

Le Saint-Laurent, comme une rue principale

Alain Franck

Numéro 89, été 2001

Les héritages du fleuve

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/15766ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Franck, A. (2001). Le Saint-Laurent, comme une rue principale. *Continuité*, (89), 20–23.

Le Saint-Laurent, comme une rue principale

*D'époque en époque, de siècle en siècle,
la voie fluviale a stimulé l'imagination
et l'inventivité des gens qui en ont fait
la rue principale du pays : c'est par elle
qu'on accède au territoire et c'est à partir
de ses rives que la vie s'organise. On y
commerce, on y échange, on s'y rencontre
et on y revient.*



Au XIX^e siècle, les navires engagés dans le commerce transatlantique sont des trois-mâts à voiles carrées. À cette époque, les pilotes accèdent aux bateaux grâce à des goélettes ou à des chaloupes à voile et ils offrent leurs services à partir de deux stations d'embarquement, l'une au Bic, l'autre à l'île aux Coudres.

Photo: Vers 1890, ANC, C-022139

par Alain Franck

Au Québec, l'histoire maritime est indissociable du fleuve Saint-Laurent. Acteur de premier plan dans le développement socioéconomique du pays, ce cours d'eau a façonné l'histoire du Québec. Avant de s'établir, les premiers

arrivants ont d'abord dû le domestiquer. La vie tout entière des ancêtres est tributaire des facilités que leur offre le fleuve.

Au début de la colonie, les navires transportent des marchandises importées de France. Le blé et les fourrures constituent la charge de retour. Les négociants commercent avec les Antilles et Louisbourg. À cette époque, les navires ne sont

guère plus gros qu'une goélette de cabotage. Les chenaux maritimes étant mal connus et difficiles, certains navires jettent l'ancre à l'embouchure du Saguenay et c'est en barque que le voyage se poursuit jusqu'à Québec. Les autres atteignent l'île aux Coudres où l'on change habituellement de pilote. À cause des rochers et des battures, on doit souvent jeter l'ancre pour la nuit et repartir le lendemain ou attendre le vent favorable. Ainsi, on navigue généralement à la lumière du jour et dès que des vents violents se lèvent, on s'abrite dans une anse. On ne s'aventure jamais sur le Saint-Laurent avant le début du mois de mai, ni après la fin du mois de novembre.

Jusqu'au début du XIX^e siècle, la navigation sur le fleuve subit très peu de modifications. Mais avec le formidable essor de l'industrie de la construction navale et du commerce du bois, la navigation va connaître des développements rapides. La région de Québec devient ainsi au XIX^e siècle le point central de l'activité économique des Grands Lacs jusqu'au golfe du Saint-Laurent. Comme centre industriel, la ville est alimentée par les villages de l'Est. Québec se démarque aussi comme lieu de transit: c'est de là que les denrées sont expédiées vers l'Europe et que les produits d'importation et les objets manufacturés sont distribués vers les villages côtiers.

Québec constitue dès lors un carrefour où se rencontrent deux types de navigation: plaque tournante du petit réseau fluvial, Québec est aussi greffé au réseau britannique international.

DEUX NAVIGATIONS, DEUX NAVIRES

La navigation océanique ou de haute mer nécessite des navires capables de se déplacer d'un continent à l'autre et de faire face aux pires conditions. Au XIX^e siècle, les navires marchands engagés dans le commerce atlantique sont des trois-mâts à voiles carrées. Ils sont construits pour porter le maximum de toile. Les navires de haute mer de cette époque donnent une impression de lourdeur, avec une étrave basse, des flancs arrondis et un arrière en forme de V.



La navigation sur le fleuve Saint-Laurent a longtemps évolué sans la moindre infrastructure portuaire. L'absence de havres portuaires oblige les navigateurs à stationner leurs navires sur les rivages ou sur les battures unies et exposées.

Photo: Stanislas Belle, coll. personnelle, Musée du Bas-Saint-Laurent

La navigation océanique est étroitement associée à des ports d'estuaire établis au point de rupture de charge de la navigation maritime et de la navigation fluviale. Sur le fleuve, même si les navires peuvent mouiller dans certains ports de l'estuaire, ils sont habituellement dirigés vers des endroits précis pourvus d'infrastructures portuaires comme Québec.

Par opposition à la navigation de haute mer, la navigation fluviale est dite « en vue de terre », de port en port, le long de la côte. Elle est étroitement liée au cabotage. La navigation fluviale prend de l'importance à mesure que se développent les localités à l'intérieur du pays. Elle est alimentée par l'ensemble des petits navires pour le transport des passagers et des marchandises. Le cabotage s'inscrit directement dans ces structures d'échanges puisqu'il prolonge, dans un sens ou dans l'autre, la navigation océanique.

La navigation intérieure, sur le fleuve, a longtemps évolué sans infrastructure

portuaire. L'absence de havres naturels dans l'estuaire oblige les navigateurs à stationner leurs navires sur le rivage ou sur la batture unie et exposée. Même si certaines localités se sont dotées de quais, la plupart d'entre eux s'assèchent à marée basse, forçant de toute manière les navires à s'échouer. Les particularités du milieu physique ont forcé les navigateurs et les constructeurs à adapter l'architecture de leurs navires aux conditions naturelles du fleuve. C'est ainsi qu'est apparu un navire réunissant les qualités pour répondre aux besoins de la navigation fluviale et s'accommoder du milieu naturel: la goélette à fond plat.

LA RÉVOLUTION DE LA VAPEUR

Au XIX^e siècle, la révolution des transports ici comme partout en Amérique du Nord correspond au développement du navire à vapeur, à la construction des chemins de fer et, pour le transport des marchandises le long du Saint-Laurent, au creusement de canaux. Le



Les célèbres «bateaux blancs» de la Canada Steamship Lines ont fait les belles heures des croisières sur le Saint-Laurent au XX^e siècle.

Photo: J.P. Martel, coll. Donald Dion

visage de la navigation fluviale va s'en trouver transformé.

Avec le navire à vapeur apparaît la notion de cabotage commercial dans le trafic sur le Saint-Laurent. Alors que les marées, les courants, les hauts-fonds, conjugués à la manœuvre aléatoire des navires à voile, interdisent à plusieurs grands voiliers l'accès au port de Montréal, les possibilités de la propulsion à vapeur apportent

une ébauche de solution. Avec le creusage du lac Saint-Pierre, la navigation à vapeur stimule considérablement les activités du port de Montréal. Tant et si bien qu'au début des années 1880, Québec perd sa prédominance comme port commercial face à celui de Montréal. Ces innovations technologiques annoncent le déclin du cabotage artisanal au profit du cabotage organisé au XX^e siècle.



TRIMARK

présente
Krieghoff

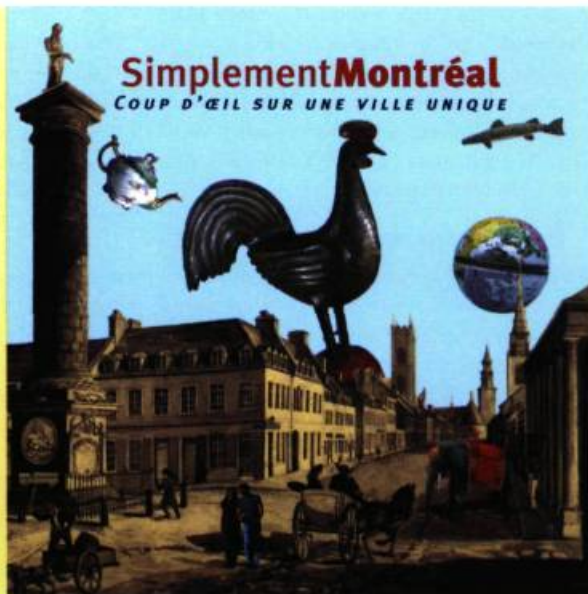
des paysages en héritage
22 juin au 8 octobre 2001



MUSÉE McCORD

690, rue Sherbrooke O, Montréal,
Métro McGill ou autobus 24
Tél. : (514) 398-7100, poste 234
www.musee-mccord.qc.ca

La Presse The Gazette



LE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET LES CROISIÈRES SUR LE FLEUVE

L'apparition des premiers bateaux à vapeur sur le fleuve vers le milieu du XIX^e siècle a pour effet d'augmenter les transactions commerciales, les échanges économiques et le nombre de touristes et de voyageurs. En amont de Québec, certaines compagnies offrent aux voyageurs un service de bateaux à vapeur entre Montréal et Québec, avec escale à Sorel et à Trois-Rivières. Au début, les passagers doivent emprunter les mêmes bateaux que les marchandises de toutes sortes, des sections étant réservées pour les uns et les autres. Les navires engagés sur les lignes de la Côte-Nord et du golfe augmentent ensuite la capacité des cales à marchandises puisque le mouvement des passagers est trop peu important pour la mise en service de paquebots. Le transport des passagers aboutit enfin aux croisières sur le fleuve. Les premières tentatives prennent la forme de pèlerinages entre Montréal et la capitale québécoise des miracles, Sainte-Anne-de-Beaupré.

LES ÉMIGRANTS

Au XIX^e siècle, c'est à travers les échanges commerciaux entre l'Europe et l'Amérique que s'effectue le transport des émigrants. Les compagnies de navigation y voient un moyen commode de rentabiliser leur activité principale, le transport du bois depuis l'Amérique vers la Grande-Bretagne. Dans ce contexte, les armateurs ne sont guère intéressés à dépenser des sommes considérables pour rendre le voyage confortable. Ils cherchent plutôt à tirer parti de cette source nouvelle de profit, en aménageant à la va-vite les navires marchands pour répondre à la demande croissante des émigrants. Ainsi, franchir l'Atlantique à destination de l'Amérique représente toujours une épreuve pour les émigrants et bien des voyages tournent au cauchemar. Le voyage vers Québec dure de 40 à 50 jours. Un mois et demi dans des conditions inconfortables, parfois funestes. À bord, l'espace est fort restreint. Dans les quartiers situés sur l'entrepont, l'air pur se fait rare et la promiscuité engendre des tensions. Les maladies contagieuses, comme le typhus, se propagent rapidement à cause notamment de l'entassement des passagers, des mauvaises conditions d'hygiène et de l'eau contaminée.

L'arrivée de la flotte du printemps était un spectacle attendu avec impatience. Même une fois les glaces disparues, il fallait attendre que le vent eût viré au nord-est, le « vent des Anglais », pour voir apparaître les trois-mâts, toutes voiles dehors. En 1840, 116 navires sont ainsi entrés dans le port de Québec en une seule journée.

Avec l'ouverture du Saguenay, plusieurs compagnies maritimes vont offrir des croisières aux touristes. Ces mêmes compagnies vont favoriser le développement de la villégiature dans le Bas-Saint-Laurent. Mais on peut dire que les croisières sur le Saint-Laurent prennent véritablement naissance avec l'arrivée des « bateaux blancs » de la Canada Steamship Lines de Montréal. Ces vapeurs inaugurent l'époque des voyages de noces en bateau ou des voyages de repos et d'agrément sur le majestueux Saint-Laurent et le Saguenay. Ils sillonneront le fleuve jusqu'en 1966, année où le service n'est plus jugé assez rentable.

Si bien peu de choses ont survécu de cette vie maritime extrêmement dynamique, les souvenirs encore récents des dernières goélettes à moteur et les collections d'objets de marine témoignent

bien de la relation des Québécois avec le Saint-Laurent. Replacés dans la ligne du temps, ces témoins ouvrent le passage vers la reconnaissance d'une culture maritime et la redécouverte de 300 ans de fréquentation du fleuve. En bout de ligne, reconsidérer le sens de cette rue principale qu'est le fleuve permet une autre lecture des activités maritimes d'aujourd'hui.

Alain Franck est ethnologue spécialisé en histoire maritime et membre du réseau Villes et villages d'art et de patrimoine à la MRC de Montmagny.

LE SAINT-LAURENT ET SES PILOTES 1805-1860

Jean Leclerc

Le Saint-Laurent et ses pilotes
1805-1860



Jean Leclerc

LEMÉAC

« Pour tous les amateurs du fleuve et ceux qui sont sensibles à cette poésie tranquille qui s'en dégage, *Le Saint-Laurent et ses pilotes 1805-1860* invite le lecteur à mieux le connaître et le chérir. »

Jean Bilodeau,
Au fil des événements

LEMÉAC

téléphone : (514) 524-5558 / courriel : lemeac@lemeac.com