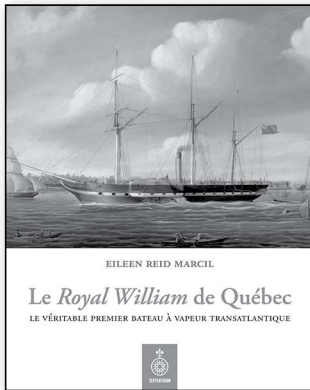


Compte rendu

Claude La Charité

Eileen Reid Marcil, *Le Royal William de Québec. Le véritable premier bateau à vapeur transatlantique*, traduit de l'anglais par Louis Courteau, Québec, Septentrion, 2022, 122 p., 29,95 \$.



Docteure de l'Université Laval, Eileen Reid Marcil, qui a récemment célébré son centième anniversaire, est l'auteure d'ouvrages de référence sur la construction navale, notamment *On chantait « Charley-Man » La construction des grands voiliers à Québec de 1763 à 1892*, publié en 2001 aux Éditions GID. Elle récidive avec une magistrale étude sur le *Royal William*, publiée en anglais en 2020 chez Baraka Books et en traduction française aux Éditions du Septentrion en 2022.

Si le nom évoque surtout de nos jours un hôtel du boulevard Charest dans le quartier Saint-Roch de Québec, le *Royal William* a été en son temps un bateau à vapeur particulièrement célèbre. Propriété de la Quebec and Halifax Steam Navigation Company, le navire fut conçu par James Goudie et ses moteurs par l'ingénieur écossais John Lowe. Construit au chantier naval Campbell et Black de Cape Cove (l'anse au Foulon), il fut baptisé le 29 avril 1831 par Lady Aylmer, femme du gouverneur général, avant d'être remorqué à Montréal pour l'installation des moteurs, achevée le 10 août, à la fonderie Bennet et Henderson.

Le 24 août 1831, le *Royal William* entreprenait sa première navette entre Québec et Halifax, avec des escales au Nouveau-Brunswick et à l'île du Prince-Édouard. En plus de prendre à bord des passagers, il était chargé d'acheminer le courrier entre le Bas-Canada et la Nouvelle-Écosse. Après une première année d'opérations déficitaire et une deuxième année marquée par une épidémie de choléra, le bateau à vapeur fut vendu aux enchères en 1833 à un groupe de marchands de Québec.

Cherchant à le revendre, les nouveaux propriétaires l'envoyèrent d'abord à Boston, où il reçut la visite du président des États-Unis, Andrew Jackson, attiré par ce premier vapeur britannique arrivé au pays. Faute d'acquéreur, le *Royal William* mit ensuite le cap sur l'Angleterre. Parti de Québec le 5 août 1833, il fit escale le 18 août à Pictou, en Nouvelle-Écosse, avant d'atteindre la Manche le 9 septembre après 21 jours de traversée. Vendu à l'armateur anglais Joseph Somes, le *Royal William* fut affrété en 1834 par le gouvernement portugais dans la guerre civile qui opposait les enfants de Dom Pedro, Miguel et Maria da Gloria, prétendants au trône. Aux prises à son tour avec des problèmes de succession, l'Espagne acquit le bateau au prix de 10000 livres le 10 septembre 1834. Rebaptisé *Isabel Segunda* puis *Santa Isabel* en 1849, il intégra une escadre de la marine espagnole et fut modifié pour devenir un bâtiment de guerre. En 1859, il finit sa carrière dans la baie de Gibraltar, en échouant au cours d'une violente tempête.

Loin de s'arrêter avec son naufrage, l'histoire du *Royal William* connut en réalité son apogée à la fin du XIX^e siècle. En 1892, la Société littéraire et historique de Québec présenta la demi-coque du navire à la Royal Naval Exhibition de Londres, en soulignant qu'il avait été le premier bateau à vapeur à traverser l'Atlantique. En 1894, le comte d'Aberdeen, gouverneur général du Canada, dévoila dans l'aile centrale du Parlement fédéral une plaque commémorant le *Royal William* comme premier vapeur transatlantique, par ailleurs entièrement construit au Canada.

Ce titre de gloire fut loin de faire de l'unanimité, car nombreux étaient les prétendants, qu'il s'agisse du *Savannah* américain, du *Sirius* américano-britannique ou encore du *Curaçao* hollandais. Mettant à profit une documentation extrêmement étendue, Eileen Reid Marcil passe en revue de manière convaincante les caractéristiques et le parcours de chacun de ces navires. Elle montre également à quel point les grandes puissances de l'époque étaient tentées de falsifier ou d'embellir les faits, compte tenu des enjeux industriels liés à la construction navale. Revendiquer la propriété du premier vapeur transatlantique revenait à affirmer la supériorité de son industrie, à une époque où la mer constituait l'unique voie de circulation à l'échelle planétaire. Si le *Savannah* traversa bien l'Atlantique en 1819 et le *Curaçao* en 1827, 1828 et 1829, en revanche, il s'agissait de bateaux à voile qui utilisaient la vapeur comme moyen de propulsion auxiliaire. Quant au *Sirius*, il était bien propulsé uniquement par la vapeur, mais il n'accomplit sa première traversée qu'en 1838. La palme revient donc bel et bien au *Royal William*, conçu dès le départ pour les voyages océaniques, même s'il dut finalement se limiter à la navette entre Québec et Halifax en raison

des subventions obtenues des gouvernements bas-canadien et néo-écossais. L'exploit est d'autant plus étonnant qu'il a été accompli avant l'invention du condensateur à surface, breveté en 1834. Cela signifie qu'au cours de son trajet, le bateau a dû s'immobiliser à plusieurs reprises pour permettre le nettoyage des chaudières encrassées par le sel d'eau de mer alimentant les moteurs à vapeur.

Un ouvrage à lire donc toutes affaires cessantes qui se démarque par la richesse de ses annexes, ainsi que l'abondance et la qualité de son iconographie : un véritable « beau livre », de grand format, richement illustré, à un prix étonnamment abordable.