croit les informations fournies par la Chambre de commerce de Trois-Rivières (CCTR) pour les années 1875 à 1886²⁰.

¹⁸ Pour les questions relatives à la législation entourant les enregistrements maritimes, consulter France Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle, Une étude de la batellerie du port de Québec*, Sainte-Foy, PUL, 1997, p.13-20.

¹⁹ Voir, René Hardy et Normand Séguin. *Forêt et société en Mauricie, la formation d'une région*, 2nd éd. 2011, Québec, Septentrion, 1984, p. 105-114.

²⁰ Nous retrouvons deux tableaux statistiques différents fournis par la CCTR. Le premier est un état comparatif du mouvement maritime présentant par année et par nationalité le nombre et le tonnage des navires ayant fréquenté le port de Trois-Rivières avec les cargaisons à l'exportation et leurs destinations. Le deuxième est un état comparatif du mouvement commercial présentant un récapitulatif par année et par pays des exportations (marchandises et valeurs) et des importations (valeurs). Bien que ces chiffres soient

FIGURE 3.3
Nombre et tonnage des navires océaniques entrés
au port de Trois-Rivières (1886-1914)



Sources : Nous avons compilé les données des RCHTR pour les années 1886 à 1914.

Comme l'illustre la figure 3.3, l'incorporation du havre de Trois-Rivières n'a pas entraîné la hausse escomptée du trafic océanique, ce que montre également Guy Trépanier²¹. Sur l'ensemble de la période d'étude, la tendance est tout de même à une faible hausse, ponctuée de nombreuses fluctuations, avec une sous-période exceptionnelle au tournant du XX^e siècle. Effectivement, le trafic a doublé entre 1898 et 1899 et même triplé entre 1898 et 1903, avant de décroître pour reprendre, jusqu'au début de la Première Guerre mondiale, le même rythme qu'il avait auparavant²².

détaillés, ils ne sont pas utilisables, la CCTR remettant elle-même en question leur fiabilité. Balcer, *op. cit.*, 1886, p. 34-39.

²¹ Ces résultats sont également discutés dans Trépanier, *op. cit.*, p. 256-258.

²² Bien que nous n'utilisions pas les mêmes sources que Pierre Camu, nous pouvons ici donner quelques éléments de comparaison avec les ports de Montréal et Québec. En effet, Camu montre que le premier connaît une croissance du nombre de navires océaniques le fréquentant, entre 1880 et 1914, avec une

Des années 1880 au milieu des années 1890, les difficultés économiques persistantes n'ont pas permis un accroissement régulier et important du commerce portuaire trifluvien. Il était soumis aux aléas de l'économie internationale, comme en 1894. Cette année-là, le Québec subissait le contrecoup de la crise financière débutée l'année précédente en Grande-Bretagne, et qui se répercuta par une baisse des échanges²³. Les commissaires s'étaient plaints ainsi de l'irrégularité du commerce du bois, qu'ils qualifiaient de *staples*²⁴ dans leurs rapports d'activités²⁵. Il s'agissait alors du premier produit d'exportation du port de Trois-Rivières, le moteur de son développement. Rappelons que c'est pour ce commerce que les entrepreneurs forestiers avaient fait construire les premiers quais, avant que la CHTR ne réalise le quai des Commissaires, et bien que l'exportation du bois permit d'accroître l'activité du havre, les infrastructures et les espaces de stockage restèrent insuffisants pour soutenir cette croissance. Pour les commissaires, cette faiblesse serait le principal problème du port, puisqu'elle entraînerait le gonflement des chiffres du commerce local. En effet, une part appréciable des marchandises, notamment du bois, vouées à l'exportation aurait été acheminée par barges vers les ports de Québec et de Montréal pour être ensuite transbordée sur des océaniques. Cette situation serait même à l'origine du départ

légère baisse dans la première décennie du XX^e siècle, alors que le second a diminué jusqu'au milieu des années 1910, avant de suivre une légère hausse. Voir Camu, *op. cit.*, p. 297-356.

²³ Jean Hamelin et Yves Roby, *Histoire économique du Québec 1851-1896*, Montréal, Fides, 1971, p. 75-99.

²⁴ Rappelons ici la célèbre thèse d'Harold A. Innis, qui définit le *staple* comme étant un produit d'exportation de base qui entraîne le développement économique d'un pays neuf. Harris insiste sur l'importance des exportations de bois dans le développement du Canada. Consulter également André Lemelin, « Le déclin du port de Québec et la reconversion économique à la fin du XIX^e siècle. Une évaluation de la pertinence de l'hypothèse du *staple* », *Recherches sociographiques*, vol. 22, n^o 2, 1981, p. 155-186.

²⁵ DSC, 1905, vol. 10, n^o 23, RAMMP 1904, RCHTR 1904, p. 30.

d'entrepreneurs vers d'autres havres²⁶. Ainsi, les commissaires ont continuellement réclamé le développement des infrastructures du port, mais derrière ce discours se cachaient peut-être les répercussions de la crise du secteur forestier.

La reprise du trafic océanique a coïncidé avec la dernière phase d'expansion économique du XIX^e siècle, qui s'était amorcée en 1896 pour s'achever avec la Première Guerre mondiale. Elle était caractérisée par un accroissement des exportations et une diversification des marchandises et des destinations. Nous verrons que cette tendance s'est renforcée durant cette période en raison de divers facteurs. Les commissaires disposaient alors d'infrastructures portuaires de plus en plus importantes et de mieux en mieux reliées avec un arrière-pays mauricien en plein développement industriel.

La croissance du trafic océanique a été continue de 1896 à 1903. Seule la saison de navigation de 1900 marqua un décrochage en raison de la guerre des Boers qui détournait un certain nombre de navires des ports du Saint-Laurent vers l'Afrique du Sud. Cette année-là, le port de Trois-Rivières ne profita pas des conditions hydrographiques qui avaient permis une activité record en 1899. Pendant une partie de cette saison de navigation, le bas niveau des eaux du fleuve avait empêché les navires océaniques qui pouvaient franchir le lac Saint-Pierre de prendre un chargement complet à Montréal. L'exercice de 1903 fut également record en raison de la grève des débardeurs de Montréal. Elle gonfla le trafic océanique du port de Trois-Rivières, où s'étaient amarrés pendant une partie de la saison de navigation les navires de Compagnie du Pacifique. Les conditions économiques des années suivantes auront toutefois été

²⁶ Suite au manque d'infrastructures portuaires, plusieurs compagnies ont quitté le port de Trois-Rivières dans les années 1880. Parmi celles-ci, nous pouvons compter la maison Muir et fils engagée dans le commerce du charbon, en 1890.

moins favorables, entraînant une diminution des exportations de bois jusqu'en 1910. Malgré la poursuite de la dépression dans ce secteur sur les marchés anglais et européens, le trafic océanique allait connaître une nouvelle croissance, dès 1907, en raison de l'amélioration des conditions de transport vers les entreprises de la vallée du Saint-Maurice et de la croissance des importations.

Le port de Trois-Rivières n'a pas vécu que de ses exportations. Lorsqu'elles diminuèrent au début du XX^e siècle, les importations nécessaires à l'approvisionnement des industries occupèrent une place grandissante dans l'activité du havre. Bien avant, soit dès 1890, les commissaires avaient accordé une attention particulière aux importations de charbon. Nous pensons que cet intérêt était lié au départ de la maison Muir et fils – spécialisée dans le commerce du charbon – en raison de l'insuffisance des infrastructures portuaires disponibles pour ses activités. Toujours en 1890, ce manque d'infrastructures avait également contraint les commissaires à refuser les offres spontanées de plusieurs entreprises désirant s'installer à Trois-Rivières, lors de la grève des marchands de charbon de Montréal. Désireux d'y répondre favorablement, les commissaires ont acquis le quai Dean, mais il était déjà trop tard, le conflit ayant alors pris fin. Le quai a tout de même été consacré au commerce du charbon, qui allait prendre une place de plus en plus importante dans l'activité portuaire. Notons qu'en 1907, la moitié des navires océaniques entrés dans le havre trifluvien étaient chargés de ce pondéreux.

Après 1907, on constate une reprise du commerce océanique qui coïncide avec l'inauguration du quai Bureau et l'ouverture d'une ligne directe de chemin de fer reliant

Trois-Rivières à Shawinigan²⁷. L'accroissement de l'activité portuaire n'a sans doute pas été étranger à ces réalisations. Nous sommes conforté dans cette idée puisque l'on constate une augmentation des exportations et des importations en lien avec les industries de l'ensemble de la vallée du Saint-Maurice, et non seulement de Trois-Rivières. Depuis 1897, grâce à l'établissement à Grand-Mère d'une importante usine de pâte à papier, l'industrialisation de la Mauricie s'était accélérée. C'était également le cas à Shawinigan, où Shawinigan Water & Power fournissait l'électricité nécessaire aux entreprises papetières, électrochimiques et électrométallurgiques qui s'étaient installées à proximité²⁸. Ainsi, les exportations de pâte à papier et de papier s'étaient faites en plus grandes quantités, tandis que celles d'aluminium, de fonte, de carbure et des produits des manufactures de coton étaient devenues plus régulières. Seulement, comme nous l'avons évoqué plus haut, ce sont maintenant les importations qui priment sur les exportations, avec l'entrée des matières premières nécessaires à la production industrielle, et dont l'évolution se répercute sur le trafic du port²⁹. Parmi elles, nous retrouvons notamment le sel, le soufre, le fer en gueuse, du minerai, et surtout le charbon.

Finalement, le commerce du port de Trois-Rivières a profondément évolué, depuis l'incorporation du havre. D'abord axé sur les exportations de bois, particulièrement sensibles aux fluctuations de l'économie, il s'est diversifié avec l'industrialisation de la vallée du Saint-Maurice. Le caractère pondéreux des échanges, moteur du développement portuaire avec le commerce du bois, s'est ainsi renforcé avec

²⁷ En 1907, c'est la Compagnie de chemin de fer de la vallée du Saint-Maurice, qui a inauguré la ligne directe reliant Trois-Rivières à Shawinigan, améliorant ainsi les relations avec l'arrière-pays portuaire de la vallée du Saint-Maurice. Les questions relatives à l'arrière-pays du port de Trois-Rivières seront plus amplement traitées au quatrième chapitre.

²⁸ René Hardy et Normand Séguin, *Histoire de la Mauricie*, Sainte-Foy, PUL, 2004, p. 521-549.

²⁹ Notons qu'en 1913, la diminution des importations de fer en gueuses et de charbon a eu un impact direct sur les mouvements du port de Trois-Rivières.

l'arrivée des matières premières nécessaires aux industries, au point d'en dépendre fortement. Il s'agit là d'un caractère propre à « l'industrialisation portuaire », généralisée à la fin du XIX^e siècle³⁰. Nous pouvons également nous demander si la batellerie océanique du port de Trois-Rivières suit également les transformations de cette période.

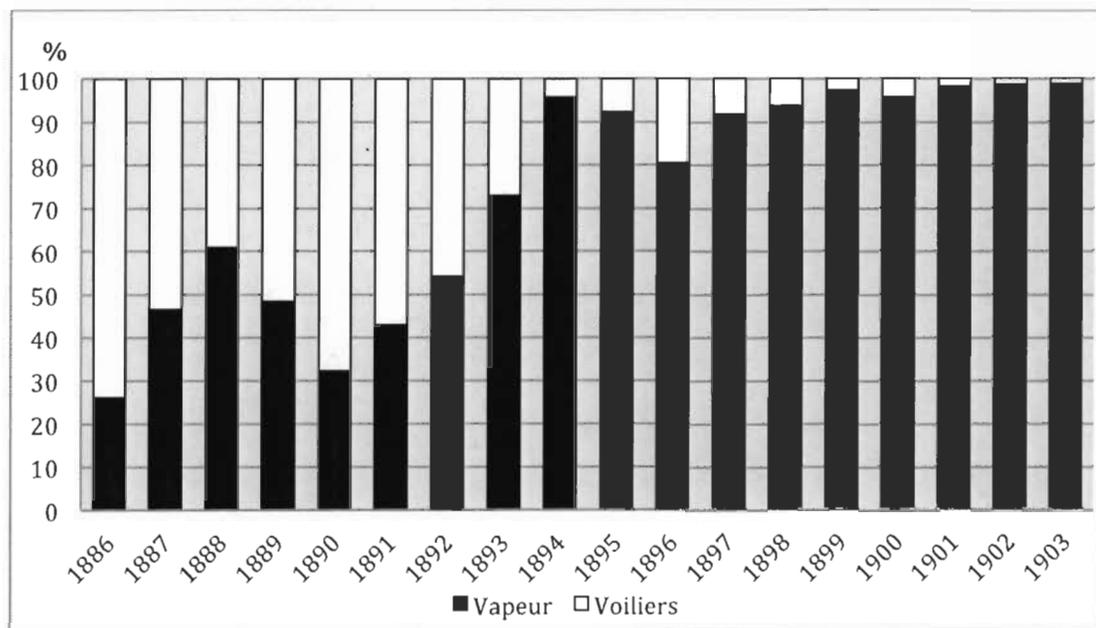
La fréquentation des navires océaniques au port de Trois-Rivières

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, les navires sont progressivement passés de la voile à la vapeur tout en connaissant un accroissement de leur gabarit³¹. En utilisant les relevés du nombre et du tonnage des voiliers et vapeurs ayant fait leur déclaration d'entrées et de sorties au bureau des douanes de Trois-Rivières, nous avons cherché à savoir si les navires océaniques qui ont fréquenté le port de Trois-Rivières ont suivi une pareille évolution. À cet égard, nous avons représenté en figure 3.4 le rapport entre le nombre de voiliers et de vapeurs océaniques entrés au port et en figure 3.5 l'évolution du tonnage moyen des navires.

³⁰ « L'industrialisation portuaire » consiste au développement dans les ports d'industries nées de la pondérisation des échanges qui correspond à l'accroissement des importations de matières premières et énergétiques. Bruno Marnot, « Interconnexion et reclassements : l'insertion des ports français dans la chaîne multimodale au XIX^e siècle », *Flux*, 2005/1, n°59, p. 18-19.

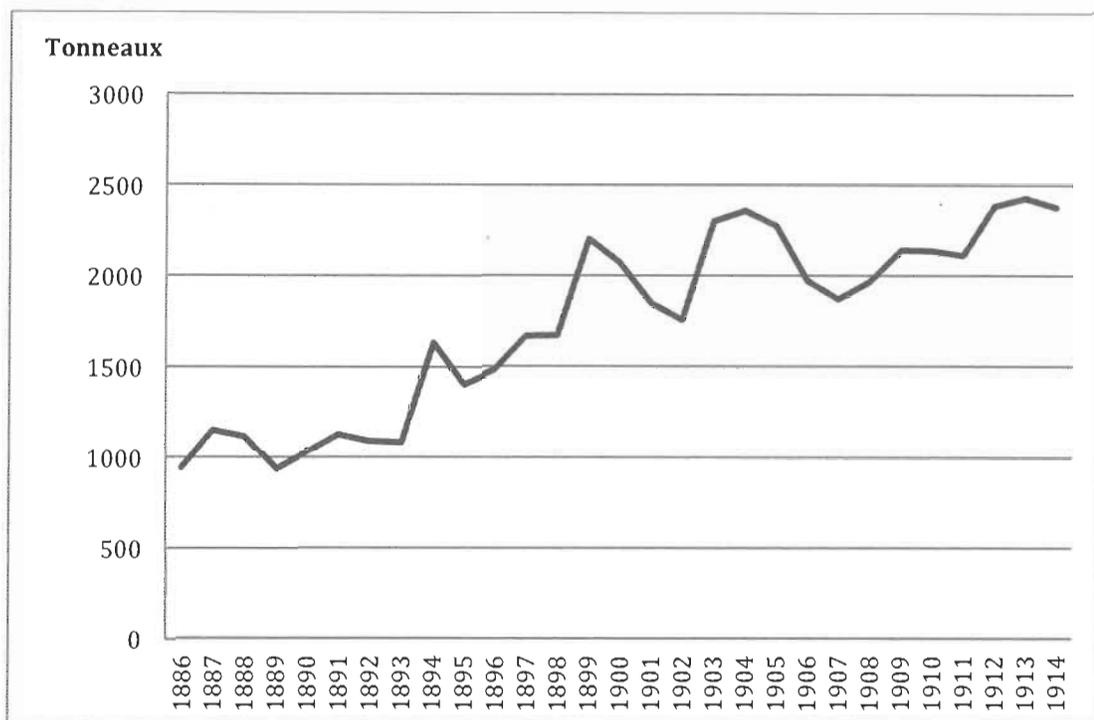
³¹ Les questions relatives à la modernisation de la batellerie se retrouvent dans Marnot, *op. cit.*, p. 11 et Camu, *op. cit.*, p. 173-181.

FIGURE 3.4
Répartition du nombre de vapeurs et de voiliers océaniques entrés au port
de Trois-Rivières (1886-1903)



Sources : Données compilées à partir des RCHTR pour les années 1886 à 1914.

FIGURE 3.5
Tonnage moyen des navires océaniques entrés
au port de Trois-Rivières (1886-1914)

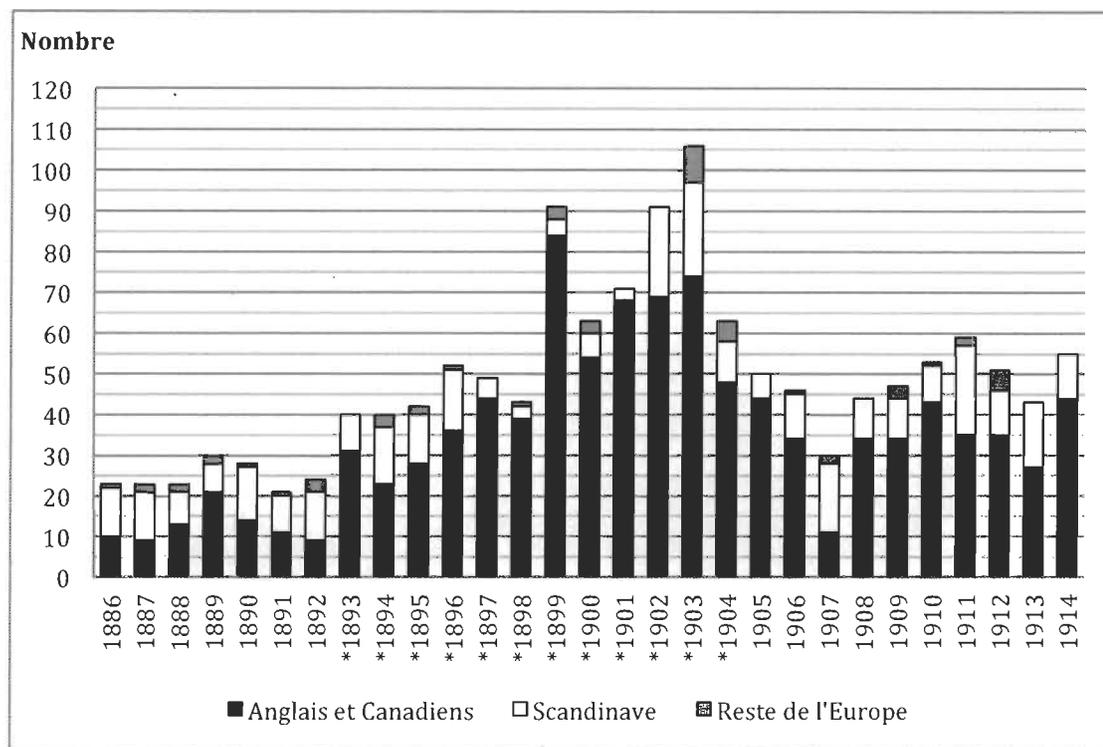


Sources : Le tonnage moyen des navires océaniques entrés au port de Trois-Rivières a été compilé par nos soins à partir des données des RCHTR pour les années 1886 à 1914 (résultat obtenu par la division de la somme du tonnage des navires entrés par leur nombre).

À la lecture de la figure 3.4, nous constatons qu'il y a, à la fin du XIX^e siècle, un remplacement progressif des voiliers par des vapeurs. Dès 1892, les *steamers* ont supplanté les voiliers, qui semblent avoir disparu des quais trifluviens après 1903. Après cette date, les relevés des entrées et des sorties du port de Trois-Rivières n'en faisaient plus mention. En parallèle, la figure 3.5 met en évidence un accroissement progressif du tonnage des navires, un mouvement semblant se produire en trois étapes. D'abord stable jusqu'au milieu des années 1890, celui-ci allait ensuite connaître une augmentation soutenue pour ralentir sensiblement au milieu des années 1900. Trois facteurs peuvent expliquer cette croissance. À l'échelle mondiale, il y a eu d'abord l'augmentation du tonnage et du gabarit des navires océaniques, qui s'était accélérée à partir des années

1890, jusqu'à doubler entre 1890 et 1900³². Plus proches de notre objet d'étude, les aménagements apportés au fleuve Saint-Laurent³³ et au havre trifluvien³⁴ allaient permettre à ces bâtiments de plus en plus imposants de gagner Trois-Rivières.

FIGURE 3.6
Pavillons des navires océaniques fréquentant le port de Trois-Rivières (1886-1898)



* Pour ces années les statistiques à notre disposition ne distinguent pas les pavillons des navires océaniques entrés au port de Trois-Rivières de ceux entrés dans les ports extérieurs de Batiscan, de Pierreville et du lac Saint-Pierre.

Sources : Nous avons compilé les données des RCHTR pour les années 1886 à 1914.

³² Pour plus d'informations sur l'évolution de la batellerie, consulter Bruno Marnot, *op. cit.*, p. 11. et *La mondialisation au XIX^e siècle (1850-1914)*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 219.

³³ Par l'aménagement du Saint-Laurent, nous entendons l'ensemble des dispositions prises pour faciliter et sécuriser la navigation sur le fleuve, ainsi que les canalisations qui y sont effectuées. Bien que le lac Saint-Pierre soit en amont du port de Trois-Rivières, nous verrons plus tard qu'un certain nombre de navires venant de Montréal font escale à Trois-Rivières pour compléter leur chargement, d'où l'impact de son aménagement sur le tonnage moyen des navires fréquentant le port trifluvien. Pour plus d'informations sur l'aménagement du fleuve, consulter Pierre Camu, *op. cit.*, p. 42-45.

³⁴ Nous avons présenté l'aménagement du havre de Trois-Rivières dans le précédent chapitre.

Nous avons également représenté, sur la figure 3.6, la nationalité des océaniques qui fréquentent le port de Trois-Rivières. Il en ressort une nette domination de la flotte britannique – au sein de laquelle sont, bien entendu, compris les navires canadiens³⁵ – suivie par les bâtiments scandinaves. Ils représentent respectivement 73 % et 23 % des navires ayant fréquenté le port durant la période. Les navires scandinaves étaient même aussi nombreux que les navires britanniques entre 1886 et 1892, mais leur proportion a diminué, au point d’avoir été presque absents du havre trifluvien entre 1897 et 1901, avant de croître de nouveau. Quant aux autres bâtiments présents, hormis deux argentins, ils étaient originaires de divers pays européens, essentiellement de l’Ouest, sans que nous n’ayons pu voir ressortir un pavillon en particulier. Nous constatons donc que la prédominance mondiale de la flotte britannique n’a pas fait exception aux quais du port de Trois-Rivières³⁶.

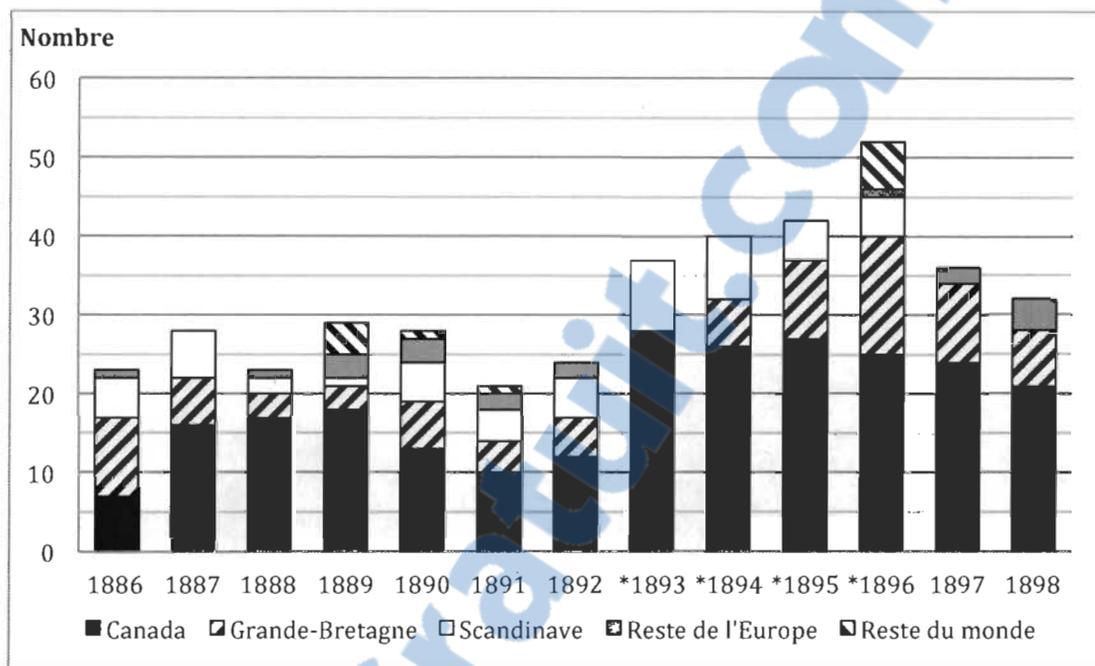
L’avant-pays du port de Trois-Rivières

Pour aborder l’étude de l’avant-pays du port de Trois-Rivières, nous nous sommes appuyé sur les statistiques d’origines et de destinations des navires océaniques, respectivement représentées dans les figures 3.7 et 3.8. Précisons toutefois que nous ne disposons pas des données relatives aux origines des navires pour l’ensemble de notre période, contrairement à leur destination.

³⁵ Les navires canadiens sont inclus dans la marine marchande de la Grande-Bretagne.

³⁶ En 1900, la flotte britannique représente 40 % du tonnage mondial. Voir Marnot, *La mondialisation au XIX^e siècle (1850-1914)*, p. 212.

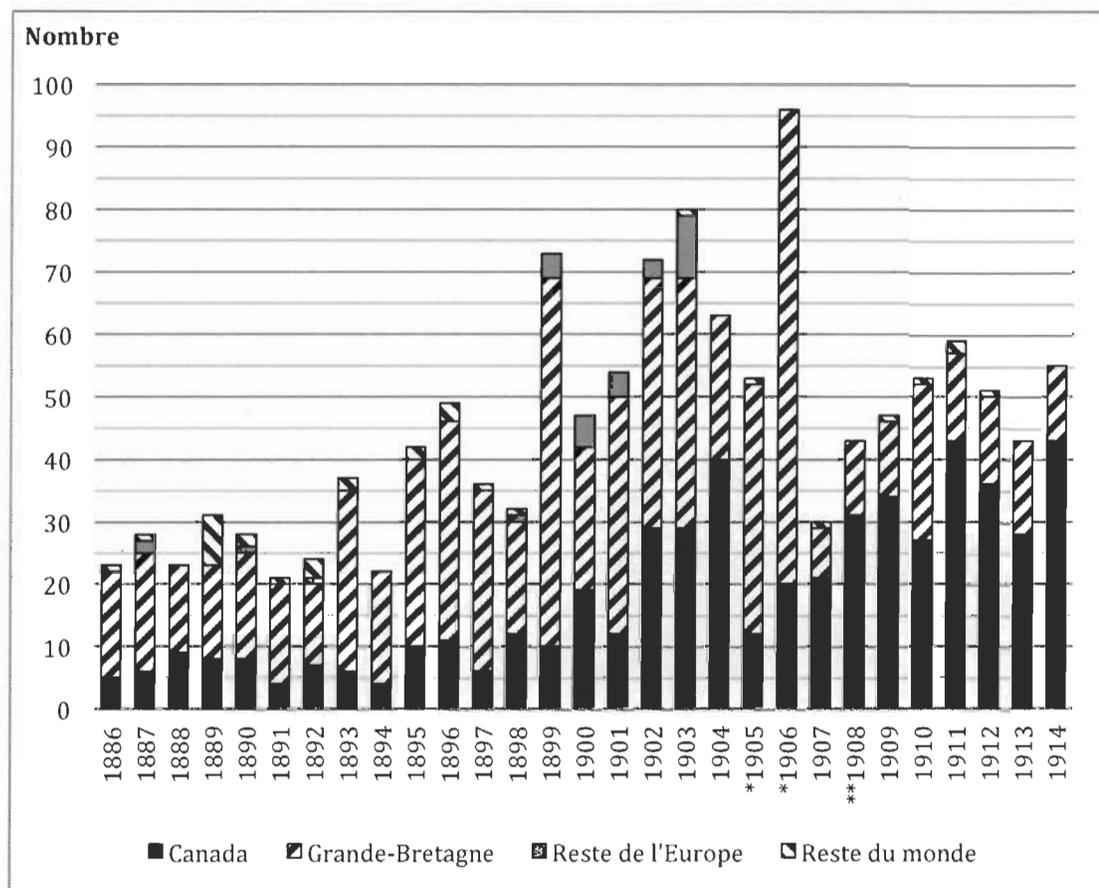
FIGURE 3.7
Origines des navires océaniques fréquentant le port de Trois-Rivières (1886-1898)



* Pour ces années nous ne disposons pas de données distinctes des ports extérieurs de Batiscan, de Pierreville et du lac Saint-Pierre, pour le port de Trois-Rivières.

Sources : Nous avons compilé les données des RCHTR pour les années 1886 à 1914.

FIGURE 3.8
Destinations des navires océaniques quittant le port de Trois-Rivières (1886-1914)



* Il est respectivement compté, pour 1905 et 1906, dans les navires à la destination de la Grande-Bretagne 2 et 5 navires inscrits à destination de « Londres et Anvers ».

** Il est inscrit un navire pour un port étranger en 1908, sans précision de sa destination.

Sources : Nous avons compilé les données des RCHTR pour les années 1886 à 1914.

Nous avons constaté que la majorité des navires provenant ou allant à la mer font une escale dans un port canadien avant ou après avoir gagné le port de Trois-Rivières. Pour ces navires océaniques, nous ne connaissons pas leur origine ni leur destination finale, mais pour les autres, nous avons vu qu'ils provenaient essentiellement de Scandinavie et de Grande-Bretagne, ce qui correspond aux pavillons des navires océaniques les plus présents au port de Trois-Rivières. Leurs destinations ont quelque peu différé, puisqu'aucun navire océanique au départ de Trois-Rivières n'a gagné

directement la Scandinavie. Ils se sont essentiellement dirigés vers la Grande-Bretagne. À partir du début du XX^e siècle, la forte croissance du commerce océanique semble s'être accompagnée d'une diversification des partenaires commerciaux. Le nombre de navires gagnant directement le reste de l'Europe — hormis la Grande-Bretagne et la Scandinavie — a augmenté, notamment vers la France, l'Espagne et la Hollande. Quant aux navires allant vers le reste du monde, moins nombreux, nous pouvons les regrouper au sein de deux groupes. Les premiers se rendaient majoritairement en Amérique du Sud, dans les années 1890, avec à leur bord du bois, tandis que les seconds étaient principalement en destination de l'Australie, au début du XX^e siècle.

Ainsi, le commerce semble essentiellement orienté vers l'Europe, ce qui correspond à la tendance de l'époque. Comme le montre bien Pierre Camus, la route de l'Atlantique Nord était alors la principale liaison maritime des ports du Saint-Laurent³⁷ et à l'échelle mondiale, les trois quarts du commerce mondial se faisant avec le Vieux Continent, où Londres concentrait un important volume des échanges en jouant un rôle d'entrepôt et de plaque tournante du commerce mondial³⁸. Nous ne sommes donc pas surpris de voir la place prépondérante occupée par l'Europe, et tout particulièrement la Grande-Bretagne, dans les échanges internationaux noués depuis Trois-Rivières. N'oublions pas toutefois que la majorité des navires océaniques fréquentant le havre trifluvien provenaient ou se rendaient dans des ports canadiens³⁹, ce qui lui confère une

³⁷ Voir Camu, *op. cit.*, p. 496.

³⁸ Voir Marnot, *op. cit.*, p. 212-215.

³⁹ Nous ne pouvons pas préciser les des ports concernés, les sources étant floues sur ce sujet.

fonction d'escale. Celle-ci est d'ailleurs partagée par les havres de Québec et de Sorel, où les navires quittant Montréal peuvent compléter leurs cargaisons⁴⁰.

Nonobstant sa situation objective, les commissaires ambitionnaient de faire du port trifluvien le terminus des lignes océaniques sur le Saint-Laurent. Rappelons que jusqu'au début du XX^e siècle, les élites trifluviennes voyaient dans leur port la tête de ligne de la navigation océanique, puisque pour eux, l'augmentation constante du gabarit des navires allait inéluctablement rendre insuffisantes les canalisations successives du lac Saint-Pierre⁴¹. La grève des débardeurs de Québec, en 1907-1908, a même donné pour un temps aux commissaires l'espoir de voir leur rêve devenir réalité. En effet, le Canadien Pacifique a envisagé de faire de Trois-Rivières le terminus de ses *Empress*, dans le but de faire pression sur les grévistes et ainsi résoudre le conflit. On se souvient qu'avec l'achèvement du quai Bureau, en 1907, les commissaires étaient alors en mesure d'accueillir ces paquebots⁴².

Le port de Trois-Rivières n'est pas pour autant devenu le terminus des lignes transatlantiques et il est resté une escale sur le Saint-Laurent. Son trafic océanique a été principalement axé sur les exportations de bois, jusqu'à ce qu'il y ait une diversification

⁴⁰ Voir Camu, *op. cit.*, p. 308.

⁴¹ Voir, René Verrette, *Les idéologies du développement régional, le cas de la Mauricie 1850-1950*. Sainte-Foy, PUL, 1999, p. 80-81.

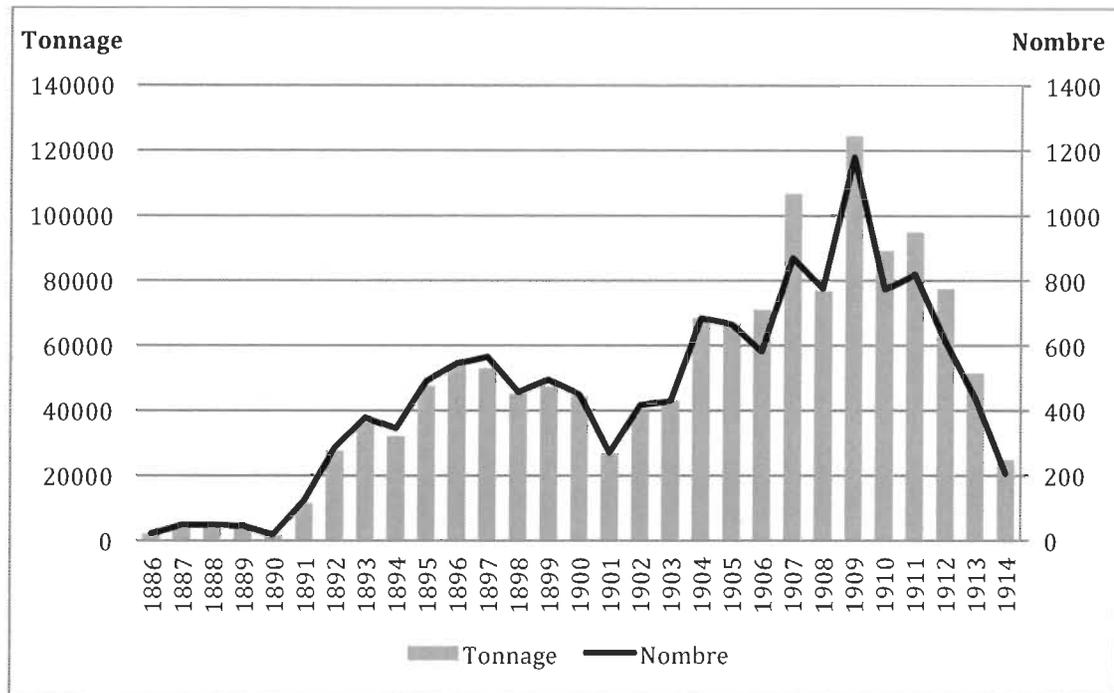
⁴² La rumeur de faire de Trois-Rivières le terminus des paquebots *Empress*, de la Compagnie du Pacifique (CP) a débuté par l'inspection du port de Trois-Rivières, par le surintendant du C.P. Comme le relate le *Trifluvien* du 23 juillet 1907 (p. 4, col 1-2), le surintendant devait établir un rapport sur les infrastructures du port, alors que le C.P. était aux prises avec les débardeurs de Québec qui réclamaient une augmentation de salaire que l'entreprise jugeait trop importante en raison des bas taux de fret du moment. Plusieurs articles du *Trifluvien* traitant de la question des *Empress* suivirent pour défendre la faisabilité du projet de faire de Trois-Rivières leur terminus et réfuter les propos des Montréalais et Québécois qui dénigraient les infrastructures portuaires trifluviennes, alors que le CP les estimait adéquates. Pour la Compagnie, le quai Bureau permettait même d'accueillir les fleurons de sa flotte : l'*Empress of Britain* et l'*Empress of Ireland*. Elle loua ainsi 1000 pieds de ce quai à la Commission du havre, mais les *Empress* ne furent que ponctuellement au port trifluvien, et ce au plus fort de la grève des débardeurs de Québec.

des échanges et un accroissement des importations de matières premières nécessaires aux entreprises de l'arrière-pays portuaire. Ainsi, il a transité de plus en plus de pondéreux par le port, ce qui est d'ailleurs propre à l'évolution du transport maritime au XIX^e siècle. De même, la flotte, principalement composée de navires britanniques en provenance et à destination de l'Europe et en particulier de la Grande-Bretagne, a vu le remplacement progressif de la voile par la vapeur et l'accroissement constant de son gabarit.

LE TRAFIC À DESTINATION DES ÉTATS-UNIS

Le trafic extérieur du port de Trois-Rivières se faisait également par voie fluviale lorsqu'il s'agissait de commercer avec les États-Unis. Seuls deux océaniques ont gagné les États-Unis par l'Atlantique (grand cabotage côtier), entre 1886 et 1914. Cette particularité, associée à l'importance relative du trafic avec les États-Unis (voir les figures 3.1 et 3.2), justifie de lui consacrer une section de chapitre distincte.

FIGURE 3.9
Nombre et tonnage des navires provenant des États-Unis entrés au port
de Trois-Rivières (1886-1914)



Sources : Nous avons compilé les données des RCHTR pour les années 1886 à 1914.

Dans les années 1880, le commerce avec les États-Unis ne concernait qu'un nombre limité de navires, ce qui coïncide avec la faible part que le pays occupait jusqu'alors dans les échanges du port de Trois-Rivières⁴³. Après une certaine période de croissance au début des années 1890, le trafic a connu un ralentissement manifeste lors des trois dernières années du siècle. Il est intéressant de constater qu'à partir du tournant du XX^e siècle, il allait suivre une évolution inverse à celle du trafic océanique. Le trafic étasunien connaîtra une forte relance entre 1901 et 1909, une année record avec près de 1 200 entrées de navires. Seulement, ce sommet ne sera plus atteint par la suite. Le trafic s'est ensuite effondré comme il l'avait fait dans les années 1880. À l'approche de la

⁴³ Voir les figures 3.1 et 3.2.

Première Guerre mondiale, il ne représentera plus qu'une faible part de l'achalandage portuaire, loin de ce qu'il était en 1907.

Le trafic étasunien semble par ailleurs caractérisé par l'utilisation d'une batellerie particulière, optimisée pour les voies navigables empruntées : les barges de canal⁴⁴. D'une centaine de tonneaux en moyenne, il s'agit de navires de charge, à fond plat, généralement tirées par de petits vapeurs. Ces bâtiments ont toutefois été remplacés par les *steam barge* (automoteurs), à partir du début du XX^e siècle. En plus d'être autonomes, ces derniers disposent d'un tonnage plus élevé que leurs prédécesseurs, ce qui a permis aux commissaires d'expliquer, en 1906, la hausse du tonnage total des navires entrés, malgré la réduction de la fréquentation du port⁴⁵.

Nous disposons de très peu d'informations sur la batellerie engagée dans le commerce avec les États-Unis. Selon les RCHTR, les exportations américaines étaient essentiellement composées des productions locales. Parmi celles-ci, nous retrouvons le foin, dont le commerce est allé en augmentant jusqu'en 1890⁴⁶, avant de décliner puis de disparaître, en 1898, en raison des droits de douane exigés après l'adoption de la loi McKinley⁴⁷. En sus du foin, Trois-Rivières exportait du bois de sciage, auquel il sera ajouté à la fin du XIX^e siècle, le bois de pâte utilisé pour la fabrication de papier. Ces

⁴⁴ Pierre Camu consacre plusieurs pages à l'évolution de la batellerie utilisée sur les canaux. Il montre que les armateurs ont constamment adapté leur flotte aux canaux de manière à optimiser la capacité de transport de leurs navires. Camu, *op. cit.*, p. 150-157.

⁴⁵ Lorsque nous regardons le tonnage moyen des navires trafiquant avec les États-Unis, nous constatons qu'il fait un bon en 1906, passant ainsi de près de 100 tonneaux à 120 tonneaux en moyenne. Voir également les travaux de France Normand, *Naviguer sur le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle* (p. 109-113) et de Pierre Camu, *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur 1850-1950* (p. 127-172), pour les questions relatives à la batellerie.

⁴⁶ Nous nous interrogeons toutefois sur le passage réel de ce commerce par le havre de Trois-Rivières. Ne s'agirait-il pas plutôt du trafic de l'ensemble du district des Trois-Rivières auquel les commissaires font ici référence ? L'hypothèse ne saurait malheureusement être vérifiée dans l'état actuel de la recherche.

⁴⁷ Adoptée par les États-Unis en 1890, la loi McKinley, nommée en raison de son proposeur William McKinley, est une loi protectionniste, qui a entraîné une augmentation des taux de douanes.

produits ont joué un rôle majeur dans la croissance des exportations vers les États-Unis, mais il faut souligner l'irrégularité du commerce du bois de sciage, particulièrement sensible aux fluctuations du marché.

Les fluctuations de l'économie ne sont pas les seuls facteurs qui ont exercé un impact sur l'évolution du trafic à destination des États-Unis. Ainsi, les élections à la présidence, en 1896, ont entraîné un arrêt ponctuel du commerce. Il n'y a toutefois pas eu de baisse de fréquentation sur l'ensemble de la saison de navigation, au contraire des exercices suivants, moins bénéfiques en raison de tarifs douaniers jugés « prohibitifs ». Les exportations de bois de sciage ont alors amorcé un ralentissement, et c'est le bois à pâte qui a permis de maintenir un certain niveau d'activité, en raison d'une demande soutenue pour ce produit.

Au début du XX^e siècle, le bois de pâte occupait une place prépondérante dans les échanges, qui allaient connaître une nouvelle augmentation après 1902 (malgré la reprise tardive des exportations de bois de sciage, en 1905). Cette période a été aussi marquée par leur diversification, ce que nous avons également constaté pour le trafic océanique et expliqué par l'industrialisation de la vallée du Saint-Maurice. Parmi les principales exportations, nous retrouvons, selon les années, de la pâte à papier, du papier, de l'aluminium, etc. En retour, Trois-Rivières recevait du charbon et les matières premières nécessaires à la production de ces produits⁴⁸.

Cela n'explique cependant pas la saison record de 1909, dont il faut trouver l'origine dans la question de la réforme du tarif des douanes sur les produits du bois et le

⁴⁸ Par exemple, la Wabasso, manufacture textile de Trois-Rivières, recevait des États-Unis le coton nécessaire à sa production par le port.

papier aux États-Unis. René Hardy et Normand Séguin montrent que le gouvernement du Québec avait menacé de réglementer les coupes de bois et l'exportation du bois à pâte, ce qui a poussé les entrepreneurs étasuniens à stocker ces marchandises de peur de se voir couper leur approvisionnement, augmentant provisoirement l'importation de ces produits. Seul un embargo sur les exportations de bois à pâte a eu lieu en 1910⁴⁹, mais cela a suffi pour entraîner une diminution du commerce, qui déclina d'année en année, malgré la poursuite des exportations de bois de sciage et de pâte à papier. Hardy et Séguin soutiennent également qu'en contrepartie, l'embargo a aussi eu des effets positifs sur l'industrialisation de Trois-Rivières, puisqu'il a entraîné l'implantation des industries papetières dans la ville.

ÉLARGIR L'AVANT-PAYS ET DIVERSIFIER LES ÉCHANGES

Nous avons vu qu'entre 1886 et 1914, le trafic du port de Trois-Rivières a progressivement augmenté, sous l'impulsion du commerce du bois puis des échanges générés par les industries de la vallée du Saint-Maurice. Deux destinations dominaient alors les échanges, la Grande-Bretagne et les États-Unis. Les commissaires misaient d'ailleurs beaucoup sur cette clientèle tout en visant de nouveaux débouchés :

Quand nos intérêts ont une telle importance relative dans les deux principaux marchés du monde [Angleterre et États-Unis], notre commerce avec les autres pays ne saurait être d'un fort volume. Néanmoins la nécessité d'étendre notre commerce dans d'autres directions s'affirme tous les jours de plus en plus dans cette partie du Dominion. [...]. Déjà la moindre dépression dans l'un des deux marchés force invariablement du côté de l'autre un déplacement qui y porte toujours le trouble sinon le désastre. Les marchés étrangers pourront seuls remédier au mal, et on ne saurait donner trop

⁴⁹ Les questions relatives à l'embargo des exportations de bois de pulpe sont discutées dans Hardy et Séguin, *Forêt et société en Mauricie*, p. 295.

d'attention au problème d'étendre le commerce du Dominion dans diverses directions⁵⁰.

Voyons maintenant comment les commissaires ont cherché à élargir l'avant-pays du port de Trois-Rivières. Tout d'abord, ceux-ci étaient à l'affût des besoins des marchés étrangers. Ainsi, à la fin du XIX^e siècle, ils ont suivi avec empressement l'intérêt porté par des Français pour l'épinette canadienne, dans l'espoir de concurrencer les Scandinaves sur ce marché. À la même période, les commissaires étaient également attentifs aux exportations de bois d'autres ports canadiens, notamment des Provinces maritimes. Il s'agissait d'identifier d'éventuels débouchés où écouler les produits de l'arrière-pays portuaire trifluvien⁵¹. La CCTR a également soutenu l'élargissement de l'avant-pays portuaire en envoyant, dans les différentes chambres de commerce canadiennes et surtout étrangères, ses rapports d'activités dans lesquels elle faisait la promotion du port⁵². De plus, des échantillons – de bois, de pâte à papier, de fer, etc. – ont été expédiés en destination de l'Europe et de l'Australie, dans le but d'y établir de nouveaux marchés. Cela a notamment permis l'établissement d'exportations régulières de fonte issue des forges du Radnor vers la Grande-Bretagne, au milieu des années 1890⁵³. Ainsi, le développement de nouvelles relations commerciales se faisait également avec les « vieux marchés » – Grande-Bretagne et États-Unis – dont les

⁵⁰ DSC 1897, vol. 9, n° 11e, RAMMP 1896, RCHTR 1896, p. 127-128.

⁵¹ Nous discuterons de la promotion de l'arrière-pays portuaire de Trois-Rivières dans le chapitre suivant.

⁵² George Balcer, *op. cit.*, 58 p. ; ASSJ, 0761-153, *Procès verbaux de la Chambre de commerce 1881-1900* (PCCTR 1881-1900), du 11 novembre 1886, p. 62-63 et du 27 janvier 1887 p. 67-71.

⁵³ Les forges du Radnor produisaient de la fonte au charbon de bois, couteuse en Europe en raison de l'épuisement des réserves forestières. Il s'agissait également d'un produit de haute qualité, supérieure à celui de la fonte au coke, destinée à des marchés spécialisés, ce qui explique son utilisation en Grande-Bretagne pour la fabrication d'objets militaires et de la marine. L'histoire de la sidérurgie au Québec, incluant du même coup les forges du Radnor au XIX^e siècle, est brillamment étudiée par René Hardy dans *La sidérurgie dans le monde rural, Les hauts fourneaux du Québec au XIX^e siècle*, Sainte-Foy, PUL, 1995.

commissaires ne voulaient plus dépendre pour ne plus subir les contrecoups de leurs économies.

Les commissaires ont exposé avec beaucoup d'enthousiasme l'établissement de nouvelles relations commerciales. À peine relancées à la fin des années 1880, ils ont ainsi signalé le renouveau des exportations de bois à destination de l'Amérique latine, qui avaient disparu dans les années 1870. Par la suite, ce fut l'établissement d'échanges réussis avec l'Australie qu'ils n'ont pas manqué de souligner, dans leur rapport de 1896⁵⁴. Malgré leur discours, le développement de nouvelles relations n'a pas été sans poser certains problèmes, notamment en raison des droits sur le bois canadien.

Relativement à nos exportations aux États-Unis, il s'est produit un incident qui explique les difficultés qu'il y a d'entretenir des relations directes de commerce avec certains pays étrangers. Un marchand cubain acheta dans la dernière partie de la saison quelque 700,000 pieds de bois de service pour Cuba et l'expédia par bateaux de canal par voie de New York. En réponse à nos observations sur le coût de ce transport, il émit la prétention non seulement de s'épargner le fret de Trois-Rivières à New York, mais encore d'économiser le paiement des droits, vu que par les traités existants, le bois de services des États-Unis est admis en franchise à Cuba, tandis qu'un droit élevé y est imposé sur le bois canadien⁵⁵.

Les droits de douane étaient, bien entendu, un facteur que les commissaires ne maîtrisaient pas, et qui influait sur le développement de relations commerciales avec l'extérieur. Ces droits, trop élevés, ont freiné l'expansion des marchés, comme cela a été le cas avec l'interruption des exportations de foin vers les États-Unis après le relèvement des taux de douanes au début des années 1890. Le commerce du havre était également tributaire des taux de fret (coût de transport) sur lesquels les commissaires ne pouvaient

⁵⁴ DSC 1897, vol. 9, n° 11e, RAMMP 1896, RCHTR 1896, p. 128.

⁵⁵ DSC 1892, vol. 8, n° 10a, RAMMP 1891, RCHTR 1891, p. 209.

pas plus agir. Ainsi, lorsque les taux étaient bas, le bois exporté à partir de Trois-Rivières pouvait concurrencer en Europe les produits scandinaves qui jouissaient de frais de transport peu élevés. Au contraire, lorsque le taux de fret était élevé, les navires océaniques avaient tendance à ignorer le port de Trois-Rivières. Les entrepreneurs auraient alors été moins enclins à prendre des risques dans des exportations vers l'étranger. Dans ces conditions, il est devenu difficile d'élargir l'avant-pays portuaire, d'autant plus qu'il existait au port de Trois-Rivières une importante différence entre le volume des importations et des exportations, contraignant des navires à voyager sur lest, ce qui augmentait par la même occasion les taux de fret. En 1901, il se serait même agi, selon les commissaires du havre, d'une des raisons expliquant l'échec de la Compagnie de fer et d'acier de la Dominion de Sydney à faire de Trois-Rivières un port de transbordement pour le fer étasunien à destination de ses usines sidérurgiques de la Nouvelle-Écosse :

Environ 5,000 tonnes de ce minerai ont été expédiées de bonne heure dans la saison, lorsqu'il a fallu suspendre les expéditions à cause du défaut d'organisation convenable et du manque de charment en retour pour les barges – le coût de la manutention et de la livraison était disproportionné⁵⁶.

Ainsi, le manque de fret en retour, probablement occasionné par la sécheresse qui contraind les scieries à interrompre leur activité en 1901 – de nombreux billots n'ayant pu leur être acheminé – n'était pas la seule raison invoquée par les commissaires pour expliquer les difficultés à établir de nouvelles relations commerciales. Ils avaient régulièrement évoqué un sous-développement des infrastructures et un manque d'espace de quaiage à leur disposition. C'est d'ailleurs la principale raison avancée pour justifier

⁵⁶ Les difficultés climatiques de 1901 sont également exposées par les commissaires. *DSC* 1902, vol. 9, n°23, RAMMP 1901, RCHTR 1901, p. 38-40.

les difficultés qu'ils ont rencontrées dans le développement du trafic et l'élargissement de l'avant-pays portuaire. Ainsi, les commissaires ont continué de dénoncer les exportations et les importations passant par les ports de Montréal et de Québec.

TROIS-RIVIÈRES : UN PORT ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC

De la concurrence du port de Trois-Rivières

Le port de Trois-Rivières était en concurrence directe avec ceux de Montréal et de Québec, où transitait chaque saison de navigation une part des exportations que les commissaires attribuaient au havre trifluvien. Le manque d'espace de stockage pour le bois serait à mettre en cause, du moins dans les années 1880 et 1890, mais cela n'est de toute évidence pas l'unique facteur. Les produits agricoles et surtout les produits laitiers, dont la fabrication et le commerce se sont beaucoup développés à la fin du XIX^e siècle⁵⁷, fuyaient aussi le port trifluvien⁵⁸. Pourtant, les commissaires ont espéré que l'incorporation du havre et son amélioration viendraient mettre un terme à cette situation qui perdurera encore au début du XX^e siècle.

[...] les efforts constants que font la classe commerciale et les compagnies de transport '' pour tout le trafic du pays dans le seul port de Montréal '' ; l'effet inévitable des améliorations dispendieuses faites par le gouvernement fédéral dans le fleuve Saint-Laurent, le lac Saint-Pierre et le golfe, - assurément très importantes et très opportunes, mais qui pour le présent du moins ne favorisent que l'intérêt de cette cité, - voilà autant de causes qui ont

⁵⁷ Jean Hamelin et de Yves Roby ont examiné de près l'évolution du commerce des productions agricoles au Québec dans la seconde moitié du XIX^e siècle (Hamelin et Roby, *op. cit.*, p. 192-200). Plus près de nous, les travaux de Normand Perron sont particulièrement éclairants pour comprendre les transformations de l'agriculture et de l'industrie laitière à partir de l'étude du cas de la région de Charlevoix. Normand Perron, *L'État et le changement agricole dans Charlevoix, 1850-1950*, Sainte-Foy, PUL, 2003.

⁵⁸ Le commerce des produits agricoles semble essentiellement orienté vers Montréal et l'absence d'entrepôt réfrigéré à Trois-Rivières ne fait qu'accentuer ce schéma pour les produits laitiers. Voir ASSJ, 0761-153, PCCTR 1881-1900, du 7 février 1899, p.165-169 ; DSC 1894, vol. 9, n° 11a, RAMMP 1893, RCHTR 1893, p. 103-104.

influé sur des transactions et réduit au minimum le trafic d'exportation de notre port ⁵⁹.

La rivalité entre les ports de Trois-Rivières et de Montréal est ici clairement énoncée. Cela étant, nous pouvons nous demander s'il n'existerait pas pour autant une certaine complémentarité entre les ports du Saint-Laurent.

Trois-Rivières, un port complémentaire ?

La question de la complémentarité entre le port de Trois-Rivières et ceux de Québec et de Montréal se pose tout d'abord en raison du rôle occupé par Trois-Rivières quand ses rivaux ont connu des périodes de conflits. Ainsi, on se rappelle que lors de la grève des débardeurs de Montréal, en 1903, le Canadien Pacifique a détourné ses navires vers le port de Trois-Rivières pour assurer la continuité du commerce, ce qui a fort heureusement permis aux commissaires de souligner l'importance de leur port et de demander la poursuite de l'aménagement du havre.

Maintenant, si nous ne pouvons pas réclamer avoir fait plus que aider à régler à l'amiable le conflit entre les intéressés, nous avons eu néanmoins la satisfaction de leur démontrer – d'une façon des plus évidentes – ce que l'on peut attendre d'un port comme celui de Trois-Rivières lorsqu'il sera convenablement organisé. Le fait par lui-même suffit, nous l'espérons à convaincre le commerce maritime, en toutes ses branches aussi bien que le gouvernement et le parlement, de l'urgente nécessité d'accélérer l'organisation de notre port, pour que nous puissions faire face aux besoins de notre trafic qui grandit tous les jours, et être en mesure de fournir au principal port du Dominion un *point d'appui* bienvenue dans un moment de crise et une *souape de sécurité* non moins acceptable dans les moments de surcroît d'affaires⁶⁰.

⁵⁹ DSC 1909, n°23, RAMMP 1908, RCHTR 1908, p. 88.

⁶⁰ Il est également intéressant de noter que les commissaires du havre utilisent l'absence de syndicat au port de Trois-Rivières comme argument de promotion. DSC 1904, vol. 9, n°23, RAMMP 1903, RCHTR 1903, p. 31

Cette situation de « soupape de sécurité » a été de nouveau démontrée lors de la grève des débardeurs de Québec, en 1907 et 1908. Le Canadien Pacifique avait alors utilisé le port de Trois-Rivières comme un moyen de pression auprès des grévistes en proposant de détourner ses *Empress* du port de Québec vers celui de Trois-Rivières, ce qui a d'ailleurs été le cas au plus fort du conflit.

Le port de Trois-Rivières offrait également un pendant aux autres ports du Saint-Laurent en permettant aux navires d'y compléter leur chargement. Cette pratique semblait assez courante, lorsque le niveau des eaux du fleuve ne permettait pas aux océaniques de prendre leur cargaison complète à Montréal⁶¹, en l'occurrence lorsque le port de Montréal est devenu inaccessible pour les plus gros bâtiments, qui ne pouvaient remonter en amont de Trois-Rivières, durant la sécheresse de 1899. Les commissaires auraient pu tirer pleinement profit des facteurs de localisation si des navires n'avaient pas rencontré d'autres difficultés en aval. Ainsi, bien qu'il ait été envisagé d'exporter directement de Trois-Rivières le bétail transitant habituellement par Montréal, « on crut qu'il vaudrait mieux aller à Québec pour prendre le chargement – même à beaucoup plus grands frais – jusqu'à ce que notre port eut plus de quaiage et une meilleure installation pour ce commerce »⁶².

⁶¹ Nous retrouvons notamment les informations relatives aux effets des basses eaux du fleuve dans le *DSC* 1900, vol 9, n°11b, RAMMP 1899, RCHTR 1899, p. 71-73. Au contraire, les commissaires notent également que lorsque le niveau du fleuve est élevé, les navires océaniques ont tendance à prendre leurs cargaisons complètes à Montréal et ainsi à ignorer le port de Trois-Rivières. *DSC* 1908, vol 11, n°23, RAMMP 1907, RCHTR 1907, p. 77.

⁶² *DSC* 1900, vol. 9, n°11b, RAMMP 1899, RCHTR 1899, p. 72.

Une complémentarité inachevée : le commerce du bétail

Depuis la naissance du projet d'incorporation du havre, les commissaires et les élites trifluviennes avaient présenté le port de Trois-Rivières comme une alternative à Montréal, plus qu'un concurrent pour l'exportation du bétail debout⁶³. Ce commerce a d'ailleurs été mis sur le devant de la scène lorsque l'État fédéral commanda une étude sur les exportations de bestiaux du Canada, enquête justifiée par la forte mortalité des animaux durant leur transport vers l'Angleterre (en raison des difficiles conditions de transport, et notamment de la chaleur et du manque de ventilation des cales)⁶⁴. Les Trifluviens se présentaient alors comme défenseurs des intérêts du commerce canadien, en garantissant une meilleure qualité du bétail expédié. Il faut savoir qu'en Grande-Bretagne, le cheptel était débarqué dans un état qui, bien souvent, ne permettait pas directement sa commercialisation, et les pertes encourues sur certains segments du fleuve étaient courantes au cours des traversées depuis Montréal. En effet, chaque saison de navigation, des dépouilles étaient repêchées en amont et même en aval de Trois-Rivières, ou même déposées sur les quais de la ville. Certes, tous les navires n'étaient pas touchés de la même manière, les lignes régulières, mieux équipées pour le transport d'animaux debout, auraient été moins concernées.

⁶³ Voir notamment, George Balcer, *The city of Three-Rivers as a sea-port and her net-work of rail-roads, Three-Rivers*, Journal des Trois-Rivières, 1880, p. 64-66.

⁶⁴ Les *Témoignages sur les exportations des bestiaux du Canada pris à Montréal, Québec et Trois-Rivières devant M. William Smith Sous ministre de la Marine du Canada (DSC 1891, vol. 7, n°7, RAMMP 1890, p. 335)*, sont l'une des principales sources à notre disposition pour l'étude du commerce du bétail. Il s'agit d'une enquête commandée par le gouvernement fédéral dans le but de mieux encadrer les lois régissant le commerce du bétail. Cette mesure fut prise en réaction à un projet de loi présenté, mais non adopté, en Grande-Bretagne qui prévoyait de limiter la distance depuis laquelle le bétail pouvait être embarqué en direction de la métropole, ce qui aurait exclu le Canada. C'était là l'une des suites données à une traversée des plus meurtrières qui avait choqué l'opinion publique anglaise (*Débat de la Chambre des Communes du Canada (DCC)*, 1^{ère} session, 7^e parlement, 54-55 Vic., 1891, vol. XXXII, du 30 juillet 1891, p. 3188-3195).

Un double argumentaire sur la qualité du bétail et les économies pouvant être réalisées était avancé pour faire de Trois-Rivières le port exportateur du bétail de l'Ouest. L'embarquement du bétail à Trois-Rivières lui aurait permis de profiter plus rapidement de la fraîcheur de l'estuaire, alors qu'à Montréal, dans les fortes températures estivales, le temps d'attente des animaux sur les quais précédant leur embarquement aurait occasionné de nombreuses pertes de vies, notamment lors du passage du lac Saint-Pierre. De plus, les exportateurs auraient pu faire des économies sur le transport et l'approvisionnement en foin nécessaire à l'alimentation des bêtes lors de la traversée de l'Atlantique⁶⁵. Surtout, les négociants auraient disposé gratuitement des pâturages à proximité du port, de même que d'un approvisionnement en eau offerts pendant dix ans par la Municipalité. Pour optimiser le transit du bétail, la ligne de chemin de fer du Canadien Pacifique avait été établie à proximité de ces prés. Le C.P., soulignons-le, pratiquait des tarifs similaires pour le bétail de l'Ouest allant à Trois-Rivières ou à Montréal⁶⁶.

Dans les années 1890, le Canadien Pacifique soutenait le projet de faire de Trois-Rivières un port dédié à l'exportation du bétail. La compagnie a-t-elle été sensible au mémoire faisant la promotion du port que lui avait remis la Chambre de commerce en 1885 ?⁶⁷ Déjà 1883, la CCTR avait délégué George Balcer à la convention des exportateurs d'animaux, qui auraient reconnu la position favorable du port de Trois-Rivières, malgré l'inexistence des infrastructures nécessaires⁶⁸. Ce manque est sûrement

⁶⁵ Dans les années 1890, le trafic du bétail au départ de Montréal serait un grand consommateur de foin et les commissaires avancent que ce produit est moins coûteux à Trois-Rivières.

⁶⁶ Voir notamment George Balcer, *Chambre de commerce de Trois-Rivières*, p. 51-52.

⁶⁷ ASSJ, 0761-153, PCCTR 1881-1900, du 17 novembre 1885, p. 53-54.

⁶⁸ ASSJ, 0761-153, PCCTR 1881-1900, du 3 février 1883, p. 43-45.

un facteur qui a joué en défaveur du port trifluvien, mais si l'on se fie aux propos de George Balcer, tous les acteurs auraient été prêts à passer à l'acte, hormis les compagnies de navigation⁶⁹. Après le début de la décennie 1890, il n'était plus que ponctuellement question de faire de Trois-Rivières le port pour l'exportation du bétail de l'Ouest. Malgré tout, le projet était toujours présent dans le plan de développement des commissaires en 1900⁷⁰.

Si la question des exportations d'animaux vivants a été moins couramment évoquée dans les années 1890, nous constatons, à diverses occasions, une volonté de construire des abattoirs nationaux à Trois-Rivières. Comme le montre très bien montré René Verrette —, et ce, même s'ils n'ont jamais vu le jour —, ces projets sont révélateurs de la place que les élites trifluviennes souhaitent donner à la ville au sein de l'économie nord-américaine. Celles-ci, en effet, ont caressé l'idée d'y faire abattre le bétail de l'Ouest canadien et étasunien puis de l'exporter vers l'Europe depuis le havre de Trois-Rivières. Pareille activité aurait certainement ouvert de nouvelles perspectives de développement pour le commerce et une nouvelle ampleur pour l'arrière-pays portuaire, faisant de Trois-Rivières un nœud de transit et de transformation. Mais à ce chapitre, la Ville n'a pu concurrencer les grands centres torontois et montréalais⁷¹.

⁶⁹ DSC 1891, vol.7, n°7, RAMMP 1890. *Témoignages sur les exportations des bestiaux du Canada*, p. 327-329.

⁷⁰ ASSJ, 0063-E3-74. Commission du havre, *Memorandum, presented to the "Royal Commission on Transportation," by the combined Committees of the City council, the Board of Trade and Harbour Commissioners, at its sitting at Three Rivers, June 1904*, 1904, 10 p.

⁷¹ Sur les différents projets d'abattoirs nationaux, voir Verrette, *op. cit.*, p. 53-55.

CONCLUSION

Le trafic extérieur du havre de Trois-Rivières a représenté la principale activité du port pour l'ensemble de la période étudiée. En hausse à partir des années 1890, sous la double influence de la diversification des marchandises échangées et de l'aménagement des infrastructures portuaires, les exportations se sont toutefois avérées constamment insuffisantes, limitant l'implantation des sociétés de commerce tout en réorientant une partie du trafic vers Québec et Montréal. Les travaux d'amélioration du havre, relancés après son incorporation, n'ont pas véritablement permis de contrer le mouvement.

Le bilan n'est pas pour autant entièrement négatif. Le port a vu son commerce s'accroître, ses principaux partenaires commerciaux demeurant l'Angleterre et les États-Unis, malgré les politiques des commissaires visant à élargir l'avant-pays portuaire. Enfin, Trois-Rivières a également eu une vocation d'escale. Il s'agit de l'un des aspects cruciaux de la complémentarité existante avec les ports de Québec et de Montréal. Enfin, l'aire de relations du port se serait considérablement étendue si la CHTR était parvenue à attirer vers ses installations le lucratif commerce du bétail de l'Ouest.

CHAPITRE 4

Le trafic intérieur et l'arrière-pays portuaire (1882-1914)

L'aménagement du port de Trois-Rivières a permis aux commissaires d'accroître et de diversifier le trafic extérieur et jusqu'à un certain point, d'étendre l'avant-pays du havre de Trois-Rivières. Dans quelle mesure parvinrent-ils également à stimuler le trafic intérieur et à développer l'aire de relations régionale et suprarégionale du port ? Dans ce dernier chapitre, nous nous intéresserons à l'expansion de l'arrière-pays du port à travers l'intensification des échanges par voies fluviale et terrestre. Dans un premier temps, nous examinerons le trafic intérieur, avec ses lignes de navigation, dont certaines sont spécialisées dans la fonction de « traverse » qui liait Trois-Rivières à la Rive-Sud du Saint-Laurent. Nous nous pencherons ensuite sur les stratégies de la CHTR, et plus globalement, des élites locales, en vue de consolider leur emprise sur la Rive-Nord du fleuve, plus particulièrement sur la vallée du Saint-Maurice.

LE TRAFIC INTÉRIEUR DU PORT

Au XIX^e siècle, la circulation sur le lac Saint-Pierre était considérable. Si les statistiques du trafic intérieur du havre de Trois-Rivières sont, comme nous l'avons vu précédemment, de toute évidence partielles et forcément incomplètes, l'activité commerciale soutenue par la petite navigation revêt une importance capitale pour l'économie des paroisses riveraines¹. Nous avons tenté d'esquisser un portrait sommaire

¹ Pour une étude des batelleries fréquentant le lac Saint-Pierre au XIX^e siècle, voir Jocelyn Morneau, *Petits pays et grands ensembles, les articulations du monde rural au XIX^e siècle, l'exemple du lac Saint-Pierre*.

de la batellerie fréquentant le havre à partir des relevés des entrées et des sorties du port publiés annuellement par les commissaires². Cette source, rappelons-le³, fait état du type de navires utilisé, de leur nombre et de leur tonnage – à l'exclusion toutefois des lignes de navigation et des vapeurs locaux. Faute de données sur la provenance exacte des bâtiments, ces relevés ne nous permettent malheureusement pas de délimiter l'aire de relations du port⁴.

L'évolution du trafic et de la batellerie du trafic intérieur

Représentant plus de 85 % des entrées au port pendant les années 1886 à 1890, le trafic intérieur a occupé une place prépondérante au port de Trois-Rivières, avant le déclin des années 1890 qui l'a ramené à une proportion de seulement 40 % des arrivées de navires (voir la figure 3.1 au chapitre 3).

Voyons maintenant de plus près l'évolution du nombre et du tonnage des bâtiments de l'intérieur entrés au port de Trois-Rivières (figures 4.1 et 4.2), en ventilant les résultats selon leur catégorie (gréement ou mode de propulsion).

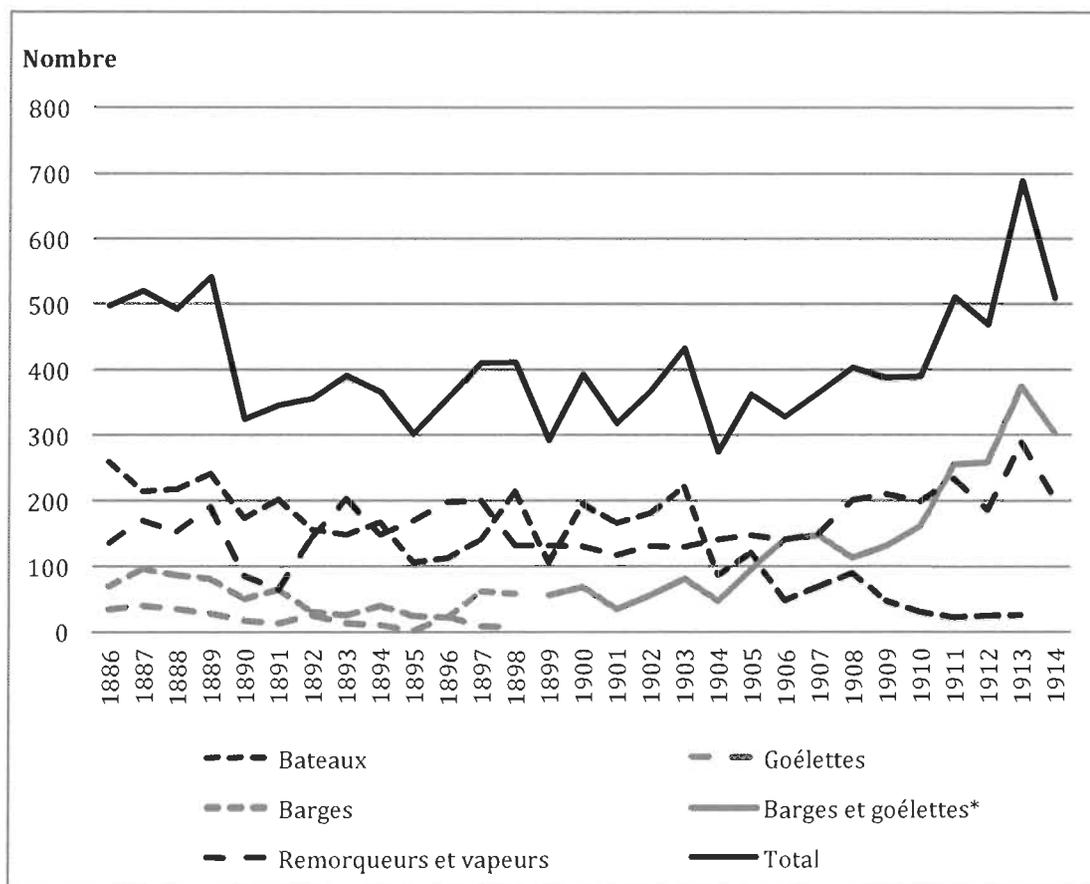
Sainte-Foy, PUL, 1999, p. 143-144. Signalons par ailleurs qu'en dépit de son importance, le trafic intérieur occupe la part congrue du discours des commissaires, qui semblent avoir relégué cette activité au second plan, comme l'a du reste constaté l'historien René Verrette, *Les idéologies du développement régional, le cas de la Mauricie 1850-1950*, Sainte-Foy, PUL, 1999, p. 88.

² Les relevés des entrées et des sorties du port sont publiés à partir de 1886 dans les Rapports des commissaires du havre de Trois-Rivières (RCHTR). Voir les « Rapports du ministère de la Marine et des Pêcheries » (RMMP), dans les *Documents de la Session du Canada (DSC)*.

³ Nous avons présenté, plus en détail, cette source dans le précédent chapitre.

⁴ Mentionnons que la reconstitution de l'arrière-pays portuaire pourrait être effectuée en mettant à profit les « Nouvelles du port » de Trois-Rivières publiées dans le *Journal des Trois-Rivières*. Cette rubrique de la presse locale nous renseigne, en effet, sur l'origine et la destination des navires, leur gréement et tonnage, les cargaisons transportées, de même que sur les capitaines aux commandes et parfois même, sur leurs affréteurs et leurs destinataires. Disponible à partir d'une date qui nous est inconnue et disparaissant avec la fin du *Journal des Trois-Rivières* en 1893. Les « Nouvelles du port » demanderaient que nous leur consacrons une étude en soi. Vu l'ampleur de la tâche, et considérant qu'elles ne permettent pas de couvrir l'ensemble de la période prise en compte dans notre mémoire, nous avons choisi de ne pas nous lancer dans l'exploitation de cette source.

FIGURE 4.1
Répartition du trafic intérieur selon les types d'embarcations arrivées
au port de Trois-Rivières (1886-1914)

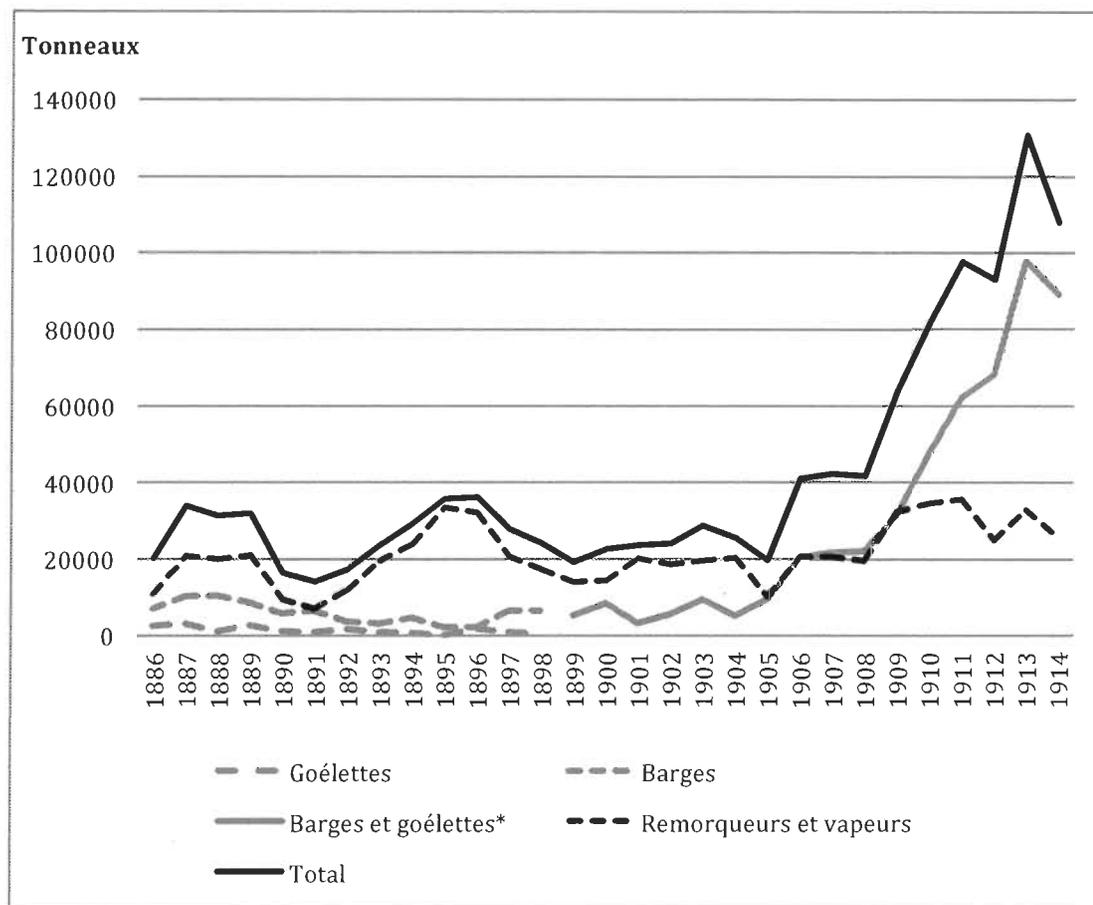


* Dans la source, les statistiques des barges et les goélettes sont regroupées, après 1898.

Sources : Données compilées à partir des Rapports des commissaires havre de Trois-Rivières (RCHTR) pour les années 1886 à 1914.

Notes : Ces statistiques excluent les bateaux de la Compagnie du Richelieu, de même que les « vapeurs locaux », dits « vapeurs du marché ».

FIGURE 4.2
Répartition du trafic intérieur, selon les types d'embarcations arrivées
au port de Trois-Rivières (1886-1914)



* Dans la source, les statistiques des barges et les goélettes sont regroupées, après 1898.

Sources : Données compilées à partir des Rapports des commissaires havre de Trois-Rivières (RCHTR) pour les années 1886 à 1914.

Notes : Ces statistiques excluent les bateaux de la Compagnie du Richelieu, de même que les « vapeurs locaux », dits « vapeurs du marché ».

La figure 4.1 relative au nombre des entrées au port de Trois-Rivières montre une diminution brutale du trafic intérieur dans les années 1890, mouvement suivi d'une certaine reprise à compter de 1905. Sans pouvoir expliquer pareille évolution, nous constatons néanmoins une hausse conséquente du tonnage des bâtiments, qui grimpent en flèche à partir du milieu de la décennie 1900. Nous pouvons supposer que l'industrialisation de la vallée du Saint-Maurice est à l'origine d'une telle croissance,

d'autant plus que cet espace est de mieux en mieux relié au port, avec le développement du réseau ferroviaire dans la région, comme nous le verrons plus tard.

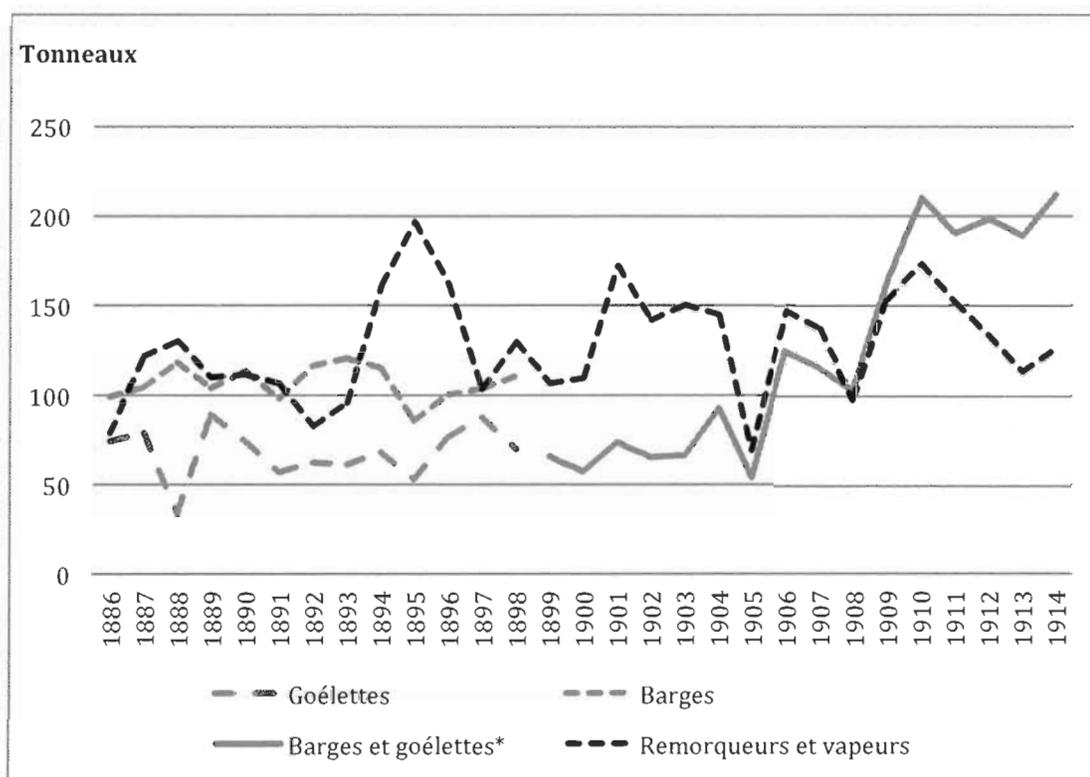
Derrière cette tendance se trouve cependant une évolution propre à chacun des types de bâtiment fréquentant le port. Ainsi les « bateaux », qui représentaient la majeure des entrées au port, se font de moins en moins nombreux à partir du début du XX^e siècle, ce qui contraste sensiblement avec la hausse générale de l'achalandage du port. S'agirait-il d'un indice du déclin de la petite navigation locale à laquelle se rattache cette batellerie⁵ ? Nous ne saurions le dire, mais rappelons que le géographe Raoul Blanchard signalait à cet effet que jusqu'au début du XX^e siècle, la navigation locale occupait une place essentielle dans les échanges sur le fleuve⁶. Celle-ci servait notamment au ravitaillement du marché urbain et à l'approvisionnement des campagnes en marchandises générales⁷.

⁵ Dans ses travaux consacrés à la batellerie du port de Québec, France Normand rattache la petite batellerie de faible tonnage, non enregistrée, au trafic portuaire local, à l'échelle du district. Voir, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle, Une étude de la batellerie du port de Québec*, Sainte-Foy, PUL, 1997, p. 98-99.

⁶ Raoul Blanchard, *le Centre du Canada français, Province de Québec*. Montréal, Librairie Beauchemin Limité, 1948, p. 73.

⁷ Sur le concept des échanges ville-campagne, voir Jacqueline Beaujeu-Garnier et Georges Chabot, *Traité de Géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 1963, p. 404-413.

FIGURE 4.3
Tonnage moyen selon les types d'embarcations arrivées par navigation intérieure
au port de Trois-Rivières (1886-1914)



* Dans la source, les statistiques des barges et les goélettes sont regroupées, après 1898.

Sources : Données compilées à partir des Rapports des commissaires havre de Trois-Rivières (RCHTR) pour les années 1886 à 1914.

Notes : Ces statistiques excluent les bateaux de la Compagnie du Richelieu, de même que les « vapeurs locaux », dits « vapeurs du marché ».

Le port de Trois-Rivières était également fréquenté par des goélettes⁸, cependant peu nombreuses au regard des qualités qu'elles offraient. Les goélettes, en effet, ont l'avantage d'être malléables et nécessitent un équipage peu nombreux à un coût de revient des plus intéressants. Leur faible nombre au port de Trois-Rivières contraste fortement avec leur surreprésentation en aval ; selon France Normand, les goélettes comptaient pour les trois quarts des navires enregistrés au port de Québec à la fin du

⁸ Nous reprenons ici l'intitulé de la catégorie utilisé dans la source. Les informations qualitatives sur la batellerie sont issues des travaux de France Normand, *op. cit.*, p. 81-142.

XIX^e siècle. Le port de Trois-Rivières semblait attirer davantage les barges qui, plus nombreuses, ont vu leurs effectifs augmenter au milieu des années 1900. Généralement touées, seules ou en convoi, elles se sont manifestement révélées mieux adaptées aux conditions de navigation qui prévalaient dans le secteur de Trois-Rivières, puisque contrairement aux goélettes, elles n'avaient pas à louvoyer. Les barges qui fréquentaient le havre de Trois-Rivières disposaient également d'un potentiel de transport relativement élevé, avec un tonnage moyen d'une centaine de tonnes, qui allait du reste plus que doubler entre 1905 et 1910. Nous croyons qu'il s'agit d'une conséquence de l'apparition des *steam barge*, dont le tonnage était plus important⁹. Finalement, tant par leur nombre que par leur capacité de transport, les barges ont eu un rôle déterminant dans le trafic intérieur à destination de Trois-Rivières au début du XX^e siècle.

L'importance des barges au port de Trois-Rivières est en adéquation avec les travaux de France Normand, qui souligne l'abondant emploi de ces bâtiments en amont de Québec. Utilisées massivement pour le commerce du bois, rien d'étonnant à ce qu'elles se soient retrouvées en si grand nombre à Trois-Rivières. Nous supposons d'ailleurs qu'elles participaient aux exportations indirectes de la matière ligneuse, en l'acheminant à Québec¹⁰. Nous savons que des barges étaient aussi utilisées dans les années 1880 pour le transport à Trois-Rivières de bois et de phosphate de l'Outaouais¹¹ destinés à l'exportation. Plus globalement, les barges, tout comme les voiliers, ont été

⁹ Nous avons constaté que l'augmentation du tonnage moyen des « barges et goélettes », au début du XX^e siècle, coïncide avec la présence de *steam barge* au port de Trois-Rivières. Toutefois les commissaires ne font pas de liens de cause à effet entre les deux événements

¹⁰ Dans le précédent chapitre, nous avons vu que des exportations indirectes de bois se sont faites par les ports de Québec et de Montréal.

¹¹ Nous savons que les exportations de bois de l'Outaouais se faisaient dans les années 1880 au port de Trois-Rivières. Toutefois, nous ne saurions établir à quand remonte cette pratique, qui semble disparaître dans les années 1890 par faute d'infrastructures adéquates. Voir George Balcer, *The city of Three-Rivers as a sea-port and her net-work of rail-roads*, Three-Rivers, *Journal des Trois-Rivières*, 1880, p. 63-64.

mises à profit pour le transport de pondéreux, alors que les denrées périssables étaient transportées par les vapeurs. Ces deux types de navires étaient pour ainsi dire complémentaires, mais nous connaissons mal l'activité des *steamers* qui fréquentaient le havre de Trois-Rivières, d'autant que les vapeurs locaux et ceux affectés au service de lignes de navigation étaient, comme nous l'avons précisé, exclus de la comptabilité des commissaires.

Les lignes de navigation sur le fleuve

Les lignes de navigation étaient essentielles à la vie de relation qui s'exerçait sur le fleuve. Chaque saison, l'ouverture (et dans une moindre mesure, la fermeture) des lignes était célébrée dans la presse locale, qui relatait avec enthousiasme l'attrouplement de la population rassemblée sur les quais pour saluer le passage des premiers et des derniers navires de l'année. Exploitant les principales lignes entre Québec et Montréal, la Compagnie de navigation du Richelieu et Ontario jouissait d'une position de quasi-monopole sur le Saint-Laurent moyen vers la fin du XIX^e siècle¹². Les entreprises indépendantes, pour leur part, étaient cantonnées dans la desserte de lignes secondaires, à vocation locale.

Les commissaires du havre se sont étonnamment peu intéressés aux lignes de navigation, dont ils ne parlaient presque pas dans leurs rapports, ce qui nourrit notre méconnaissance de celles qui desservent Trois-Rivières. Nous savons que la ville a été une escale importante de la Compagnie du Richelieu, qui y manutentionnait

¹² Dans le dernier quart du XIX^e siècle, après un long processus de concentration, la fusion de la Compagnie de navigation du Richelieu et la Canada Steam Navigation Co. donne naissance à la Compagnie de navigation du Richelieu et Ontario qui jouit d'un quasi-monopole dans le transport de passagers sur le fleuve Saint-Laurent. Normand, *op. cit.*, p.119.

quotidiennement de grandes quantités de marchandises¹³, essentiellement des importations, et ce malgré l'expansion du réseau ferroviaire qui ne semblait pas ici faire de concurrence à la navigation¹⁴. Au contraire des commissaires, la Chambre de commerce a semblé se préoccuper davantage du développement des lignes de navigation. Elle a ainsi cherché à établir des relations plus soutenues entre les paroisses des environs, surtout de la Rive-Sud, et le marché de Trois-Rivières¹⁵. Outre la traverse, dont nous parlerons plus tard, la CCTR s'était efforcée de créer ou de maintenir plusieurs lignes régulières, pour faire de Trois-Rivières un centre de commerce incontournable. Nous verrons d'ailleurs que cette entreprise ne se fit pas sans difficulté.

Au printemps 1884, après l'ouverture d'une ligne desservant des localités en amont de Trois-Rivières, la CCTR allait mettre sur pied un comité chargé d'étudier l'opportunité d'établir une ligne de navigation en aval¹⁶. Messieurs Cressé et Bald, de Nicolet, se proposaient d'assurer ce service, en sus d'une liaison régulière avec Nicolet¹⁷. Leur navire, le *Como*, fut toutefois jugé insuffisant – il n'aurait pas été en

¹³ La Compagnie du Richelieu avait un service quotidien au port de Trois-Rivières pendant les années qui nous intéressent. En 1910, il existait un service de nuit en plus du service de jour, mais nous savons ni quand ce dernier fut mis en place, ni quand il disparu. Voir notamment de l'Association des citoyens de Trois-Rivières, *La cité des Trois-Rivières*, 1910, p. 8. Signalons par ailleurs qu'entre 1858 et 1885, la Compagnie du Richelieu transportait d'année en année de plus en plus de fret. Durant cette période, les exportations ne représentaient ainsi qu'un septième du trafic. George Balcer, *Chambre de commerce de Trois-Rivières. Rapport du Secrétaire*, Trois-Rivières, 1886, p. 24-26.

¹⁴ Le *Journal des Trois-Rivières* du 17 mai 1880 (p. 3, col. 1) rapporte que « le trafic qui se fait par le chemin du nord ne paraît guère faire de tort à la navigation car les bateaux de la Cie. Richelieu sont tous les jours encombrés de marchandises ». Encore en 1886, la CCTR relevait qu'il ne semblait pas y avoir de problème de concurrence avec les chemins de fer. Balcer, *op.cit.*

¹⁵ Balcer, *op. cit.*, p. 57.

¹⁶ Créé le 23 mai 1884, le comité avait également comme mission d'étudier la question de la Traverse pendant la saison hivernale. ASSJ, 0761-153, *Procès verbaux de la Chambre de commerce 1881-1900* (PCCTR 1881-1900), du 23 mai 1884 : p. 21-22. Les sources étant peu loquaces, nous n'avons pas pu établir de quelles lignes il s'agissait.

¹⁷ En 1884, le service avec Nicolet avait été discontinué, mais nous évoquerons plus en détails les questions relatives à cette relation dans la partie consacrée aux Traverses.

mesure d'assurer plus que la desserte de Nicolet – et ses propriétaires n'arrivaient pas à trouver un accord sur le service qu'ils pouvaient effectuer.

Peu après cette première tentative, la CCTR émettait l'avis que la Municipalité de Trois-Rivières prenne des mesures concrètes pour qu'à l'ouverture de la navigation de 1885, une ligne de vapeurs assure un lien permanent en aval. L'entrepreneur et marchand trifluvien J.A. Gagnon allait ainsi obtenir licence pour exploiter une ligne entre Trois-Rivières, Champlain, Gentilly et Saint-Pierre-les-Becquets¹⁸.

Nous n'avons pas été en mesure d'évaluer la qualité du service de la ligne de Gagnon ; tout au plus savons-nous qu'elle a été discontinuée en 1889. Il faut attendre 1896 pour le rétablissement d'une desserte entre Saint-Pierre-les-Becquets et Trois-Rivières. Assurée par la Compagnie de navigation du Richelieu et Ontario, celle-ci a également été de courte durée puisqu'elle était interrompue dès 1898, au grand désarroi des élites trifluviennes. Suite aux pressions de la CCTR, la compagnie de navigation devait établir une nouvelle ligne entre Trois-Rivières et Saint-Jean-Deschaillons avec arrêts aux ports intermédiaires¹⁹. Cependant, il ne semble pas que l'entreprise ait prévu renouveler l'expérience, puisqu'aucune ligne ne reliait Trois-Rivières à Saint-Jean-Deschaillons au début de l'exercice de 1899. Ce n'est que tard dans la saison que la Compagnie de navigation du Richelieu et Ontario, soutenue par la CCTR, allait établir

¹⁸ J.A. Gagnon a également obtenu de la Ville un octroi de 350 \$ pour l'exploitation d'une ligne entre Trois-Rivières et Saint-Pierre-les-Becquets avec le vapeur *Nicolet*. Sylvain, *Par les chemins qui marchent*, Trois-Rivières, Éditions du Bien Public, 1965 : 67-68.

¹⁹ Les localités se seraient montrées intéressées par l'établissement d'une ligne de vapeurs entre Trois-Rivières et Saint-Jean-Deschaillons sont Champlain, Gentilly, Batiscan, Sainte-Émilie, Bécancour, Sainte-Philomène, Lobtinière et Sainte-Sophie. ASSJ, 0761-153, PCCTR 1909-1917, du 13 février 1912, p. 63-64.

une ligne entre ces localités, mais elle a souffert de la concurrence d'une autre ligne – que nous ne sommes malheureusement pas parvenu à documenter.

Prés d'une décennie plus tard, les liaisons par eau entre Trois-Rivières et Saint-Jean-Deschaillons restaient compliquées puisque la CCTR chercha à obtenir, en 1910, une escale, sur la ligne exploitée par le vapeur l'*Étoile*, entre Saint-Jean-Deschaillons et Montréal²⁰. Pourtant, les habitants de ces paroisses souhaitaient pouvoir commercer avec Trois-Rivières²¹. La question de l'établissement d'une ligne avec les localités de l'aval était toujours discutée par la CCTR en 1912²². La CCTR témoigne ainsi de l'implication et de l'intérêt des élites économiques pour le développement des relations fluviales du port de Trois-Rivières, mais nous ne pouvons que constater les difficultés qu'elles ont rencontré pour faire de la ville un véritable relais entre Québec et Montréal.

Les aires de relations fluviales

Bien que les vapeurs de lignes aient permis au port de Trois-Rivières d'être connecté aux grands centres urbains de la province, Québec et Montréal, son rayonnement s'est néanmoins avéré plus localisé. D'après Raoul Blanchard, « cette intense vie de relation fluviale procurerait ainsi une vocation régionale au port de Trois-Rivières. L'aire de relations du port s'étendrait à l'Est jusque Saint-Anne-de-la-Pérade et à l'Ouest jusque Louiseville. Sur la Rive-Sud, le havre entretient des liens directs avec

²⁰ La Chambre de commerce avait entrepris des démarches auprès du propriétaire (non connu) du vapeur *L'Étoile* exploitant la ligne pour qu'il effectue une escale à Trois-Rivières. Voir les ASSJ, 0761-153, PCCTR 1881-1900, du 31 mai 1899, p. 187-189.

²¹ Il s'agit d'éléments rapportés d'une lettre du Révérend M. Duguay, curé du Cap de la Madeleine, et lue à la Chambre de commerce le 30 janvier 1899. Les localités en question sont Champlain, Gentilly, Batiscan, Sainte-Émilie, Bécancour, Sainte-Philomène, Lobtinière et Sainte-Sophie. ASSJ, 0761-153, PCCTR 1881-1900, du 30 janvier 1899, p. 163-164.

²² ASSJ, 0761-153, PCCTR 1909-1917, du 13 février 1912, p. 63-64.

les localités de Saint-Pierre-les-Becquets, Sainte-Anne-du-Sault, Saint-Wenceslas, Sainte-Brigitte, Saint-Zéphirin et Pierreville »²³.

LA « TRAVERSE » : LE LIEN AVEC LA RIVE SUD (1882-1914)

Toujours selon Blanchard, les liens avec la Rive-Sud ont toujours été tenus en comparaison des liaisons est-ouest²⁴. Le service de la traverse, ou plus exactement des traverses, puisqu'elles étaient au nombre de quatre : le lien avec Sainte-Angèle-de-Laval, aussi appelé Doucet Landing²⁵, et les trois autres avec Nicolet, Port-Saint-François et Saint-Grégoire (par la Rivière-Godefroy). La CHTR ne s'est guère intéressée à la traverse au cours des années qui nous intéressent. Les grandes étapes de son évolution ont pu être retracées grâce aux procès-verbaux de la Chambre de commerce²⁶, de journaux d'époque, et grâce à la consultation de la Base de données en histoire de la Mauricie du CIEQ. Nous nous sommes également largement inspiré du travail de Réjean Hould, *La Traverse d'une rive à l'autre*²⁷.

Le service de la traverse sous les commandes de Charles Bourgeois (1853-1905)

À partir du milieu des années 1850²⁸, Charles Bourgeois a assuré, à l'aide du *Charles-Édouard*, le premier service permanent²⁹ de traverse par vapeur entre Trois-

²³ Blanchard, *op. cit.*, p. 173.

²⁴ Blanchard, *op. cit.*, p. 161.

²⁵ Réjean Hould, *La Traverse d'une rive à l'autre*, Trois-Rivières, UQTR, 1978, p. 30-31.

²⁶ Pour les procès-verbaux de la CCTR, voir ASSJ 0761-153, PCCTR 1881-1900 ; ASSJ 0761-154, PCCTR 1909-1917. Mise en place par René Hardy, la base de données en histoire de la Mauricie, du CIEQ (Centre interuniversitaire en Études québécoises), est disponible en ligne à l'adresse suivante <http://mauricie.cieq.ca>.

²⁷ Hould, *op. cit.*

²⁸ Hould attribue les origines de la traverse tantôt à 1853, tantôt à 1854.

²⁹ Notons qu'à la fin des années 1840, il y a eu une ligne intermittente de vapeurs entre Trois-Rivières et Sainte-Angèle-de-Laval. René Hardy et Normand Séguin (dir.), *Histoire de la Mauricie*, Québec, PUL/IQRC, 2004, p. 279.

Rivières et Sainte-Angèle-de-Laval³⁰. Lors de l'incorporation du havre, celui-ci exploitait toujours cette traverse, transportant passagers, marchandises de même que la poste. Considérée comme une activité assez rentable³¹, la traverse nécessitait un contrat du Grand-Tronc pour le transport de la malle et l'obtention d'une licence d'exploitation auprès de la Corporation municipale.

Les succès de l'entreprise de Bourgeois risquaient d'être compromis avec l'apparition du projet de traverse d'hiver. En 1882, à la demande de la population locale, la ville de Trois-Rivières avait accordé au Capitaine Dermers, de Gentilly, une licence exclusive pour l'exercice d'une traverse d'hiver par vapeur avec Sainte-Angèle-de-Laval³². Le permis couvrait la période allant du 1^{er} décembre 1882 au 30 avril 1883. En pratique, l'entrepreneur ne réalisa jamais le service auquel il s'était engagé, son bâtiment se trouvant sans doute encore en réparation à Sorel où il avait dû le conduire à la fin de novembre 1882³³. La crédibilité de Demers sera largement entachée par l'incident, à en juger par les propos virulents de la presse locale³⁴. C'est donc à Charles Bourgeois qu'est revenue la responsabilité d'assumer le service. Celui-ci l'assura non pas à l'aide d'un vapeur, mais en recourant à des canots, qui étaient le moyen jusqu'alors utilisé pour

³⁰ Il s'agit de la destination pour laquelle nous disposons du plus d'informations.

³¹ Hould, *op. cit.*, p. 35.

³² En janvier 1882, le *Journal des Trois-Rivières* relate que « plusieurs citoyens s'adressent en ce moment au Conseil de ville pour le prier de prendre les moyens d'assurer, s'il est possible, une traverse par bateaux à vapeur, en hiver, entre la ville et la rive-sud ». *Journal des Trois-Rivières* du 23 janvier 1882, p. 2, col. 5.

³³ *Le Journal de Trois-Rivières* du 26 octobre 1882, p. 2, col. 3, du 27 novembre, p. 2, col. 3 ; et du 7 décembre 1882, p. 2, col. 3.

³⁴ *Le Journal de Trois-Rivières*, 7 décembre 1882, p. 2, col. 3.

traverser le fleuve lorsque les *steamers* ne pouvaient plus naviguer sans risque³⁵, en attendant que se forme le pont de glace³⁶.

L'importance du pont de glace pour la vie de relation interrives a été à l'origine de divers projets destinés à favoriser sa formation. René Verrette explique qu'il fut proposé d'implanter des piliers dans le fleuve pour accélérer l'accumulation de glace, mais le ministère des Travaux publics (MTP) s'y est toujours refusé, de peur que ces piliers n'entravent la navigation et nuisent à la débâcle, et ce, au risque de provoquer des inondations et de retarder l'ouverture de la navigation³⁷. Au contraire, le ministère cherche, au début du XX^e siècle, à accélérer la débâcle à l'aide de brise-glaces, hypothéquant du coup les chances de voir se former un pont de glace sur le fleuve. Ce soutien accordé à l'axe est-ouest (Québec/Montréal) au détriment des relations nord-sud (Trois-Rivières/Doucet's Landing) est d'ailleurs abondamment décrié dans la presse locale³⁸.

Le projet d'établir un service régulier de traverse d'hiver par vapeur sera relancé en 1884, alors que la Chambre de commerce allait mettre sur pied un comité interne chargé de la question.³⁹ Charles Bourgeois fut incité à assurer ce service, mais sa

³⁵ Lorsque les glaces étaient trop nombreuses ou les coups de vent trop violents, on se tournait vers les canots et les chaloupes pour effectuer le passage. *Le Journal des Trois-Rivières*, 19 mai 1881, p. 2, col. 5 ; 22 décembre 1875, p. 2, col. 5.

³⁶ « Certains hivers plus doux, le pont de glace en face de la ville ne se formait pas, ou seulement pour quelques semaines, ce qui était redouté comme un désastre pour le commerce local. Dès que le fleuve était gelé d'une rive à l'autre, la Ville chargeait quelques hommes de faire des soudages pour connaître l'épaisseur de la glace et tracer un chemin aussi droit que possible entre la ville de la rive sud. Cette voie était jalonnée de balises épinettes ou sapins ». Hould, *op. cit.*, p. 25-26.

³⁷ Verrette, *op. cit.* : 88-90.

³⁸ À l'hiver 1903-1904, les travaux du brise-glace *Montcalm* devaient empêcher la formation de digues sur le fleuve et accélérer la débâcle tout en limitant les inondations printanières. Toutefois, le *Journal des Trois-Rivières* du 17 janvier 1904, p. 4 col. 1, fit un bilan pessimiste de cette entreprise, puisqu'elle ne fit que retarder la formation du pont de glace, nuisant ainsi au commerce de la ville. Verrette, *op. cit.*, p. 89.

³⁹ ASSJ 0761-153, PCCTR 1881-1900, du 23 mai 1884, p. 21-22.

proposition de faire construire en 1885 un navire adapté aux conditions hivernales de navigation à condition que la ville lui renouvelle le privilège de la traverse pour les dix prochaines années mit un certain temps avant d'être approuvée⁴⁰. Les services d'hiver du *Glacial*, vapeur qu'il avait fait spécialement construire à cette fin à Sorel, étaient naturellement plus coûteux pour les usagers que le service estival⁴¹.

L'introduction d'une desserte hivernale a été la principale modification apportée au service de Sainte-Angèle-de-Laval jusqu'au début du XX^e siècle. À notre connaissance, la CCTR n'a demandé qu'une seule augmentation de la fréquence des traversées, de même qu'une adaptation des horaires pour qu'ils concordent avec les arrivées et départs des trains du Grands-Tronc⁴². Quant aux tarifs de la traverse, ils ont été discutés à la baisse à plusieurs reprises⁴³.

Tout comme la traverse de Sainte-Angèle-de-Laval, celle de la Rivière Godefroy a été assurée par Charles Bourgeois. En 1889, ce dernier était prié d'augmenter son nombre de voyages sur ce circuit⁴⁴. Quant au lien avec Nicolet, qui avait été temporairement interrompu au cours de la saison 1884⁴⁵ en raison des ratés du *steamer*

⁴⁰ Jugeant que Charles Bourgeois était trop réticent à l'idée d'établir une traverse par vapeur l'hiver, la CCTR s'était enquis à Québec pour savoir si un vapeur pouvait faire ce service ou si un entrepreneur était prêt à s'en charger, mais la saison de navigation était alors trop avancée pour que cela puisse se faire. ASSJ 0761-153, PCCTR 1881-1900, du 18 septembre 1884, p. 26-29, du 30 septembre 1884, p. 30-31, du 11 novembre 1884, p. 36-38 et du 18 novembre 1884, p. 38-42.

⁴¹ Pour notre période, nous disposons seulement des prix de la traverse pour l'année 1905. Voir l'annexe 4.1.

⁴² En 1889, la CCTR souhaite que le départ des navires de la Rive-Sud coïncide avec l'arrivée des passagers et de la malle portée par le Grand-Tronc et que les traverses soient effectuées jusqu'à 9 h les samedis soirs, du 1^{er} juin au 1^{er} septembre. ASSJ 0761-153, PCCTR 1881-1900, du 29 février 1889, p. 83-85.

⁴³ Mentionnons par ailleurs que la CCTR demanda à la Municipalité d'améliorer l'accessibilité de la ville pour les paysans du district (ASSJ 0761-153, PCCTR 1881-1900, du 4 décembre 1899, p. 175-180). Un peu plus tard, le Trifluvien du 9 décembre 1891 (p. 9, col. 4), faisait état de discussions pour rendre les billets aller-retour valides sur plusieurs jours, et non seulement dans la journée.

⁴⁴ ASSJ 0761-153, PCCTR 1881-1900, du 29 février 1889, p. 83-85.

⁴⁵ ASSJ 0761-153, PCCTR 1881-1900, du 30 septembre 1884, p. 31-32.

Como, il ne devait pas tarder à être rétabli. Nous savons qu'en 1885, le Capitaine Xavier Dion effectuait trois fois la semaine la liaison Trois-Rivières-Nicolet⁴⁶. À compter de 1889, la Ville allait mettre en place un service subventionné⁴⁷. L'instabilité du lien Trois-Rivières/Nicolet serait en grande partie imputable à la restructuration du diocèse de Trois-Rivières (en 1885, le diocèse de Nicolet était détaché de celui de Trois-Rivières)⁴⁸. À cela, il faut ajouter l'ensablement progressif de la rivière Nicolet qui menaçait la continuité du trafic à la fin du XIX^e siècle⁴⁹.

La traverse après la mort de Charles Bourgeois (1905-1914)

Décédé en 1905, à l'âge de 84 ans, Charles Bourgeois avait été pendant une brève période de un an remplacé par ses fils sur le trajet Trois-Rivières/Sainte-Angèle-de-Laval. Dès 1906, cependant, la Municipalité de Trois-Rivières décidait de ne pas renouveler pas leur contrat ; elle préférait racheter les deux navires alors en service, le *Glacial* et le *Bourgeois*⁵⁰. Notons que le *Bourgeois* sombra en 1907⁵¹.

L'abandon, en 1905, du service de la rivière Godefroy par les héritiers de Charles Bourgeois devait relancer le débat entourant le maintien de cette desserte⁵². La presse locale s'interrogeait depuis un certain temps déjà sur la pertinence d'entretenir deux

⁴⁶ Le *Journal des Trois-Rivières*, du 11 juin 1885, p. 3, col. 2 signale que Dion exploite le vapeur *Comeau*. Nous n'avons toutefois pas pu établir s'il s'agit du même vapeur que le « Como » évoqué précédemment.

⁴⁷ George Ball obtint une allocation de 200 \$ de la ville de Trois-Rivières pour la desserte de Nicolet. Sylvain, *op. cit.*, p. 68.

⁴⁸ Hould, *op. cit.*, p. 35.

⁴⁹ Depuis plusieurs années, avec la dégradation d'un brise-lame par les glaces, du sable s'amoncelait dans le chenal de la rivière Nicolet, ce qui menaça d'interrompre le trafic avec la ville. La CCTR demanda ainsi à ce que le MTP le drague. ASSJ 0761-153, PCCTR 1881-1900, du 3 mai 1899, p. 181-185

⁵⁰ Notons que le contrat engageant les héritiers de Charles Bourgeois et le Grand-Tronc pour la traversée de la malle a également été transféré à la corporation de la ville de Trois-Rivières.

⁵¹ Les détails concernant le naufrage du *Bourgeois* se retrouve dans Hould, *op. cit.*, p. 55.

⁵² *Le Trifluvien* du 28 février 1905, p. 4, col. 1-2 et du 14 avril 1905, p. 4, col 1-2.

lignes de traverses, proposant plutôt qu'il n'en soit conservé qu'une seule, mais dotée d'un service modernisé.

« Voici en quoi consiste pour nous ces améliorations : bateaux plus spacieux permettant de prendre à leur bord en tout temps les voitures chargées ou non, ce qui ne peut se faire aujourd'hui ; débarcadères sûrs et de circulation facile, ce que nous n'avons ni sur le quai des chars du Grand-Tronc, à Ste Angèle, ni sur la passerelle de la traverse de Godefroy ; tarif plus bas, favorisant l'accès de notre ville à tous et non pas seulement aux gens absolument forcés de s'y rendre pour des affaires urgentes ; traversées plus nombreuses, plus tard le soir et surtout bateaux assez sûrs pour pouvoir braver les gros temps »⁵³.

On prévoyait également la construction des chemins et des ponts nécessaires pour relier la Rivière Godefroy (Saint-Grégoire) à Sainte-Angèle, qui devait se voir équiper d'abris pour les passagers. Le service de la Rivière Godefroy ne fut toutefois pas aboli ; il fut confié à Alfred Gouin, ancien agent de la Compagnie de navigation du Richelieu, et à Hercule Hamelin, qui mobilisèrent le *Sorel* sur ce trajet⁵⁴. Effectué à perte, ce service avait rapidement dû être revu. En 1908, la presse locale incitait la Municipalité de Trois-Rivières à unir sous son contrôle et dans une même entreprise l'ensemble des services de traverses lorsque Hercule Hamelin et Alfred Gouin menacèrent d'interrompre leurs activités⁵⁵. En raison de la qualité du service qu'ils avaient jusqu'alors effectué, la Cité allait plutôt choisir de leur vendre les actifs de la traverse et de leur accorder une licence d'exploitation d'une décennie pour la desserte de Sainte-Angèle-de-Laval⁵⁶.

⁵³ *Le Trifluvien* du 28 février 1905, p. 4, col. 1-2.

⁵⁴ Hould, *op. cit.*, p. 55-56.

⁵⁵ *Le Trifluvien* du 7 janvier 1908, p. 6, col. 1-2.

⁵⁶ Les détails de la transaction sont présentés dans Hould, *op. cit.*, p. 56-58.

En 1910, au moment où Alfred Gouin revendait ses parts à Franck Ritchie, la question du maintien de la traverse de la rivière Godefroy est revenue au-devant de la scène. Le but était toujours d'améliorer le service en le concentrant à Sainte-Angèle-de-Laval, pour limiter les interruptions dues à la vétusté du *Glacial* et du *Sorel*⁵⁷. Après une étude approfondie des besoins des usagers du service de la rivière Godefroy, il fut décidé de conserver cette traverse qui semblait profiter à l'ensemble des partis, mais aucune amélioration n'y fut apportée⁵⁸. Ainsi, en 1911, c'est la CCTR qui allait proposer au conseil de ville un nouveau plan d'amélioration des services en quatre points⁵⁹ : 1°) La tenue d'une feuille de route suivant un modèle défini pour le service fait par les bateaux traversiers ; 2°) La confection et l'entretien de tableaux indicateurs des heures des traverses avec leurs annonces permanentes dans les journaux locaux et la distribution de circulaires contenant les horaires des différents bateaux faisant le service de traverses dans les paroisses de la rive sud ; 3°) La publication et l'affichage des horaires des bateaux et des convois de la compagnie du Grand-Tronc ; 4°) La reconduction des tarifs de 1910 pour les différents services de traverses.

La Ville de Trois-Rivières a suspendu la licence de traverse de Hercule Hamelin et de Franck Ritchie avant son arrivée à échéance. De 1912 à l'ouverture du pont Laviolette, à la fin des années 1960, c'est la Ville qui assura directement ce service public. Celle-ci avait racheté le *Glacial* et le *Sorel*, mais ces bateaux n'étaient manifestement plus en état d'assurer un service adéquat. La population eut ainsi à se

⁵⁷ Le mauvais temps, les pannes et les réparations régulières à faire sur les deux navires ont entraîné des interruptions régulières de services. *Le Nouveau Trois-Rivières* du 28 janvier 1910, p.1, col. 1.

⁵⁸ Divers documents font état de la question du maintien de la traverse avec Saint-Grégoire. Voir notamment : ASSJ 0761-154, PCCTR 1909-1917, du 8 février 1910, p. 33-34, du 15 février 1910, p.42-43, du 8 février 1911, p. 51-53 et du 4 avril 1911, p. 54-57 ; *Le Bien Public* du 4 février 1910, p.2, col.3-4 et du 18 février 1891, p. 2 col. 4.

⁵⁹ ASSJ 0761-154, PCCTR 1909-1917, du 4 avril 1911, p. 54-57.

plaindre d'interruptions régulières de service, comme ce fut le cas à l'automne 1913, en raison des délais de réparation du *Glacial* en radoub à Lévis et de la vétusté du *Sorel* qui ne permettait pas la traversée lorsque le fleuve était houleux⁶⁰. Ainsi, la CCTR allait demander au conseil de ville d'acquiescer un nouveau navire⁶¹, ce qui était devenu une nécessité quand la coque du *Glacial* avait été perforée par les glaces, à l'hiver 1914. Le *Progrès* sera alors mis en construction pour le remplacer, et le *Sorel*, obsolète, a été vendu.

La modernisation de la batellerie s'est accompagnée de celle des infrastructures portuaires de Sainte-Angèle-de-Laval. Ainsi, comme nous avons pu le voir dans notre deuxième chapitre, un quai a été construit pour les besoins de la traverse. Cet ouvrage était devenu nécessaire puisqu'en 1914 le quai de Sainte-Angèle-de-Laval était en ruine : « l'aspect qu'il présente est lamentable. Nous ne débarquons que sur un amas de cailloux, mal recouvert de planches et de poutres disjointes. Les voitures, les charges, ne disposent que d'un espace très restreint ; la présence de deux ou trois d'entre elles provoque un encombrement. Le public ne dispose d'aucun abri ; il est au grand soleil ou à la pluie, à tous les vents »⁶². De plus, des dragages étaient régulièrement effectués pour permettre une approche sécuritaire des navires. Nous sommes toutefois loin du bac de

⁶⁰ « Le gros vent de lundi et de mardi, avait forcé l'antique « Sorel » à se garer prudemment assez loin dans le St-Maurice, ce *steam-boat* là ne tenant pas la mer quand il y a des plis sur l'eau » (*Le Bien Public*, du 23 octobre 1913, p.1 col. 1). Ce n'est pas la première fois que l'on assiste à la discontinuité du service lorsqu'un navire est en réparation, mais, à notre connaissance, cela n'avait jamais entraîné un arrêt complet du service de traverse (*Le Journal des Trois-Rivières*, du 1^{er} mars 1898, p. 3 col. 2).

⁶¹ Les procès verbaux de la Chambre de commerce font mention d'une lettre contenant la réponse de la Ville, mais celle-ci n'a malheureusement pas été conservée. ASSJ 0761-154, PCCTR 1909-1917, du 13 mai 1913, p. 92-96 et du 10 juin 1913, p. 98-102.

⁶² *Le Bien Public*, du 1 octobre 1914, p. 1 col. 2-3.

chemin de fer prévu par les commissaires dans leur plan de développement de 1900,⁶³ et dont ils rappelèrent plus tard l'importance :

« Nous espérons, en outre, que [...] l'honorable ministre des chemins de fer, considérera l'opportunité de relier la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique – éloigné seulement de 35 milles – au port de Trois-Rivières, ce qui à l'aide d'un simple bac de chemins de fer atteignant Doucet Landing permettrait d'établir des communications directs [sic] par le réseau du Grand-Tronc à entre le nord de cette province et la partie est des Etats-Unis [sic], relativement à peu de frais et par une route beaucoup plus courte que par Québec et Montréal, ce qui ferait dans [sic] l'avenir le plus grand bien au trafic de notre ville »⁶⁴.

Par la même occasion, une relation ferroviaire directe avec l'embranchement du Grand-Tronc en face de la ville aurait permis de renforcer les liens avec l'arrière-pays de la Rive-Sud.

La Rive-Sud : un arrière-pays limité

Comme le souligne Sylvain, le rôle de la traverse était essentiel pour le commerce : « [l'] on comptait davantage sur les fermiers de la rive sud [pour alimenter le marché de la ville] ; ceux-ci, l'été, apportaient leurs produits par voie fluviale, et, en retour, s'approvisionnaient chez les commerçants et au besoin requéraient les services des gens de métier, ce qui en fin de semaine alimentait le commerce local »⁶⁵. Au contraire, lorsque les communications étaient interrompues, l'activité du marché trifluvien était réduite⁶⁶.

⁶³ ASSJ, 0063-E3-74, Commission du havre, *Memorandum, presented to the "Royal Commission on Transportation," by the combined Committees of the City Council, the Board of Trade and Harbour Commissioners, at its sitting at Three Rivers, June 1904*, p. 7-8.

⁶⁴ *Document de la Session du Canada (DSC) 1913*, vol 15, n°21, Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries (RAMMP) 1911, RCHTR 1911 p. 312.

⁶⁵ Sylvain, *op.cit.*, p. 27.

⁶⁶ C'est ce que souligne notamment *le Journal des Trois-Rivières*, du 19 avril 1875, p. 3, col. 1.

L'arrière-pays de la Rive-Sud si indispensable aux activités commerciales de Trois-Rivières était pourtant limité à l'espace riverain, le réseau routier ne permettant pas de l'étendre adéquatement à l'intérieur des terres. « Seuls quelques médiocres bouts de chemin reliaient les paroisses voisines comme Bécancour et Gentilly. Quant aux colons de Saint-Grégoire et des environs, ils devaient, pour venir au chef-lieu, emprunter la voie du lac Saint-Paul et la rivière Godefroy. Une seule route reliait Bécancour à Nicolet en longeant le lac St-Paul »⁶⁷ en desservant les paroisses de Saint-Célestin et Sainte-Monique, mais cette situation allait être progressivement améliorée au point qu'au début du XX^e siècle, « l'ouverture et le gravelage de nouvelles routes sur la rive sud porta le coup de grâce aux lignes fluviales entre Godefroy, Nicolet et Trois-Rivières »⁶⁸.

Le portrait apparaît moins sombre lorsque nous prenons en compte l'apport des chemins de fer. Depuis 1861, avec l'ouverture de l'embranchement d'Arthabaska par le Grand Tronc, Trois-Rivières était directement reliée par Doucet's Landing à l'Intercolonial. Il aura toutefois fallu attendre que le Chemin de fer du Nord relie Trois-Rivières à Québec et Montréal, en 1879, pour que le Grand Tronc cherche véritablement à exploiter cette ligne⁶⁹. Une pareille situation peut s'expliquer par les difficultés financières que la compagnie connaissait alors, et qui ne lui permettaient pas d'assumer les charges encourues pour l'exploitation de ce tronçon, comme le montre la synthèse

⁶⁷ Hould, *op. cit.*, p. 25.

⁶⁸ Nous ne savons toutefois pas quand ces routes furent ouvertes. SYLVAIN, *op.cit.*, p. 68.

⁶⁹ Ce constat sur l'exploitation de l'embranchement du Grand-Tronc fut porté par la CCTR sous la plume de Balcer, *op. cit.*, p. 49-50.

d'histoire du Centre-du-Québec⁷⁰. En fonction, il a permis un accroissement du commerce avec la Rive-Sud, mais nous ignorons dans quelle mesure cela a entraîné un accroissement du trafic au port de Trois-Rivières. Quoi qu'il en soit, son importance pour le monde des affaires est confirmée par l'intérêt que lui porte la CCTR, qui à plusieurs reprises, a cherché à améliorer le service offert par le Grand Tronc pour l'adapter aux besoins du commerce⁷¹.

Pour les commissaires du havre et les élites trifluviennes, le développement des chemins de fer sur la Rive-Sud n'était pas limité à celui du Grand Tronc, puisqu'ils cherchaient à faire converger à Doucet's Landing les différents chemins de fer projetés dans la région, afin de renforcer la centralité de Trois-Rivières et de développer son commerce dans un vaste arrière-pays. Dans leur vision, les chemins de fer devaient leur donner accès à l'ensemble de la Rive-Sud, au nord-est des États-Unis et à l'ouest du Canada, en passant par le pont Victoria à Montréal. Rappelons également que les commissaires et la Chambre de commerce caressaient de grands projets pour Doucet's Landing. Ces derniers n'ont pas abouti, comme nous l'avons vu dans notre chapitre consacré aux infrastructures du havre, mais leur concrétisation aurait permis d'y établir un important dépôt à charbon capable de desservir l'ensemble de la Rive-Sud grâce aux

⁷⁰ Nous retrouvons les questions relatives à l'exploitation de l'embranchement du Grand Tronc dans Claude Bellavance, Yvan Rousseau et Jean Roy (dir.), *Histoire du Centre du Québec*, Québec, Les PUL, 2013, p. 198.

⁷¹ La CCTR cherchait à adapter les horaires des trains pour les besoins du commerce pour que ceux qui venaient faire des affaires à Trois-Rivières aient plus de temps et pour que la malle parte le jour même de la fermeture des postes. Elle demandait également une augmentation du nombre quotidien de trains et la modernisation de la ligne. ASSJ 0761-153, PCCTR 1881-1900 et ASSJ 0761-154, PCCTR 1909-1917.

chemins de fer qui, en retour, auraient dirigé le bétail et les produits agricoles et forestiers destinés à l'exportation vers le port de Trois-Rivières⁷².

L'ARRIÈRE-PAYS DE LA RIVE-NORD

« Ainsi cette Commission du Havre, dont la tâche est de remplir dans le système économique de notre Région le rôle de pompe aspirante et foulante, concentrera sur notre port les éléments de commerce épars pour les expédier ensuite, soit sur des points de l'intérieur soit sur des contrées d'outre-mer »⁷³.

Nous avons vu que les relations de la ville et du port de Trois-Rivières avec l'arrière-pays de la Rive-Sud dépendaient des services de traverses et plus particulièrement de celui de Doucet's Landing, qui contrairement à ceux de Nicolet et de la Rivière Godefroy, donnait directement accès au réseau du Grand Tronc grâce à l'embranchement d'Arthabaska. Mais qu'en est-il de l'arrière-pays de la Rive-Nord, tout aussi vital pour le port de Trois-Rivières ? Nous verrons que les élites ont cherché à tirer profit du réseau ferroviaire pour étendre l'aire d'influence du port.

Notre analyse de l'arrière-pays de la Rive-Nord repose principalement sur la documentation interne de la Commission du havre (notamment ses rapports annuels), le mémoire remis, en 1904, à la Commission royale des Transports⁷⁴, de même que les

⁷² Nous faisons ici référence aux procès verbaux de la CCTR (ASSJ 0761-153, PCCTR 1881-1900 et ASSJ 0761-154, PCCTR 1909-1917) ainsi qu'à son rapport d'activité de 1886 (Balcer, *op. cit.*, p. 49-51), et au mémoire remis à la Commission royale des Transports en 1904 (ASSJ, 0063-E3-74, *Memorandum, presented to the "Royal Commission on Transportation"*, p. 6-10).

⁷³ Balcer, *op. cit.*, p. 48.

⁷⁴ ASSJ, 0063-E3-74, *Memorandum, presented to the "Royal Commission on Transportation"*, 10 p.

documents produits par la Chambre de commerce (principalement, son rapport d'activité pour l'année 1886,⁷⁵ et ses procès verbaux)⁷⁶.

L'arrière-pays immédiat

Pendant la seconde moitié du XIX^e siècle, le proche *hinterland* du port de Trois-Rivières a été investi par diverses entreprises commerciales et surtout industrielles localisées à proximité des quais puis du « loop-line », comme l'historien Guy Trépanier l'explique dans ses travaux⁷⁷. Nous y retrouvons des industries textiles, sidérurgiques et surtout de transformation du bois avec des scieries, des manufactures de meubles – etc. – jusqu'aux papetières installées à partir du début du XX^e siècle. Malgré cela, l'arrière-pays local ne procurerait au port qu'une activité limitée, puisque privé de la vallée du Saint-Maurice : « Trois-Rivières, réduite à la seule vie du fleuve, n'est qu'un organisme à vie ralentie »⁷⁸. Voilà le constat de Raoul Blanchard pour la période allant de la fin de la traite des fourrures au début de l'exploitation forestière, qui joue un rôle moteur dans le développement industriel de la région à partir du milieu du XIX^e siècle. René Hardy et Normand Séguin ont bien mis en évidence l'apport de l'exploitation forestière à l'économie et la société mauricienne⁷⁹. Il s'agit également d'un secteur dont nous avons dévoilé toute l'importance pour le trafic portuaire trifluvien dans le cadre du précédent chapitre.

⁷⁵ Balcer, *op. cit.*, 58 p.

⁷⁶ ASSJ 0761-153, PCCTR 1881-1900 et ASSJ 0761-154, PCCTR 1909-1917.

⁷⁷ La localisation de ces différents établissements se retrouve dans Guy Trépanier, *Arrondissement historique et vieux port de Trois-Rivières : Étude historique et potentiel archéologique*, Trois-Rivières, Ville de Trois-Rivières, 1988, p. 41-48 ; Hardy et Séguin, *op. cit.*, p. 415-417 et 426-431.

⁷⁸ Blanchard, *op. cit.*, p. 167.

⁷⁹ Voir René Hardy et Normand Séguin, *Forêt et société en Mauricie, la formation d'une région*, 2nd éd. 2011, Québec, Septentrion, 1984.

L'arrière-pays forestier de la vallée du Saint-Maurice

Les commissaires du havre considéraient la vallée du Saint-Maurice comme étant l'arrière-pays naturel du port de Trois-Rivières. À leurs yeux, il ne faisait aucun doute que le commerce généré par la région devait transiter par le port. Ils en faisaient d'ailleurs une ardente promotion, mettant en avant l'ampleur de son potentiel forestier. « Avec de bons règlements et les précautions les plus élémentaires de la part des propriétaires de coupes, l'étendue de notre territoire est assez vaste pour pouvoir rester sans danger à une exploitation beaucoup plus considérable »⁸⁰. Ils ont ainsi invité les entrepreneurs à s'installer dans la région. Cela étant, l'exploitation forestière n'était pas sans conséquence sur l'hydrologie du Saint-Maurice.

« La forêt dénudée par l'exploitation intensive et plus encore par de fréquents incendies ne parvenait plus à retenir l'eau qui s'écoulait d'autant plus rapidement au printemps que l'on avait dynamité des verrous naturels. Provoquant des dégâts imprévisibles lors de la grande crue, l'eau devenait en peu de temps trop basse pour assurer le flottage des billes qui s'accumulaient sur les berges »⁸¹.

En 1901, ces effets, cumulés à une sécheresse persistante, causèrent une diminution brutale du niveau des eaux dans les lacs et les rivières de la vallée du Saint-Maurice, ce qui allait entraîner la suspension des activités des scieries en raison de l'importante quantité de billots restées échouées sur les rives des cours d'eau.

Après cet incident, nous pouvons nous demander si les commissaires percevaient toujours de la même manière le potentiel de la vallée du Saint-Maurice, puisqu'ils n'ont plus évoqué l'idée de ressources forestières inépuisables. Au contraire, la CHTR

⁸⁰ DSC 1899, vol. 10, n°11d, RAMMP 1898, RCHTR 1898, p. 79.

⁸¹ Hardy et Séguin, *Histoire de la Mauricie*, p.76.

souhaitait s'assurer la pérennité de l'exploitation forestière⁸². Ses requêtes touchaient la réglementation de l'exploitation et de la conservation des forêts, qu'elle aurait aimé notamment protéger des incendies tant redoutés au début du XX^e siècle⁸³. Les plus importantes concernaient la mise en place des moyens nécessaires pour réguler l'hydrologie du bassin versant du Saint-Maurice, en construisant les barrages nécessaires au contrôle de la descente des billots dans le réseau d'estacades et de glissoires mis en place depuis le milieu du XIX^e siècle. Ces infrastructures allaient assurer à Trois-Rivières le transit du premier produit d'exportation du port jusqu'au début du XX^e siècle : le bois coupé dans la vallée du Saint-Maurice. La situation était toutefois différente pour ce qui est des productions industrielles qui ne pouvaient emprunter cette voie pour gagner le port trifluvien.

L'arrière-pays industriel de la vallée du Saint-Maurice

Les commissaires se sont particulièrement intéressés aux industries de la vallée du Saint-Maurice dont ils décrivent avec éloquence les activités dans leurs rapports. De leur point de vue, les industries devaient inévitablement engendrer un surcroît d'achalandage au port de Trois-Rivières. Bien avant la période qui nous intéresse, les productions des scieries du bas de la rivière Saint-Maurice et des forges du même nom transitaient sur les quais du havre (jusqu'à leur fermeture, en 1883). Plus tard, il en était de même pour les forges du Radnor, qui profitaient de communications directes avec le port grâce à l'embranchement des Piles, ouvert en 1879. Ce chemin de fer offrait un

⁸² *DSC* 1902, vol. 9, n°23, RAMMP 1901, RCHTR 1901, p. 38-40.

⁸³ Les questions relatives aux incendies et aux moyens mis en œuvre pour les combattre sont expliquées par René Hardy et Normand Séguin dans *Histoire et Société en Mauricie*, p. 125-129. Il est également présenté dans cet ouvrage l'aménagement progressif de la vallée du Saint-Maurice pour la drave (p. 65-77).

support appréciable à l'industrie sidérurgique établie à Saint-Maurice et au nord de Saint-Tite⁸⁴.

Les commissaires évoquaient également la contribution des industries papetières, électrochimiques et électrométallurgiques implantées à Grand-Mère, à La Tuque et à Shawinigan au tournant du XX^e siècle. Ils défendaient l'idée que ces entreprises généraient de nouveaux flux commerciaux pour leur port, un argument utilisé pour promouvoir son développement. Seulement, comme nous l'avons vu au chapitre précédent, seule une infime partie allait en pratique atteindre le port de Trois-Rivières, en raison de relations ferroviaires déficientes. Les commissaires avaient pleinement conscience que ces marchandises leur échappaient au profit des ports de Québec et de Montréal, qui leur livraient une rude concurrence. Ils regrettaient d'ailleurs « les efforts constants que font la classe commerciale et les compagnies de transport pour [concentrer] tout le trafic du pays dans le seul port de Montréal »⁸⁵.

Ainsi, les entreprises de la vallée du Saint-Maurice étaient loin de faire partie de l'arrière-pays « naturel » du port de Trois-Rivières. Nous préférons rattacher cet espace aux « marges de compétition » que Bruno Marnot définit comme étant un espace incertain, au sein duquel les villes littorales entrent en concurrence pour s'arracher les trafics par opposition, à l'arrière-pays fondamental, où l'équation des coûts est la plus favorable pour tout client du port⁸⁶. Il nous faut maintenant considérer les moyens mis en

⁸⁴ René Hardy et Normand Séguin se sont longuement attardés à la question du développement des chemins de fer en Mauricie. *Op.cit.*, p. 83.

⁸⁵ DSC 1909, n°23, RAMMP 1908, RCHTR 1908, p. 88.

⁸⁶ Le concept d'arrière-pays est notamment discuté dans Bruno Marnot, « Interconnexion et reclassement : l'insertion des ports français dans la chaîne multimodale au XIX^e siècle », *Métropolis Flux*, no 59 (janvier 2005), p. 17.

œuvre par les commissaires pour renforcer l'influence du port de Trois-Rivières sur ces marges de compétition.

L'interconnexion ferroviaire du havre trifluvien

À partir du milieu du XIX^e siècle, les chemins de fer sont devenus un enjeu majeur de l'expansion et du développement portuaire, en raison de leur capacité à élargir l'arrière-pays des ports en prolongeant les échanges de plus en plus loin à l'intérieur des terres. Dans le premier chapitre, nous avons montré que les acteurs du développement portuaire trifluvien et des chemins de fer en Mauricie n'étaient pas étrangers les uns aux autres. Nous avons constaté la participation des commissaires du havre à plusieurs projets de développement ferroviaire. René Verrette, pour sa part, a montré que leurs objectifs étaient de faire de Trois-Rivières un nœud ferroviaire régional et un centre de transbordement entre l'Ouest et l'Europe, en tirant profit de l'énergie hydroélectrique, à partir du tournant du XX^e siècle⁸⁷. Les commissaires voyaient alors le port comme un chaînon du nœud de transports qu'ils voulaient établir à Trois-Rivières, pour faire de la ville un centre économique régional et même national.

Lorsqu'en 1879 le chemin de fer de la Rive-Nord était venu relier Trois-Rivières à Montréal et Québec, une part de la population craignait à tort qu'il ne fasse concurrence aux transports maritimes et fluviaux. Ceux-ci ont pourtant continué à croître, et l'embranchement des Piles, également ouvert en 1879, allait relier une partie de la vallée du Saint-Maurice, servant d'appui aux entreprises sidérurgiques de la région. Cette ligne s'est rapidement avérée insuffisante, et dès le tournant du XX^e siècle, les

⁸⁷ Nous retrouvons les questions relatives au développement ferroviaires dans Verrette, *op. cit.*, p. 77-124.

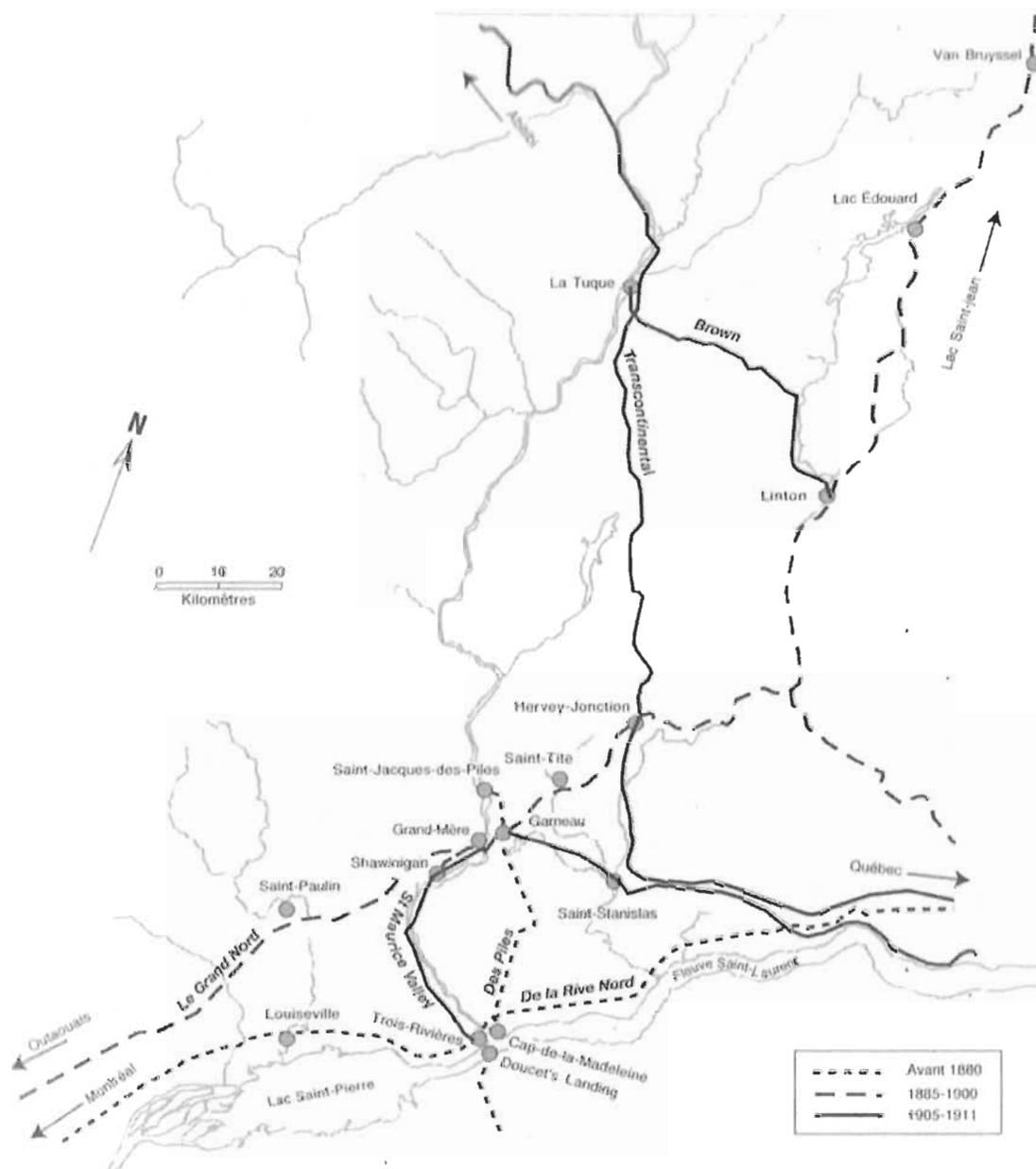
commissaires vont régulièrement demander l'établissement d'une liaison directe entre Trois-Rivières, Shawinigan, Grand-Mère et La Tuque, afin de stimuler le trafic vers le port et de protéger les entreprises du monopole du chemin de fer du Grand Nord⁸⁸. Il faut comprendre derrière ce discours que cette voie ferrée détournait un volume important de marchandises vers le port de Québec.

Ainsi, lorsque des industriels de Shawinigan ont fondé la Compagnie de chemin de fer de la vallée du Saint-Maurice, les commissaires avaient espoir de voir la situation changer. Alors qu'il fallait trois heures pour aller de Trois-Rivières à Shawinigan, la nouvelle ligne, inaugurée en 1906, permettait de réduire le temps de trajet entre ces deux villes à moins d'une heure. Par la suite, Grand-Mère a également reliée en 1910. L'objectif n'était pas uniquement de diminuer les temps de transport, puisqu'il s'agissait pour le port de Trois-Rivières de gagner en compétitivité en abaissant les coûts de transport entre ses installations et les entreprises de la vallée du Saint-Maurice. Bien que cela ait semblé réussir, les commissaires ne sont pas parvenus à étendre leur influence sur les entreprises du haut Saint-Maurice, où ils souffraient de la concurrence livrée par le Transcontinental qui relia La Tuque à Québec, en 1911⁸⁹.

⁸⁸ *DSC* 1901, vol. 9, n° 23, *RAMMP* 1900, *RCHTR* 1900, p. 37-47 ; *DSC* 1902, vol. 9, n° 23, *RAMMP* 1901, *RCHTR* 1901, p. 38-47.

⁸⁹ Hardy et Séguin, *Forêt et société en Mauricie*, p. 83-88 ; *DSC* 1906, vol. 10, n° 23, *RAMMP* 1905, *RCHTR* 1905, p. 31-33.

FIGURE 4.4
Le réseau ferroviaire en Mauricie



Source : René Hardy et Normand Séguin, *Forêt et société en Mauricie*, p. 87.

Ainsi, l'expansion des chemins de fer dans la vallée du Saint-Maurice a permis de consolider l'arrière-pays industriel du havre trifluvien. Mais, pour assurer une intermodalité réussie, il fallait que les trains puissent se rendre directement sur les quais. Les élites économiques trifluviennes s'efforçaient d'ailleurs de mousser le « loop-

line »⁹⁰ dans leur brochure promotionnelle. La situation était pourtant loin d'être idyllique, puisque la Chambre de commerce avait dénoncé à diverses reprises le mauvais état de cette voie ferroviaire ceinturant la ville, et les conditions de son exploitation⁹¹. Ainsi, la ligne n'était pas toujours exploitable en raison de dégradations subies lors des hautes eaux du printemps. Elle a d'ailleurs été laissée incomplète pendant une partie des années 1880 et lorsqu'elle était exploitée, c'était sur une base estivale. Cela incita la CCTR à réclamer son annualisation, de manière à mieux desservir les entreprises bordant la ligne et le port où les produits destinés à l'exportation pourraient être acheminés plus tôt au début de la saison de navigation. Avec l'essor du commerce du charbon au tournant du XX^e siècle, ces changements devinrent impérieux.

L'intermodalité des transports était loin d'être achevée. Durant la première décennie du XX^e siècle, les commissaires eurent à déplorer que les quais en eaux profondes récemment érigés n'étaient toujours pas, ou mal, desservis par les chemins de fer. Il s'agissait, selon eux, d'une entrave majeure empêchant le port de profiter pleinement du développement industriel de la région. Certes, la situation allait être corrigée, mais il y a tout lieu de se demander si le développement des infrastructures ferroviaires n'avait pas un « train de retard » sur l'aménagement des quais !

En somme, le port de Trois-Rivières a joui d'un double arrière-pays régional. Le premier, forestier, ne semblait pas trop souffrir de la concurrence des ports de Québec et de Montréal, contrairement à l'arrière-pays industriel de la vallée du Saint-Maurice. Nous avons vu que les chemins de fer ont été indispensables à la constitution et au

⁹⁰ Balcer, *The city of Three-Rivers*, p. 53-66 ; Balcer, *Chambre de commerce de Trois-Rivières*, p. 46-52.

⁹¹ ASSJ, 0761-153, PCCTR 1881-1900 ; ASSJ 0761, PCCTR 1909-1917.

développement des aires relations du port. À l'approche des années 1910, le *Guide des principaux ports du Canada* soulignait ainsi l'arrimage du havre de Trois-Rivières aux grands réseaux ferroviaires du pays :

« Une voie ferrée suit le rivage tout le long du port et des lignes d'embranchement mettent celui-ci en communication avec les centres manufacturiers. [...] Le port de Trois-Rivières a en effet des communications directes avec les voies ferrées les plus importantes du pays et on l'a aménagé de façon à ce que les navires puissent prendre leur chargement à même les wagons et réciproquement »⁹².

Si le développement des infrastructures portuaires et l'expansion ferroviaire ont permis d'étendre l'emprise du port sur la vallée du Saint-Maurice, les commissaires du havre et les élites économiques de la ville n'en caressaient pas moins de plus vastes ambitions.

Un arrière-pays national pour le havre de Trois-Rivières ?

« En présence du développement phénoménal des ressources du Canada et de l'augmentation rapide dans la production du pays au Nord-Ouest en particulier, nécessitant plus que jamais des débouchés suffisants, le port de Trois-Rivières [...] ne devra-t-il pas avoir sa part et former un des chaînons nécessaires dans le problème des transport [sic] du Saint-Laurent ? »⁹³.

L'idée de projeter le port de Trois-Rivières au premier plan parmi les voies de transport canadiennes, avait été exprimée dès 1880 par George Balcer⁹⁴. Il proposait de procurer au havre trifluvien un arrière-pays national, voire continental, par

⁹² *Ministère de la Marine et des Pêcheries, Guide pour les principaux ports du Canada*. Ottawa, Imprimerie du gouvernement, 1909, p. 150.

⁹³ *DSC* 1902, vol. 9, n° 23, RAMMP 1901, RCHTR 1901, p. 55.

⁹⁴ Balcer, *The city of Three-Rivers*, p. 53-66.

l'intermédiaire des chemins de fer, qui lui donneraient accès aux marchés de l'Ouest et du Nord-Ouest du Canada ainsi qu'au nord-est des États-Unis. L'incapacité de la CHTR à faire de Trois-Rivières le point d'embarquement du bétail de l'Ouest explique en grande partie son insuccès⁹⁵.

Malgré le volontarisme des commissaires, l'échec de leur entreprise les poussait à dénoncer la concentration du commerce du Canada dans le seul havre de Montréal. Ils déploraient ainsi que la croissance du pays ne profite pas aux différents ports du Saint-Laurent, espérant qu'à l'avenir les politiques leur soient plus favorables⁹⁶. Il faudra attendre les années 1930 avant que le port de Trois-Rivières n'obtienne un véritable arrière-pays national, après la construction d'un élévateur à grain permettant l'exportation des céréales de l'Ouest canadien⁹⁷.

CONCLUSION

Tout au long de la période, les commissaires, aidés de la Chambre de commerce, ont cherché à consolider la position stratégique de Trois-Rivières sur le Saint-Laurent. Même si la navigation intérieure ne semble pas avoir suscité beaucoup d'attention, nous avons vu que la CCTR a appuyé le développement de lignes régulières autour de Trois-Rivières. Nous avons également souligné le rôle déterminant, pour les relations interrives, du service de la traverse, qui est progressivement passé sous le contrôle de la Municipalité. Enfin, si l'industrialisation de la vallée du Saint-Maurice a permis au port de connaître une relative croissance, nous avons vu que son arrimage aux grands réseaux

⁹⁵ Nous avons présenté la question de l'exportation du bétail de l'Ouest dans le chapitre précédent.

⁹⁶ DSC 1909, n°23, RAMMP 1908, RCHTR 1908, p. 89.

⁹⁷ La mise en place de l'arrière-pays national du port de Trois-Rivières est abordée par Pierre Camu, *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur 1850-1950*, Québec, Hurtubise HMH, 2005, p.276.

ferroviaires ne suffit pas pour autant à procurer au port de Trois-Rivières l'arrière-pays national tant convoité.

CONCLUSION

L'objectif principal de notre recherche était de vérifier dans quelle mesure la Commission du havre de Trois-Rivières (CHTR) est parvenue, au cours de ses trois premières décennies d'existence, à répondre aux besoins administratifs et en infrastructures qui ont motivé sa création. Nous avons d'abord montré que les élites économiques et politiques trifluviennes qui avaient effectué les démarches préliminaires en vue de mettre sur pied une Commission du havre sont également celles qui en ont été les membres fondateurs. Examinant la composition de la Commission, nous avons pu établir que ses dirigeants, majoritairement nommés par le gouvernement fédéral, faisaient constamment l'objet de nominations partisans au cours de la période à l'étude. Recrutés principalement parmi le groupe des industriels, des marchands et des membres de professions libérales, les commissaires ont tissé des liens étroits entre l'administration portuaire, la Chambre de commerce de Trois-Rivières (CCTR) et la Municipalité. Nous n'avons toutefois pas été en mesure de vérifier s'ils étaient également clients du port, question qui reste ainsi en suspens. Cela étant, nous avons pu démontrer qu'ils étaient pour beaucoup directement impliqués dans le développement ferroviaire de la région, ce qui va d'ailleurs dans le sens des travaux de l'historien René Verrette qui, bien avant

nous, a montré que les élites trifluviennes cherchaient à faire de Trois-Rivières un important centre de commerce rayonnant sur un arrière-pays élargi¹.

Pour favoriser l'expansion du port et étendre son aire d'influence, les commissaires proposèrent deux plans de développement (celui de 1882 et celui de 1900), mais ces projets ne furent jamais pleinement achevés, en raison des difficultés structurelles qu'ils rencontrèrent pour les financer. Nous avons vu que la CHTR a profité à diverses reprises de l'aide du gouvernement fédéral qui s'est impliqué de plus en plus activement dans l'aménagement du havre, en réalisant dans un premier temps des travaux d'intérêt général, avant de construire avec ses propres deniers des quais dont la CHTR, de tout évidence, n'aurait pu seule financer la réalisation. Il serait d'ailleurs intéressant de poursuivre les recherches sur d'autres ports du Saint-Laurent pour savoir si la participation accrue de l'État dans le développement des infrastructures de transport par eau ne se serait pas généralisée dans les dernières décennies du XIX^e siècle.

Malgré la mise à disposition de la CHTR d'infrastructures de plus en plus considérables, les commissaires ont continué à se plaindre du sous-développement du port. À leurs yeux, les infrastructures en place ne permettaient toujours pas de répondre adéquatement aux besoins sans cesse croissants du trafic. Mais, au-delà des perceptions et du discours, nous avons cherché à apprécier plus finement la performance du port sous le secrétariat d'un de ses fondateurs, G. Balcer. Nous avons été à même de constater que le trafic extérieur, qui représentait la principale activité du port de Trois-

¹ René Verrette. *Les idéologies du développement régional, le cas de la Mauricie 1850-1950*. Sainte-Foy, PUL, 1999, p. 385.

Rivières, a connu d'importantes fluctuations au cours de la période, mais la tendance générale va demeurer à une légère hausse, signe d'une relative réussite de la CHTR.

Bien que les commissaires aient cherché, avec l'appui de la Chambre de commerce, à percer de nouveaux marchés extérieurs, ces principaux partenaires sont restés la Grande-Bretagne et les États-Unis. Le port trifluvien subissait par ailleurs la forte concurrence de Montréal et de Québec, qui drainaient une partie de son trafic, mais, par sa position intermédiaire, il tirait aussi jusqu'à un certain point avantage de sa situation. Les navires océaniques en partance de Montréal pouvaient, par exemple, y faire escale pour compléter leur chargement. En temps de crise, notamment lors de la grève des débardeurs du port de Montréal, le havre de Trois-Rivières a pu suppléer ses « rivaux », ce qui a permis de sauver la saison de navigation du Canadien Pacifique. Le havre de Trois-Rivières était même présenté comme une alternative viable pour accueillir le bétail de l'Ouest canadien en transit, dans le cadre de l'enquête fédérale sur ce commerce, en 1890. L'exportation de bétail debout, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, est d'ailleurs une question qui mériterait d'être approfondie, notamment dans la perspective de la complémentarité des ports, un point de vue jusqu'à présent peu pris en compte dans l'historiographie canadienne des transports maritime et fluvial.

Nous avons été amené à signaler le désintérêt manifesté par les commissaires à l'endroit du commerce intérieur. À cet égard, nous avons cruellement manqué d'informations, ce qui a complexifié son étude. Toutefois, nous pensons qu'un examen attentif de la rubrique « Nouvelles du port » de la presse locale permettrait en bonne partie de pallier cette lacune. Par ailleurs, même si les commissaires se sont somme toute assez peu intéressés au développement des lignes de navigation intérieure, ce ne fut pas

le cas de la Chambre de commerce, qui a cherché à consolider la position de Trois-Rivières non seulement comme principale escale de la Compagnie du Richelieu entre Montréal et Québec, mais également comme véritable centre régional d'impulsion des échanges. La Chambre de commerce s'est également engagée, du moins pendant un temps, à l'amélioration de la « traverse », un service primordial pour les relations interrives. Progressivement, la Municipalité allait cependant en prendre le contrôle.

Quant au déploiement de l'arrière-pays portuaire, les commissaires se sont essentiellement intéressés à la vallée du Saint-Maurice, où ils s'étaient impliqués, conjointement avec la Chambre de commerce, dans le développement du réseau ferroviaire. Rapidement, le chemin de fer s'est avéré indispensable pour répondre à la demande de transport terrestre générée par l'implantation de nouvelles industries dans la région au début du XX^e siècle. Seulement, l'interconnexion ferroviaire ne s'est pas faite sans difficulté, et les élites trifluviennes durent là encore faire face à l'âpre concurrence de Québec en Haute-Mauricie, de même que celle de Montréal, lorsqu'elles ont tenté d'étendre l'arrière-pays portuaire trifluvien vers l'Ouest canadien.

BIBLIOGRAPHIE

I. LES SOURCES PREMIÈRES

1 – Documentation officielle (gouvernement fédéral)

CANADA. Archives Nationales du Canada. *Décrets du Conseil privé du Canada*, 1875-1914. <http://www.collectionscanada.gc.ca/base-de-donnees/decrets> (modifiée le 15 novembre 2008 et consultée en février 2012).

CANADA. *Compte rendu officiel des Débat de la Chambre des Communes du Canada*, 1880-1914.

CANADA. *Document de la Session du Canada (DSC)*. « Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries », 1880-1914.

CANADA. *DSC*. « Rapports des commissaires du havre de Trois-Rivières », dans RAMMP, 1882-1914.

CANADA. *DSC*. « Témoignages sur les exportation des bestiaux du Canada pris à Montréal, Québec et Trois-Rivières devant M. William Smith Sous ministre de la Marine du Canada », dans RAMMP, 1891, 335 p.

CANADA. *DSC*. Rapports annuels du ministère des Travaux publics, 1880-1914.

CANADA. « Annexe du rapport du ministre des Travaux publics, 1905, Rapport de la Commission Royale des Voies de Transport, nommée le 19 mai 1903 », dans *DSC*, RAMTP, 1907, 63 p.

CANADA. Ministère de la Marine et des Pêcheries. *Guide pour les principaux ports du Canada*. Ottawa, Imprimerie du Gouvernement, 1909, 240 p.

2 – Législation concernant la Commission du havre de Trois-Rivières

CANADA. *Actes du parlement de la puissance du Canada*. 36 Victoria Chap. 30 (08 avril 1875), « Acte pour amender les actes trente-six, Victoria, chapitre neuf, et trente-sept Victoria, chapitre trente-quatre, concernant la nomination de Maîtres du Havre », p. 219-221

CANADA. *Actes du parlement de la puissance du Canada*. 40 Victoria Chap. 10 (28 avril 1877), « Acte pour amender et refondre les actes concernant les douanes », p. 54-117.

CANADA. *Actes du parlement de la puissance du Canada*. 45 Victoria Chap. 52 (17 mai 1882), « Acte à l'effet de pourvoir à l'amélioration et l'administration du havre de Trois-Rivières », p. 232-237.

CANADA. *Actes du parlement de la puissance du Canada*. 46 Victoria Chap. 41 (25 mai 1883), « Acte concernant le maître de havre du havre de Trois-Rivières », p. 478.

CANADA. *Actes du parlement de la puissance du Canada*. Règlements des Commissaires du havre de Trois-Rivières (22 février 1883), « Règlements des Commissaires du havre de Trois-Rivières », p. lxxix - lxxxviii.

CANADA. *Actes du parlement de la puissance du Canada*. Tarif des droits à percevoir par les Commissaires du Havre de Trois-Rivières (22 février 1883), « Taxes et droits établis en vertu de l'Acte 45 Vict. Chap 52, Confirmés par ordre en conseil en date du 22 février 1883 », p. lxxxviii - xciv.

CANADA. *Actes du parlement de la puissance du Canada*. 48-49 Victoria Chap. 76 (20 juillet 1885), « Acte à l'effet d'autoriser l'avance d'une certaine somme aux Commissaires du Havre de Trois-Rivières », p. 225-227.

CANADA. *Actes du parlement de la puissance du Canada*. 55-56 Victoria Chap. 10, « Acte concernant les Commissaires du havre de Trois-Rivières », p. 61-62.

CANADA. *Actes du parlement de la puissance du Canada*. 58-59 Victoria Chap. 26 (22 juillet 1895), « Acte à l'effet de modifier le chapitre dix des Statuts de 1892, concernant les Commissaires du havre de Trois-Rivières », p. 95.

CANADA. *Actes du parlement de la puissance du Canada*. (30 décembre 1897), « Modification des Tarifs dans le havre de Trois-Rivières », p. lxxx.

CANADA. *Actes du parlement de la puissance du Canada*. (30 1899), « Modification des Tarifs dans le havre de Trois-Rivières », p. xlii.

3 – Organismes locaux et documentation interne

a – Commission du havre de Trois-Rivières

Acte d'incorporation - Règlements et tarif des droits des Commissaires du Havre de Trois-Rivières. Trois-Rivières, 1883, 47 p.

Acte d'incorporation - Règlements et tarif des droits des Commissaires du Havre de Trois-Rivières. Trois-Rivières, 1923-24, 45 p.

TROIS-RIVIÈRES. Archives du Séminaire Saint-Joseph. 0063-E3-74, *Commission du havre*, Synopsis Re Three Rivers Harbour, 12 p.

TROIS-RIVIÈRES. Archives du Séminaire Saint-Joseph. 0063-E3-74, *Commission du havre*, Memorandum, presented to the "Royal Commission on Transportation," by the combined Committees of the City council, the Board of Trade and Harbour Commissioners, at irs [sic] sitting at Three Rivers, June 1904, 1904, 10 p.

TROIS-RIVIÈRES. Archives du Séminaire Saint-Joseph. 0063-E3-74, *Commission du havre*, Correspondance concernant les Commissaires du havre de Trois-Rivières.

b – Chambre de commerce et George Balcer

BALCER, George. *The city of Three-Rivers as a sea-port and her net-work of rail-roads*. Trois-Rivières, Journal des Trois-Rivières, 1880, 67 p.

BALCER, Georges. *Chambre de commerce de Trois-Rivières. Rapport du Secrétaire*. Trois-Rivières, 1886. 58 p.

TROIS-RIVIÈRES. Archives du Séminaire Saint-Joseph. 0761-153, *Procès verbaux de la Chambre de commerce de Three-Rivers 1881-1900*.

TROIS-RIVIÈRES. Archives du Séminaire Saint-Joseph. 0761-154, *Procès verbaux de la Chambre de commerce de Trois-Rivières 1909-1917*.

c – Association des Trois-Rivières

ASSOCIATION DES CITOYENS DES TROIS-RIVIÈRES. *La cité des Trois-Rivières*. 1910. 39 p.

d – Autres

Almanachs de la ville de Trois-Rivières, 1880-1914.

TROIS-RIVIÈRES. Archives municipales de Trois-Rivières, *Rôles d'évaluations fonciers*, 1891, 1901 et 1912.

4 – La Presse

L'Opinion Publique (1880)

La Chronique de la Vallée du Saint-Maurice (1951)

Le Bien Public (1910-1914)

Le Journal des Trois-Rivières (1874-1904)

Le Trifluvien (1890-1908)

5 – Plans et cartes

Plan of the city of Three Rivers, P.Q.. Québec (Province de), 1920.

HARBOUR COMMISSIONERS OF THREE RIVERS (Quebec), BALCER, Georges et Geo. E. DESBARATS & CO. *Plan of the Harbour of Three Rivers River St. Lawrence*. S.I., S.N., 1881.

HOPKINS et Henry WHITMER. *Atlas of the City of Three Rivers and County of Saint-Maurice*. S.I., Provincial Surveying, 1879.

TROIS-RIVIÈRES. Bibliothèque et Archives Nationales du Québec, Centre d'archives de la Mauricie et du Centre du Québec. *Fond Jules Martel*, 176-02-231/1, Port de Trois-Rivières, 1901-P2D8.

TROIS-RIVIÈRES. Bibliothèque et Archives Nationales du Québec, Centre d'archives de la Mauricie et du Centre du Québec. Localisation 1 E 010 08 – 002B – 01, contenant 1983-11-001/178.

II. LES SOURCES SECONDES

1 – Éléments méthodologiques

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline et Georges CHABOT. *Traité de géographie urbaine*. Paris, Armand Colin, 1963, 493 p.

DAVID, Alexander et Ommer ROSEMARY (dir.). *Volumes not values : Canadian sailing ships and world trades*. St.John, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1979, 373 p.

MARNOT, Bruno. « Interconnexion et reclassements : l'insertion des ports français dans la chaîne multimodale au XIX^e siècle ». *Métropolis Flux*. no 59 (janvier 2005), p. 10 - 21.

MARNOT Bruno. *La mondialisation au XIX^e siècle (1850-1914)*. Paris, Armand Colin, coll. « Histoire », 2012, p. 219.

MARNOT, Bruno. *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIX^e siècle (1815-1914)*. Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011, 589 p.

VIGARIE, André. *Géographie de la circulation. Tome II : La circulation Maritime*. Paris, Génin, coll. « Géographie économique et sociale », 1968, 492 p.

2 – Le Saint-Laurent et l'économie canadienne

CAMU, Pierre. *Le Saint-Laurent et les Grands Lacs au temps de la vapeur 1850-1950*. Québec, Hurtubise HMH, coll. « Cahiers du Québec collection géographie », 2005, 616 p.

COURVILLE, Serge, Jean-Claude ROBERT et Normand SEGUIN. *Le pays laurentien au XIX^e siècle, les morphologies de bases*. Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval coll. « Atlas historique du Québec », 1995, 171 p.

CREIGHTON, Donald. *The Empire of the St. Lawrence, 1760-1850, A Study in Commerce and Politics*. Toronto, MacMillan of Canada, 2002, 1980 (rééd.), 441 p.

FAUCHER, Albert. *Québec en Amérique au XIX^e siècle*. Montréal, Fides, 1973. 247 p.

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

HARDY, René. *La sidérurgie dans le monde rural, Les hauts fourneaux du Québec au XIX^e siècle*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, coll. « Géographie historique », 1995, 303 p.

LASSERRE, Jean-Claude. *Le Saint-Laurent grande porte de l'Amérique*. Québec, Hurtubise HMH, coll. « Cahier du Québec collection géographie », 1980, 753 p.

LEMELIN, André. « Le déclin du port de Québec et la reconversion économique à la fin du XIX^e siècle. Une évaluation de la pertinence de l'hypothèse du staple ». *Recherches sociographiques*. Vol. 22, no 2 (1981), p. 155 - 186.

MORNEAU, Jocelyn. *Petits pays et grands ensembles. Les articulations du monde rural au XIX^e siècle, l'exemple du lac Saint-Pierre*. Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, coll. « Géographie historique », 1999, 402 p.

PERRON, Normand. *L'État et le changement agricole dans Charlevoix, 1850-1950*. Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, coll. « Géographie historique », 2003, 318 p.

3 – Études des ports de Québec et de Montréal

BROUILLARD, Pierre. « La Commission du Havre de Montréal (1850-1896) ». BECHARD, Henri. *Montréal, artisans, histoire, patrimoine. Montréal*. Montréal, Fides, coll. « Société historique de Montréal », 1979, p. 83 - 102.

DAGENAIS, Michèle. *Montréal et l'eau : une histoire environnementale*. Montréal, Boréal, 2011, 306 p.

LINTEAU, Paul-André. « Le développement du port de Montréal au début du 20^e siècle ». *Historical Papers / Communications historiques*. Vol. 7, no 1 (1972), p. 181 - 205.

NORMAND, France. *Navigation intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIX^e siècle*. Mémoire de Maîtrise en études québécoises, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, 1988, 134 p.

NORMAND France. « La navigation intérieure à Québec au dernier quart du XIX^e siècle ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*. Vol. 43, no 3 (1990), p. 323 - 351.

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

VALLIERES, Marc (dir.). *Histoire de Québec et de sa région. Tome II : 1792-1939*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, coll. « Les régions du Québec », 2008, 688 - 1709 p.

4 – La socioéconomie de Trois-Rivières et de sa région

BELLAVANCE, Claude (dir.). *Histoire du Centre du Québec*, Québec. Les Presses de l'Université Laval, coll. « Les régions du Québec », 2013, p. 1021.

BELLAVANCE, Claude, Normand BROUILLETTE et Pierre LANTHIER. « Financement et industrie en Mauricie, 1900-1950 ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*. Vol. 40, n°1 (1986), p. 29-50.

BLANCHARD, Raoul. *Le Centre du Canada français : Province de Québec*. Montréal, Beauchemin, 1947. 577 p.

HARDY, René et Normand SEGUIN. *Forêt et société en Mauricie : La formation d'une région*. Québec, Septentrion, 2011 (2nd éd.), 337 p.

HARDY, René et Normand SEGUIN (dir.). *Histoire de la Mauricie*. Québec, Les Presses de l'Université Laval et l'Institut Québécois de Recherche sur la Culture, coll. « Les régions du Québec », 2004, 1137 p.

HOULD, Rejean. *La Traverse d'une rive à l'autre*. Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, 1978. 119 p.

LANTHIER, Pierre et Alain GAMELIN. *L'industrialisation de la Mauricie : dossier statistique et chronologique, 1870-1975*. Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, 1981, 489 p.

SYLVAIN. *Par les chemins qui marchent*. Trois-Rivières, Éditions du Bien public, 1965. 81 p.

THERIAULT, Yvon. *Trois-Rivières, ville de reflet*. Trois-Rivières, Édition du Bien public, 1954. 126 p.

TREPANIER, Guy. *Arrondissement historique et vieux port de Trois-Rivières : Étude historique et potentiel archéologique*. Trois-Rivières, Ville de Trois-Rivières, 1988, 366 p.

5 – Les élites urbaines et le développement local

CLIFTON Judith, Pierre LANTHIER et Harm G. SCHRÖTER, (dir.). *The Economic and Social Regulation of Public Utilities : an International History*. London/New-York, Routledge, 2013, 166 p.

GUERARD, François. *Les notables de Trois-Rivières au dernier tiers du XIX^e siècle*. Mémoire de maîtrise en études québécoises, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, 1984, 137 p.

GUERARD, François. « Les notables trifluviens au dernier tiers du 19^e siècle : stratégies matrimoniales et pratiques distinctives dans un contexte d'urbanisation ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*. Vol. 42, no 1 (1988), p. 27 - 46.

LEHOUX, Mireille. *Élus municipaux et promotion industrielle à Trois-Rivières 1870-1920*. Mémoire de maîtrise en études québécoises, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, 1994, 120 p.

NOOTENS, Thierry et Jean-René TUHOT (dir.). *Les figures du pouvoir à travers le temps : Formes, pratiques et intérêts des groupes élitaires au Québec, XVII^e-XX^e siècles*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, coll. « Cahiers du CIEQ », 2012, 112 p.

POULIN Pierre. *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*. Mémoire de maîtrise en histoire, Québec, Université Laval, 1985. 168 p.

PROVENCHER, Patrick. *La Chambre de commerce de Trois-Rivières : activités et composition socioprofessionnelle*. Mémoire de maîtrise en études québécoises, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, 2000, 149 p.

VALLEE, Gilles. *La Chambre de commerce de Trois-Rivières : 1871-1981 : participation et assises sociales du mouvement*. Mémoire de maîtrise en études québécoises, Trois-Rivières, Université du Québec à Trois-Rivières, 1989, 210 p.

VERRETTE, René. *Les idéologies du développement régional, le cas de la Mauricie 1850-1950*. Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, coll. « Géographie historique », 1999, 375 p.

ANNEXE 1.1
Mode de nomination et durée des mandats
des commissaires du havre de Trois-Rivières (1882-1911)

Nom du membre	Nomination par le gouvernement	Maire de Trois-Rivières	Président de la Chambre de commerce
Balcer, Henri-Mathias			1892-1894
Baptist, Alexander	1886-1896 (remercié)		1881-1886
Bellefeuille, François-Xavier	1882-1896 (remercié)		
Bellefeuille, Joseph-Frédéric		1905-1906	
Brunelle, Louis			1896-1898
Cooke, Richard-Stanislas	(1900-1905) démission	1896-1898	
Denoncourt, Nazaire-Lefebvre		1902-1904	
Drolet, Pierre, Albert	1905-1911 (remercié)		1898-1901
Dufresne, Louis-Édmond	1907-1911 (remercié)		
Dumoulin Sévère		1879-1885	
Duplessis, Nérée Lenoblet		1904-1905	
Fortin, Joseph-Louis	1905-1911		
Gouin, Pierre-Avila			1905-1909
Hart, Henry-Ézékiel	1896-1907 (décédé)		
Héту, J.-Édouard		1888-1889	
Houliston, Alexander	1896-1905 (démission)		
Lajoie, Napoléon-Édouard	1896-1900 (démission)		1894-1896
Lassonde Philippe			1909-1910
Mailhot, Henri-Gédéon		1885-1888	
Malone, Thomas			1903-1905
McDougall, James	1882-1886 (décédé)		
Normand, Louis-Philippe		1908-1913	
Normand, Téléspore-Eusèbe	1894 - 1896 (remercié)	1889-1894	
Olivier, Arthur		1898-1900	

Panneton, Philippe-Élisée	1882 - 1894 (élu maire)	1894-1896
Paquin, Louis-Dosithée		1900-1902 et 1905
Peltier, J. Alfred		1910-1911
Rocheleau, Edouard A.		1886
Tourigny, François-Siméon		1906-1908
Vanasse, Pierre-Benjamin		1886-1892
William, R.W.		1901-1903

Sources : Données compilées par nos soins à partir des *Décrets du Conseil privé du Canada* pour les nominations effectuées par le Gouverneur général en Conseil. Pour le maire et le président de la Chambre de commerce de Trois-Rivières, nous avons respectivement utilisé la liste des maires de Trois-Rivières compilée par René Verrette dans *Les idéologies du développement régional* et la liste des présidents de la Chambre de commerce issue de l'*Album souvenir 1881-1981*, de l'organisme.

ANNEXE 1.2
Participation des membres de la commissaires du havre
au conseil de ville de Trois-Rivières (1870-1920)

Nom du membre	Échevin	Maire
Balcer, Henri-Mathias	1871-1872	
Baptist, Alexander	1870-74, 1877-80, 1889-94 et 1896	
Bellefeuille, François-Xavier	1871-75 et 1877	
Bellefeuille, Joseph-Frédéric	1902-04 et 1911-12	1905-1906
Brunelle, Louis	1873-76, 1883-85, 1887-90, 1892 et 1894	
Cooke, Richard-Stanislas	1880-85 et 1888	1896-1898
Denoncourt, Nazaire-Lefebvre	1870-71	1902-1904
Drolet, Pierre, Albert	1905	
Dufresne, Louis-Édmond	1895-97 et 1909	
Dumoulin Sévère		1879-1885
Duplessis, Nérée Lenoblet	1902-03	1904-1905
Fortin, Joseph-Louis	1901-04, 1906-07	
Gouin, Pierre-Avila	1888-89, 1901 et 1903-04	
Hart, Henry-Ézékiel	1877	
Héту, J.-Édouard	1885-87 et 1902	1888-1889
Houliston, Alexander	1886-89, 1895-97 et 1899-02	
Lajoie, Napoléon-Édouard	1883-85 et 1897-99	
Lassonde Philippe		
Mailhot, Henri-Gédéon	1870	1885-1888
Malone, Thomas		
McDougall, James	1874-75	
Normand, Louis-Philippe	1900	1908-1913
Normand, Télésphore-Eusèbe	1882-83	1873-1876 et 1889-1894
Olivier, Arthur		1898-1900
Panneton, Philippe-Élisée	1893 et 1898	1894-1896
Paquin, Louis-Dosithée	1897-99 et 1903	1900-1902 et 1905
Peltier, J. Alfred	1909-10	
Rocheleau, Edouard A.	1875-76	
Tourigny, François-Siméon	1901-05	1906-1908
Vanasse, Pierre-Benjamin	1874-76, 1878-84 et 1886-91	
William, R.W.		

Sources : Ces données ont été compilées par nos soins, à partir du mémoire de maîtrise de Mireille Lehoux, *Élus municipaux et promotion industrielle à Trois-Rivières 1870-1920*, pour la liste des échevins. Pour les maires, nous nous sommes référés à la liste compilée par René Verrette dans *Les idéologies du développement régional*.

ANNEXE 1.3
Les membres de la CHTR durant l'exercice de leur fonction (1882-1911)
Les déclarations des professions et leur répartition
en catégories socioprofessionnelles

Nom du membre	Professions/occupations durant leur(s) mandat(s)	Catégories socioprofessionnelles
Balcer, Henri-Mathias	Importateur et fabricant de chapeaux et de gants (1892-1894)	Manufacturier
Baptist, Alexander	Marchand de bois (la famille Baptist possède la scierie de l'Île de la Potherie) (1881-1896)	Manufacturier
Bellefeuille, François-Xavier	De Bellefeuille & Frère, fabricants de moulin à battre (1882-1896)	Manufacturier
Bellefeuille, Joseph-Frédéric	De Bellefeuille & Giroux, importateur et vente en gros et au détail (1905-1906)	Marchand
Brunelle, Louis	De Brunelle Ls & frère, marchands épiciers (1896-1898)	Marchand
Cooke, Richard-Stanislas	Avocat (1896-1904) ; Juge à la Cour suprême (1905)	Profession libérale
Denoncourt, Nazaire-Lefebvre	Avocat (1902-1904)	Profession libérale
Drolet, Pierre, Albert	De Drolet, Lasonde & Cie, marchands de nouveautés en gros, importateurs (1905-1911)	Marchand
Dufresne, Louis-Édmond	Propriétaire de l'Hôtel Dufresne (1907-1908) ; rentier (1908-1911)	Autres
Dumoulin Sévère	Avocat (1882-1885)	Profession libérale
Duplessis, Nérée Lenoblet	Avocat (1904-1905)	Profession libérale
Fortin, Joseph-Louis	Marchand de nouveautés et de marchandises générales (1905-1911)	Marchand
Gouin, Pierre-Avila	Marchand de fer, importateur (1905-1909)	Marchand
Hart, Henry-Ézékiel	Rentier (1896-1907)	Autres
Hétu, J.-Édouard	Médecin (1888-1889)	Profession libérale

Houliston, Alexander	Avocat (1896-1898 et 1901-1904) ; teneur de livre (1899-1901) ; collecteur des douanes (1904-1905)	Profession libérale
Lajoie, Napoléon-Édouard	Marchand de nouveautés (1896-1900)	Marchand
Lassonde Philippe	De Drolet, Lassonde & Cie, marchands de nouveautés en gros (importateur) (1909-1910)	Marchand
Mailhot, Henri-Gédéon	Avocat (1885-1888)	Profession libérale
Malone, Thomas	Marchand de bois (1903-1905)	Marchand
McDougall, James	Marchand de fer (1882-1886)	Manufacturier
Normand, Louis-Philippe	Médecin (1908-1911)	Profession libérale
Normand, Téléphore-Eusèbe	Notaire (1886-1889) ; contracteur (1889-1896)	Profession libérale
Olivier, Arthur	Avocat (1898-1900)	Profession libérale
Panneton, Philippe-Élisée	Gérant de la Banque d'Hochelaga (1882-1885) et de la Banque du Peuple (1886-1896)	Autre
Paquin, Louis-Dosithée	Avocat (1900-1902 et 1905)	Profession libérale
Peltier, J. Alfred	Pharmacien (1910-1911)	Profession libérale
Rocheleau, Edouard A.	Marchand (1886)	Marchand
Tourigny, François-Siméon	Avocat (1906-1908)	Profession libérale
Vanasse, Pierre-Benjamin	Bourgeois (1886-1889) ; collecteur des douanes (1889-1892)	Autres
William, R.W.	Pharmacien (1901-1903)	Profession libérale

Sources : Données compilées par nos soins, à partir des *Almanachs de la ville de Trois-Rivières* et de la base de données en histoire régionale de la Mauricie du CIEQ.

ANNEXE 1.4
Tarifs des droits portuaires établis par la CHTR (1882 à 1911)¹

DROITS DE HAVRE IMPOSÉS SUR LES NAVIRES

Les droits de havre imposés sur les navires concernent l'ensemble des bâtiments, chargeant ou déchargeant des marchandises, dans le havre de Trois-Rivières. Les navires qui ne font que passer ou s'arrêter pour faire le plein de vivres ou de combustible en sont cependant exempts. Pour les années 1882 à 1911, les droits sont les suivants :

Sur les bateaux à vapeur traversiers, petits vapeurs du marché, vapeurs à l'usage des établissements industriels de la place ou appartenant à des particuliers, navigant dans le, ou allant au havre de Trois-Rivières :

	1882	1895	1897	1899
Pour la saison selon le tonnage (chaque) :	5 à 10 \$			

Sur les bateaux à vapeur de la Compagnie du Richelieu et Ontario et sur les bateaux à vapeur de toute autre compagnie naviguant entre Montréal et Québec, faisant escale à Trois-Rivières, ou navigant entre Montréal et Trois-Rivières ou entre Québec et Trois-Rivières² :

	1882	1895	1897	1899
Pour la saison (chaque) :	50 \$	50 \$	500 \$	500 \$

¹ *Décret du Conseil privé du Canada* (DCP), du 22 février 1883, p. 68 ; DCP, du 07 mai 1895, p. 5 ; DCP, 30 décembre 1897, p. 8 ; DCP, du 16 août 1899, p. 10.

² Après 1897, il est ajouté la mention : « freight and passengers included »

Sur les autres bateaux à vapeur transportant occasionnellement soit du fret ou des passagers, mais ne formant pas de ligne régulière, naviguant dans le, ou allant au havre de Trois-Rivières :

	1882	1895	1897	1899
Pour chaque usage du port :	5 \$	5 \$	2,50 \$	2,50 \$

Sur les bateaux remorqueurs et autres petits bateaux à vapeur de la rivières [sic], naviguant dans le, ou allant au havre de Trois-Rivières :

	1882	1895	1897	1899
De plus de 20 tonneaux de jauge, lors du premier voyage :	3 \$	3 \$		
De moins de 20 tonneaux de jauge, lors du premier voyage :	2 \$	2 \$		
Pour les voyages suivants durant la saison :	demi-droits	demi-droits		
De plus de 20 tonneaux de jauge, par voyage :			1,50 \$	1,50 \$
De moins de 20 tonneaux de jauge, par voyage :			1 \$	1 \$

Sur les goëlettes et les barges :

	1882	1895	1897	1899
De 25 à 80 tonneaux, lors du premier voyage, par tonneau de jauge :	2 cts	2 cts	2 cts	2 cts
De 80 à 200 tonneaux, lors du premier voyage, par tonneau de jauge :	3 cts	3 cts	3 cts	3 cts
Pour les voyages suivants durant la saison :	demi-droits	demi-droits	demi-droits	demi-droits

Sur tout autre vaisseau ou embarcation de moins de 25 tonneaux, qu'il soit jaugé ou non, et point compris dans les dispositions qui précèdent :

	1882	1895	1897	1899
Pour chaque voyage :	25 cts	25 cts	25 cts	25 cts
Pour la saison :	1,50 \$	1,50 \$	1,50 \$	1,50 \$

Sur les steamers et navires à voiles venant de, ou faisant le trafic dans les lieux en dehors de la province de Québec, entrant dans le port de Trois-Rivières et s'en servant et non compris dans les précédentes dispositions :

	1882	1895	1897	1899
Par tonneau de jauge :	3 cts	3 cts	3 cts	3 cts

Sur les vapeurs du Golfe et les vapeurs transatlantiques, entrant dans le havre de Trois-Rivières et s'en servant soit pour charger ou décharger une partie de leur cargaison, pour chaque jour de vingt-quatre (24) heures ou fraction de jour qu'ils resteront dans le port, le temps à compter de l'heure de leur arrivée à celle de leur départ :

	1882	1895	1897	1899
Par tonneau de jauge et par jour :	0,75 cts	0,75 cts		
Par tonne de marchandises chargées ou déchargées, pour les navires chargeant ou déchargeant moins de 500 tonnes :			3 cts	3 cts
Par tonneau jauge et par jour, sauf le dimanche, pour les navires chargeant ou déchargeant plus de 500 tonnes :			0,75 cts	0,75 cts

Sur tout autre navire, non compris ci-dessus, et après 1899, pour les navires transportant du charbon :

	1882	1895	1897	1899
Par tonneau de jauge et par jour :	0,5 cts	0,5 cts	0,5 cts	0,5 cts

Sur les bateaux hivernant dans le havre de Trois-Rivières :

	1882	1895	1897	1899
Vapeur ou remorqueur de plus de 20 tonneaux de jauge, par tonneau :	5 cts	5 cts	-	-
Vapeur ou remorqueur de moins de 20 tonneaux de jauge, chaque :	1 \$	1 \$	-	-
Autres vaisseaux de plus de 20 tonneaux de jauge, par tonneau :	3 cts	3 cts	-	-
Autres vaisseaux de moins de 20 tonneaux de jauge, par saison d'hiver, chaque :	50 cts	50 cts	-	-

DROITS DE HAVRE IMPOSÉS SUR LES MARCHANDISES IMPORTÉES ET EXPORTÉES DU PORT DES TROIS-RIVIÈRES

Les Droits de havre sont imposés sur tous les effets, denrées et marchandises importées ou exportées du port de Trois-Rivières par voie de mer, du fleuve ou par les États-Unis, même en transit, pour tous les lieux en dehors de la province.

Lorsque les effets, denrées ou marchandises ne sont pas spécifiés dans la liste ci-dessous, les droits de havre imposés sur les marchandises importées et exportées du port de Trois-Rivières sont d'un cinquième pour cent de leur valeur après constatation de la facture. Ils ne sont pas modifiés en 1895 hormis le fait qu'aucun article pourra payer moins de cinq cents la tonne. Après 1897, il est indiqué que les tarifs pour des marchandises dont il n'est pas précisé les frais sont d'un centime pour cent livres.

En 1897 comme en 1899, il est précisé que les droits de havre sur les marchandises sont inclus dans les droits de quaiage exigés par les commissaires sur leurs quais.

Tarifs des droits de havre imposés sur les marchandises importées et exportées du port des Trois-Rivières pour les années 1882 à 1911

Marchandises	Tarifs pour les années subséquentes à			
	1882	1895	1897	1899
A				
Ancre, pièce	5 cts	5 cts	-	-
Amidon, 100 livres	1 cts	1 cts	-	-
Argile, tonne	-	-	5 cts	5 cts
Avoine, 100 boisseaux	10 cts	10 cts	-	-

B				
Balais, douzaine	0,5 cts	0,5 cts	-	-
Bardeaux, 1000	2 cts	2 cts	2 cts	2 cts
Barils vides, 100	10 cts	10 cts	-	-
Bêtes à cornes, pièce	3 cts	3 cts	-	-
Beurre, tonne	-	-	5 cts	5 cts
Bœuf salé, baril	1,5 cts	1,5 cts	-	-
Bière, 100 gallons	5 cts	5 cts	-	-
Biscuits, 100 livres	2 cts	2 cts	-	-
Blé, 100 boisseaux	15 cts	15 cts	-	-
Bois de chauffage, corde	2 cts	2 cts	2 cts	2 cts
Bois de pulpe, corde	-	-	3 cts	3 cts
Bois scié, 1000 pieds, mesure de planche	3 cts	3 cts	3 cts	3 cts
Bois quarré : bois franc, 100 pieds cubes	10 cts	10 cts	-	-
Bois quarré : bois mou, 100 pieds cubes	5 cts	5 cts	-	-
Bobines, masse	1 cts	1 cts	-	-
Billots : pin, pièce	1 cts	1 cts	-	-
Billots : épinette, pièce	0,25 cts	0,25 cts	-	-
Brai, baril	1 cts	1 cts	-	-
Briques, 1000	5 cts	5 cts	5 cts	5 cts
C				
Caisses vides, 100	10 cts	10 cts	-	-
Chandelles, 100 livres	3 cts	3 cts	-	-
Charbon, tonne	5 cts	5 cts	5 cts	5 cts
Charrues, pièce	2 cts	2 cts	-	-
Chevaux, pièce	1 cts	1 cts	-	-
Ciment, tonne	5 cts	5 cts	5 cts	5 cts
Clous, tonne	5 cts	5 cts	-	-
Cochons, pièce	2 cts	2 cts	-	-
Cordage, 100 livres	1 cts	1 cts	-	-
Cuir, 100 livres	2 cts	2 cts	-	-
Cuir brut, tonne	-	-	5 cts	5 cts
D				
Douves, 1000 pieds mesure de planche	10 cts	10 cts	-	-
E				
Eau-de-vie, 100 gallons	20 cts	20 cts	-	-
Écorce, corde	5 cts	5 cts	-	-
Écorce à tan, 100 paquets	-	-	5 cts	5 cts
Épices, 100 livres	1 cts	1 cts	-	-
Enclumes, pièce	5 cts	5 cts	-	-
F				
Farine, baril	1 cts	1 cts	-	-
Farine, tonne	-	-	5 cts	5 cts

Fer et fonte, tonne	5 cts	5 cts	5 cts	5 cts
Foin, tonne	5 cts	5 cts	5 cts	5 cts
Fil de fer, 100 livres	1 cts	1 cts	-	-
Fromage, tonne	-	-	5 cts	5 cts
Futailles vides, 100	15 cts	15 cts	-	-
G				
Gin, 100 gallons	15 cts	15 cts	-	-
Gin, caisse	1 cts	1 cts	-	-
Goudron, baril	1 cts	1 cts	-	-
Grains, 100 boisseaux	15 cts	15 cts	-	-
Grains, tonne	-	-	5 cts	5 cts
Graine de lin, 100 boisseaux	15 cts	15 cts	-	-
Graine de semence, 100 boisseaux	15 cts	15 cts	-	-
Graisse, 100 livres	3 cts	3 cts	-	-
Guenilles, tonne	5 cts	5 cts	-	-
Gypse, tonne	-	-	5 cts	5 cts
H				
Huile de toute espèce, 100 gallons	5 cts	5 cts	-	-
Huîtres, le boisseau	0,25 cts	0,25 cts	-	-
L				
Lattes, 1000	1 cts	1 cts	0,5 cts	0,5 cts
M				
Manches à ballais et à outils, grosse	1 cts	1 cts	-	-
Mastique, 100 livres	1 cts	1 cts	-	-
Mélasses, 100 gallons	5 cts	5 cts	-	-
Minerais de toute espèce, tonne	5 cts	5 cts	5 cts	5 cts
Moutons, chaque	1 cts	1 cts	-	-
P				
Paille, 100 bottes	3 cts	3 cts	-	-
Papier, tonne	-	-	5 cts	5 cts
Papier (enveloppes), 100 livres	1 cts	1 cts	-	-
Peaux vertes, moutons et veaux, douzaine	1 cts	1 cts	-	-
Peaux vertes, bœufs et chevaux, douzaine	2 cts	2 cts	-	-
Peaux vertes, buffles et élans, douzaine	3 cts	3 cts	-	-
Peinture, 100 livres	1 cts	1 cts	-	-
Pelles, douzaine	1 cts	1 cts	-	-
Phosphate, tonne	5 cts	5 cts	-	-
Pierre, tonne	-	-	5 cts	5 cts
Pierre de taille, 100 pieds cubes	5 cts	5 cts	-	-
Plâtre, tonne	5 cts	5 cts	-	-
Poisson, baril	1 cts	1 cts	-	-
Pointes en fer, tonne	10 cts	10 cts	-	-
Pommes, boisseaux	0,25 cts	0,25 cts	-	-

Pommes de terre, 100 boisseaux	10 cts	10 cts	-	-
Porc salé, baril	2 cts	2 cts	-	-
Poteaux de télégraphes, 100 pièces	-	-	25 cts	25 cts
Poterie, tonne	5 cts	5 cts	-	-
Poterie détachée, 100 pièces	5 cts	5 cts	-	-
Poudre, 100 livres	5 cts	5 cts	-	-
Produits chimiques, tonne	-	-	5 cts	5 cts
Pulpe à papier, tonne	-	-	5 cts	5 cts
R				
Résine, baril	1 cts	1 cts	-	-
Riz, 100 livres	1 cts	1 cts	-	-
S				
Sable, tonne	5 cts	5 cts	5 cts	5 cts
Savon, boîte	1 cts	1 cts	-	-
Seaux, douzaine	0,5 cts	0,5 cts	-	-
Sel, tonne	5 cts	5 cts	5 cts	5 cts
Son, 100 livres	1 cts	1 cts	-	-
Souffre, tonne	-	-	5 cts	5 cts
Suif, 100 livres	1 cts	1 cts	-	-
Sucre, 100 livres	1 cts	1 cts	-	-
Sirops, 100 gallons	5 cts	5 cts	-	-
T				
Tôle, boîte	0,5 cts	0,5 cts	-	-
Tabac en poudre, 100 livres	1 cts	1 cts	-	-
Tabac en feuilles, 100 livres	2 cts	2 cts	-	-
Tabac en feuilles, futailles	5 cts	5 cts	-	-
Thé, boîte	1 cts	1 cts	-	-
Traverses de chemin de fer, 100 pièces	20 cts	20 cts	15 cts	15 cts
V				
Veaux, chaque	1 cts	1 cts	-	-
Vernis, barils	0,5 cts	0,5 cts	-	-
Vins, 100 gallons	10 cts	10 cts	-	-
Vitres, boîtes	0,25 cts	0,25 cts	-	-
Voitures, chaque	5 cts	5 cts	-	-
W				
Whisky, chaque	5 cts	5 cts	-	-

Sources : Nous avons compilé ces données à partir des Décrets du Conseil Privé, du 22 février 1883, p. 68; DCP, du 07 mai 1895, p. 5 ; DCP, du 30 décembre 1897, p. 8 ; DCP, du 16 août 1899, p. 10.

DROITS DE QUAIIAGE

Les droits de quaiage concernent l'ensemble des effets, denrées et marchandises, animaux vivants, etc. débarqués ou embarqués des quais des Commissaires du havre. Les tarifs sont donnés par tonne de 2000 livres ou de 40 pieds cubes, les deux mesures étant acceptées.

Toutes les marchandises non comprises dans l'énumération suivante sont imposées à raison de dix cents par tonne. Si les commissaires ne peuvent ni les mesurer, ni les peser, ils ont le droit de percevoir jusqu'à un quart pour cent de la valeur des produits en question, après constatation de la facture. Des frais minimums de cinq cents sont applicables et les marchandises ne peuvent rester plus de cinq jours sur les quais sans avoir à payer un droit proportionnel au temps et à l'espace occupé après accord des commissaires.

Après 1897, les droits de havre sur les marchandises sont inclus dans les droits de quaiages exigées sur les quais des Commissaires.

Tarifs des droits de quaiages pour les années 1882 à 1911

Marchandises	Tarifs pour les années subséquentes à			
	1882	1895	1897	1899
Argiles (par tonne)	-	-	10 cts	10 cts
Bêtes à cornes (3 pour une tonne)	10 cts	10 cts	10 cts	10 cts
Beurre et fromages (par tonne)	-	-	10 cts	10 cts
Bois à pulpe (la corde)	-	7 cts	7 cts	7 cts
Bois de chauffage (la corde)	5 cts	3 cts	5 cts	5 cts
Bois sciée ou quarré (les mille pieds mesure de planche)	10 cts	-	10 cts	7,5 cts
Briques (les mille)	10 cts	7 cts	10 cts	10 cts
Briques à feu (par tonne)	10 cts	-	-	-
Charbon (par tonne)	10 cts	10 cts	10 cts	7,5 cts
Chaux (par tonne)	10 cts	-	-	-
Chevaux (2 pour une tonne)	10 cts	10 cts	10 cts	10 cts
Ciment (par tonne)	-	-	10 cts	10 cts
Cochons (10 pour une tonne)	10 cts	10 cts	10 cts	10 cts
Colis et contenus	10 cts	-	-	-
Écorce à tan (les 100 paquets)	-	8 cts	10 cts	10 cts
Farines (9 barils pour une tonne)	10 cts	-	10 cts	10 cts

Fer en gueuse et en barre (par tonne)	10 cts	-	10 cts	10 cts
Foins (par tonne)	10 cts	10 cts	10 cts	10 cts
Fourrures (par tonne)	-	-	10 cts	10 cts
Goudron (7 barils pour une tonne)	10 cts	-	-	-
Grains et semences de toutes sortes (par tonne)	10 cts	10 cts	10 cts	10 cts
Gypse (par tonne)	-	-	10 cts	10 cts
Minerai de fer et autres (la tonne)	-	10 cts	10 cts	10 cts
Moutons (15 pour une tonne)	10 cts	10 cts	10 cts	10 cts
Pailles (par tonne)	10 cts	10 cts	-	-
Papier (par tonne)	-	-	10 cts	10 cts
Phosphates (par tonne)	10 cts	-	-	10 cts
Pierres non ouvrées (la tonne)	-	10 cts	10 cts	10 cts
Plâtres (par tonne)	10 cts	-	-	-
Poissons (7 barils pour une tonne)	10 cts	-	-	-
Pommes (9 barils pour une tonne)	10 cts	-	-	-
Pommes de terre (9 barils pour une tonne)	10 cts	-	-	-
Potasse (3 barils pour une tonne)	10 cts	-	10 cts	-
Poteaux de télégraphes (les 100 pièces)	-	50 cts	50 cts	50 cts
Produits chimiques (par tonne)	-	-	10 cts	10 cts
Pulpe de bois et autres (la tonne)	-	10 cts	10 cts	10 cts
Résine (7 barils pour une tonne)	10 cts	-	-	-
Sels (par tonne)	10 cts	10 cts	10 cts	10 cts
Sable (par tonne)	-	-	10 cts	10 cts
Souffre (par tonne)	-	-	10 cts	10 cts
Traverses de chemins de fer (les 100 pièces)	-	15 cts	25 cts	25 cts
Viandes salées et fraîches (par tonne)	10 cts	-	-	-

Sources : *Ibid.*

ANNEXE 1.5

Extrait de *The City of Three-Rivers as a Sea-Port and a Net-Work of Rail-Road*, présentant une comparaison des coûts, pour le chargement d'un navire de 700 tonneaux au port de Montréal, de Québec et de Trois-Rivières¹

This we trust the proper mercantile way to compare the values of shipping ports, and we hope by such a comparison to be able to establish the undeniable advantages of the Port of Three-Rivers.

To simplify matters we will assume the freight to be same from each port, say 80 sh.stg. equal to about \$7000—the vessel being supposed to carry 350 standard—and we proceed to give a statement of the ship's expenses at each port.

— — — — — PORT OF MONTREAL — — — — —

Towage up and down the river	\$ 500.00
Pilotage do do	85.00
Towages of vessel in harbor	25.00
Harbor Dues on ballast 300 tons @ 10 cents	50.00
do on outward cargo, say 350 standard of deals @ 10 cents per 1000 feet Board measure	69.25
do on vessel, say 20 days at the rate of ½ cents per ton per day	105.00
Cost of discharging ballast	45.00
Stowage for 350 Petersburg Standard deals @ 1.00 per standard	350.00
Police dues	21.00
Port Warden fee	6.00
Brokerage	10.00
	— — — — —
	\$ 1246.25

— — — — — PORT OF QUEBEC — — — — —

Towages in harbor to and from ballast groun [sic] and loading berth etc.	\$ 50.00
Pilotage for movings in harbor	15.00
Moorage, say 15 days	50.00
Harbor dues	35.00
Police dues	14.00
Stowage 350 standard deals @ \$ 1.00	350.00
Bateau hire	20.00

¹ George Balcer, *The City of Three-Rivers as a Sea-Port and a Net-Work of Rail-Road*, Three-Rivers, Journal des Trois-Rivières, 1880, p. 52-53.

Brokerage 10.00

\$ 544.00

PORT OF THREE-RIVERS

Towages up an down the river		\$ 250.00
Pilotage do do		50.00
Harbor masters' fee		5.00
Bateau hire		10.00
Brokerage		5.00
Stowing cargo 350 standard of deals viz :		
1 stevedore 12 days @ \$ 2.50	\$ 30.00	
2 assistants 12 days each, equal to 24 days @ \$ 1.50	36.00	66.00
(N.B.) The ships crew always puts in the cargo at the Port of Three-Rivers		

\$ 386.00

Rapport-Gratuit.com

ANNEXE 3.1

Extrait du récapitulatif des importations et des exportations, tiré du rapport annuel des commissaires du havre de Trois-Rivières pour l'année 1894

	\$	\$
En 1894, le volume total de notre commerce, d'après les rapports de la douane et des consuls, pour le port et les ports extérieurs des Trois-Rivières, s'est chiffré par 81,114,391.		
Divisé comme suit :—		
Exportations.....		944,276
Importations.....		170,125
Contre un total de 8989,691 en 1893.		
Les exportations sont divisées comme suit :—		
Aux Etats-Unis—		
23,625,000 pieds de bois de service.....	341,583	
30,175 cordes de bois à pulpe.....	127,370	
Pulpe de bois.....	56,357	
3,427 tonnes de foin.....	24,847	
Bardeaux.....	13,944	
Traverses de chemins de fer.....	10,422	
Autre bois.....	4,547	
Lattes.....	1,610	
Allumettes.....	1,000	
Douves.....	816	
Agneaux et moutons.....	12,992	
Minéraux, etc.....	7,548	
Peaux et fourrures.....	3,719	
Chevaux.....	296	
Mobilier.....	19,394	
Divers.....	6,688	
		633,033
A la Grande-Bretagne—		
22,561,250 pieds de bois de service.....	267,874	
Pulpe de bois.....	33,460	
Cuir, chaussures.....	2,120	
		303,454
A Terre-Neuve—		
Bois de service.....	1,158	
520 tonnes de foin.....	4,010	
		5,168
A l'Allemagne—		
Fourrures.....		2,021
Total des exportations.....		944,276

Source : Document de la Session du Canada (DSC) 1895, vol 8, n° 11c, « Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries » (RAMMP) 1894, RCHTR 1894, p. 124.

ANNEXE 3.2

Relevé du nombre et du tonnage des voiliers et vapeurs ayant fait leur déclaration d'entrées et de sorties au bureau de douane de Trois-Rivières, durant l'année 1894

RELEVÉ du nombre et du tonnage des voiliers et vapeurs ayant fait leur déclaration d'entrée et de sortie au bureau de douane des Trois-Rivières durant l'année 1894.

Relevé des navires entrés au port.			Relevé des navires sortis du port.		
	N°	Tonnage.		N°	Tonnage.
Total des arrivages.....	40	56,263	Total des navires partis.....	40	56,263
Vapeurs.....	26	42,111	Anglais.....	23	35,968
Voiliers.....	14	14,152	Scandinaves.....	14	14,152
			Belges.....	2	3,743
			Français.....	1	2,400
Partant de			Allant à des		
Ports de l'intérieur.....	22	37,275	Ports de la Grande-Bretagne.....	31	46,759
do norvégiens.....	8	7,929	do des provinces maritimes.....	4	4,836
do de la Grande-Eretagne.....	6	6,232	do de l'intérieur.....	1	2,400
do des provinces maritimes.....	4	4,836	do de Terre-Neuve.....	2	2,268

PORT DES TROIS-RIVIÈRES.

Vapeurs arrivés.....	22	36,611	Vapeurs partis pour la Gr.-Bretagne	15	30,290
Voiliers do.....	1	915	do pour les prov. marit.	4	4,836
			do pour les pts de l'intér.		

PORTS EXTÉRIEURS—BATISCAN.

Vapeurs arrivés.....	1	900	Vapeurs partis pour la Gr.-Bretagne	10	9,912
Voiliers do.....	9	9,012			

LAC SAINT-PIERRE—PIERREVILLE, LOUISEVILLE.

Vapeurs arrivés.....	3	4,600	Vapeurs partis pour la Gr.-Bretagne	7	8,825
Voiliers do.....	4	4,223			

TRAFFIC LOCAL.

	Nombre.	Tonnage.
Bateaux, non enregistrés.....	167
Goélettes.....	11	751
Barges.....	49	4,636
Vapeurs et remorqueurs.....	148	23,903
		29,290
Barges américaines.....	345	32,279
	711	61,439

(Non compris les bateaux de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, ni les vapeurs locaux.)

Source : DSC 1895, vol 8, n° 11c, RAMMP 1894, RCHTR 1894, p. 123.

ANNEXE 4.1.

Extrait de « *La Traverse* » d'une rive à l'autre : entente conclue entre la Ville de Trois-Rivières et le capitaine Charles Bourgeois pour le service de « la Traverse » (1905)¹

Les soussignés, chargés par les Comités Permanents de ce Conseil de s'entendre avec Mr. le Capitaine Charles Bourgeois pour l'établissement d'une traverse régulière de bateau à vapeur entre cette Cité et la paroisse de Ste. Angèle de Laval sur la rive sud du fleuve St. Laurent, ont l'honneur de vous faire rapport qu'ils se sont réunis le 14 et 16 du présent mois pour discuter ce projet avec Mr. le Capitaine C. Bourgeois, et qu'ils sont venus à une entente aux conditions suivantes qu'ils vous soumettent :

1° Mr. Charles Bourgeois serait disposé de tenir la traverse entre cette Cité et la paroisse de Ste. Angèle de Laval avec le vapeur Glacial et se conformer à l'horaire qui a été établi par une résolution de Votre Conseil en date du 29 juillet 1901.

2° Le tarif qu'il serait disposé d'accepter pour le transport des personnes et marchandises serait le suivant :

		Été	Hiver
Chaque personne au-dessus de 12 ans,	aller et retour le même jour	10 ¢	25 ¢
Chaque personne au-dessous de 12 ans,		5 ¢	15 ¢
Un mouton		5 ¢	5 ¢
Un cochon mort		10 ¢	10 ¢
Un veau		10 ¢	10 ¢
Un quart d'huile de charbon		15 ¢	20 ¢
Un coffre ordinaire de viande		10 ¢	10 ¢
Une tonne de mélasse		50 ¢	75 ¢
Une bête à cornes		25 ¢	50 ¢
Un cheval		25 ¢	50 ¢
Une voiture, avec son conducteur, chargée de 1000 lbs		25 ¢	50 ¢
Une voiture, avec son conducteur, chargée de 2000 lbs		50 ¢	1 \$

¹ Tiré du procès-verbal du 31 mars 1905 de la corporation de la Cité des Trois-Rivières, cité dans Réjean Hould, « *La Traverse* » d'une rive à l'autre. Trois-Rivières, 1978, p. 51-52.

Les voitures contenant un poids plus élevé que celui ci-dessus mentionné seront chargés [sic] au prix de 3,5 ¢ en été et 5 ¢ en hiver par 100 livres additionnelles, et lorsqu'un coffre de viande contiendra plus de 300 lbs il sera payé 3,5 ¢ pour chaque 100 lbs additionnelles.

3° Les traverses d'été commenceront le premier de mai pour se terminer le quinzième jour de Novembre de chaque année, et les traverses d'hiver commenceront le quinze de novembre pour se terminer le premier de Mai de l'année suivante.

4° Les tarifs ci-dessus mentionnés, ainsi que les heures de départs et d'arrivée [sic] du dit bateau devront être encadrés et recouverts d'une vitre, et placés [sic] dans le dit bateau traversiers à deux endroits différents et bien visibles [sic] du public voyageur.

5° Mr. Charles Bourgeois paierait la somme de trois cents piastres pour le droit exclusif de tenir cette traverse durant l'espace d'une année à compter du premier mai prochain (1905).

C'est la meilleure entente à laquelle nous avons pu arriver après avoir discuté longuement cette question avec Mr. Bourgeois et dans l'intérêt public nous suggérons au Conseil d'en faire l'essai pour une année, cela n'empêchera pas le dit Conseil d'accorder un autre permis pour tenir une traverse entre cette cité et la paroisse de St. Grégoire.

Respectueusement soumis,
(Signé) F.A. Verrette,
Charles Pagé,
P.J. Héroux.