

Croisière dans le temps

Gilles Matte

Numéro 164, printemps 2020

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/93057ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Matte, G. (2020). Croisière dans le temps. *Continuité*, (164), 10–11.

Croisière dans le temps

L'évolution de l'architecture navale a métamorphosé le spectacle qu'offre le Saint-Laurent. Portrait visuel et textuel de quatre navires qui ont marqué l'histoire du fleuve.

GILLES MATTE

Les bateaux qui circulent sur le Saint-Laurent façonnent le paysage. Les porte-conteneurs, vraquiers ou paquebots transatlantiques d'aujourd'hui proposent un spectacle bien différent de ceux qui s'offraient aux regards de nos ancêtres. L'aquarelle reproduite à la page suivante rassemble quatre navires aux caractéristiques fort variées. Chacun représente un jalon important de l'histoire de la navigation sur le fleuve.

Le Don-de-Dieu

Au tournant du XVII^e siècle, le *Don-de-Dieu* est l'un des plus gros navires de Normandie. Il fréquente les côtes de Terre-Neuve pour la pêche à la morue. Le vaisseau fait partie de plusieurs flottes commandées par Samuel de Champlain, qui aurait traversé l'Atlantique 25 fois sans jamais perdre un navire sous son commandement.

Mais c'est plutôt sur la *Bonne Renommée* que Champlain atteint Tadoussac en 1603, lors de son premier voyage sur le Saint-Laurent. Étant donné sa méconnaissance du fleuve, de ses courants et de ses hauts-fonds, il remonte en barque jusqu'à Stadaconé (Québec). En longeant la côte, il explore le territoire en profondeur et prend plaisir à nommer les amers, ces repères pour la navigation. Il baptise entre autres le cap aux Oyes, le cap Tourmente — dont le nom s'inspire de ses vents et courants contraires — et le saut de Montmorency, en l'honneur de Charles de Montmorency, maréchal de France.

En 1608, Champlain quitte Honfleur sur le *Don-de-Dieu*, selon l'historien Luc Lacoursière (Éric Thierry parle plutôt de *La*

Levrette), avec un équipage de 28 hommes. Le 3 juin, il laisse son bateau à Tadoussac et continue en barque jusqu'à Québec pour y établir un poste de traite permanent. La ville est officiellement fondée le 3 juillet 1608. Sa devise, « Don de Dieu ferai valoir », rend hommage au navire, ses voiles gonflées symbolisant la fermeté et la vaillance de la population.

Avec son château arrière élevé, ses quatre voiles carrées et sa voile latine au mât d'artimon, le *Don-de-Dieu* s'apparente à un galion amélioré, mais son modèle architectural reste un mystère. Mesurant 30 mètres de long sur 9,5 mètres de large, il transporte 150 tonneaux et file à une vitesse moyenne de 5 nœuds, soit environ 9 km/h.

Le Tadoussac

Fondée en 1913, la Canada Steamship Line offre des croisières de luxe à bord de trois navires-jumeaux : le *Tadoussac*, le *Richelieu* et le *Saint-Laurent*. Les bateaux blancs, aussi appelés « bateaux de la malle », inaugurent la belle époque des croisières fluviales. Ils relient Montréal à Québec, Pointe-au-Pic et Tadoussac, sur le Saint-Laurent, ainsi que Bagotville, dans le fjord du Saguenay.

Devant le cap Trinité, les bateaux ralentissent pour saluer la statue de Notre-Dame-du-Saguenay. À bord, l'orchestre joue l'*Ave Maria* de Schubert... Perchée à 180 mètres de hauteur, la vierge de 7,5 mètres est la plus grande œuvre sculptée par Louis Jobin, figure reconnue de l'art religieux au Québec. Les bateaux blancs feront le bonheur de milliers de passagers jusqu'en 1965.

Le RMS Empress of Ireland

Pouvant filer à 20 nœuds, soit 37 km/h, le RMS (Royal Mail Ship) *Empress of Ireland* du Canadian Pacific assure la liaison régulière entre Québec et Liverpool. Le 28 mai 1914, le pilote Adélarde Bernier y embarque pour guider le navire dans les eaux périlleuses du Saint-Laurent. Il salue le commandant Henry George Kendall, qui effectue sa première traversée. À bord, 1477 voyageurs et membres d'équipage se préparent au voyage. Vers 23 h, à Pointe-au-Père, le pilote quitte le navire, qui se dirige vers la haute mer. La nuit est claire, le temps est calme. À 1 h 55, le commandant Kendall remarque le *Steam Ship Storstad* à 12 km de distance. Le charbonnier norvégien remonte le fleuve et s'apprête à prendre un pilote à Pointe-au-Père.

Soudain, un banc de brume se forme, empêchant les deux navires de se voir. Lorsque le commandant Kendall aperçoit les feux du charbonnier, il est trop tard. Le *Storstad* heurte de plein fouet l'*Empress of Ireland* entre les deux cheminées, sur tribord. Parce que le *Storstad* est déjà en marche arrière, pour tenter d'éviter la collision, et que l'*Empress* poursuit sur son élan, le premier ne peut rester abouché au second. L'eau s'engouffre dans l'ouverture béante de près de 30 mètres carrés.

Faute de temps, l'équipage ne peut fermer manuellement les 24 portes des compartiments étanches. Le bateau s'incline si rapidement que seuls cinq ou six canots de sauvetage sont détachés. La panique et l'eau glaciale, entre 0 et 4 °C, font 1012 victimes en 14 minutes. Le transatlantique coule en face de Sainte-Luce-sur-Mer.



Illustration : Gilles Matte

L'OOCL Montréal

Les énormes porte-conteneurs voyageant sur la planète entière sont les bateaux les plus emblématiques de notre époque. Reliant Montréal à Anvers, en Belgique, l'OOCL (Orient Overseas Container Line) *Montréal* est l'un des navires les plus imposants à naviguer sur le Saint-Laurent. D'un rouge éclatant, il mesure 284 mètres de long sur 32 mètres de large. La bête maintient à flot ses 60 000 tonnes et transporte jusqu'à

4400 conteneurs. Ces boîtes d'acier aux dimensions standard s'adaptent au transport par bateau, par train et par camion.

En regardant ce gigantesque porte-conteneurs aux côtés de ses trois illustres prédécesseurs, il est plus facile de saisir l'ampleur de l'évolution dont le fleuve Saint-Laurent a été témoin. À défaut de pouvoir admirer les vestiges de ces navires, on peut contempler des artefacts et des documents d'archives qui rappellent le rôle que les bateaux ont joué dans notre histoire.

Par exemple, le Site historique maritime de la Pointe-au-Père présente l'histoire de l'*Empress of Ireland*. On y trouve plus de 200 objets, photos, vidéos et témoignages des survivants et de leurs descendants. La touchante exposition aborde plusieurs facettes de la tragédie : le navire, le naufrage, l'épave et la mémoire des passagers. Un patrimoine à découvrir! ♦

Gilles Matte est aquarelliste.
