

Traverse Sainte-Anne–Sept-Îles : l’entreprise du capitaine Jourdain

Marc-Antoine DeRoy

Volume 58, numéro 2 (201), août–novembre 2021

1 001 Traverses d’eau

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/96311ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Musée de la Gaspésie

ISSN

1207-5280 (imprimé)

2561-410X (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

DeRoy, M.-A. (2021). Traverse Sainte-Anne–Sept-Îles : l’entreprise du capitaine Jourdain. *Magazine Gaspésie*, 58(2), 36–38.



L'Ungava, près du quai de Sainte-Anne-des-Monts, 1954.
Musée régional de la Côte-Nord

TRAVERSE SAINTE-ANNE-SEPT-ÎLES : L'ENTREPRISE DU CAPITAINE JOURDAIN

Été 1535. Lors de son deuxième voyage au Canada, Jacques Cartier effectue la première traversée confirmée par un écrit entre les villes actuelles de Sainte-Anne-des-Monts et de Sept-Îles. Il faut pourtant attendre 400 ans avant de voir la création d'un véritable lien maritime entre le nord et le sud du Saint-Laurent à cette latitude. La desserte est créée par un autre marin téméraire et gentilhomme qui a su marquer son époque : le capitaine Edgar Jourdain. On en apprend davantage en lisant ses mémoires parus en 1971 et 1972 en trois numéros dans les *Cahiers d'histoire* de la Société historique de la Côte-Nord.

Marc-Antoine DeRoy

Directeur général, Société d'histoire de la Haute-Gaspésie

LE CABOTAGE INTERRIVES

Avec le 20^e siècle, l'économie de la région de Sept-Îles se développe à une vitesse fulgurante. Pêche, traite des fourrures et chasse à la baleine cèdent rapidement le haut du pavé aux pâtes et papiers, aux mines, à l'aluminium. Jusqu'au milieu des années 1960, les produits de base, qui servent pour la subsistance et le confort, sont acheminés par la Gaspésie. C'est la grande époque des « voitures d'eau », surnom donné aux goélettes qui effectuent le cabotage entre les deux rives. Construite à Cap-Chat en 1920, la

Lina Gagné, du nom de la fille du capitaine Jean-Baptiste Gagné et cousine d'Edgar Jourdain, reste à ce jour un des plus célèbres exemples.

Corrélation ou pas, arrivent à cette époque de nombreux marins et capitaines de bateau dans la région de Sainte-Anne-des-Monts et de Cap-Chat : les Langlois et les Simard,



Panneau signalétique alors situé sur le quai de Sainte-Anne-des-Monts pour indiquer l'endroit où l'on se procurait notamment les billets.

Photo : Steve Richard

entre autres. Certains proviennent de Charlevoix, le fief des capitaines de goélettes. Edgar Jourdain est l'un de ces acteurs qui approvisionnent la Côte-Nord. Le développement économique de la rive nord rejaillit sur la rive sud. En fait, les deux régions sont interdépendantes, notamment pour le peuplement.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, Jourdain croise une seule fois un sous-marin allemand de l'armée d'invasion du régime nazi. Selon lui, les sous-marinières font preuve de clémence envers les petits bateaux qui assurent la subsistance de la Côte-Nord. Après le conflit mondial, c'est l'explosion du développement industriel de cette région, notamment avec l'arrivée de la minière IOC

en 1950. Jourdain saisit l'immense occasion d'affaires de créer une desserte maritime entre Sainte-Anne et Sept-Îles. C'est le début d'une prospère aventure qui va durer plus de 15 ans.

L'HOMME DES DEUX CÔTES

Cette traverse vers Sept-Îles, c'est le projet d'Edgar Jourdain. Véritable chef de file de sa communauté, ce chevalier de l'Ordre du Saint-Sépulcre est l'archétype même du promoteur gaspésien dont la motivation est de « [travailler] au développement de la Gaspésie »¹. De plus, il incarne à lui seul cette traverse : il est né sur la Côte-Nord (en 1902 aux Ilets-Caribou) et a vécu à Cap-Chat, paroisse où est née sa mère. La famille s'installe dans cette dernière localité en mai 1911. À l'approche de la côte, le jeune Edgar est alors émerveillé « de voir autant de maisons [et d'énormes] bâtiments de ferme »².

Jourdain est de cette génération qui voit la navigation à voile disparaître progressivement. Il effectue sa première traversée comme matelot en 1917 vers sa Côte-Nord natale qu'il a si hâte de revoir. Il participe aux dernières années glorieuses de la marine à voile. Comme capitaine, il voit le développement du moteur. Il construit d'ailleurs le *Sept-Îles Trader* en 1935 dans le chantier de Cap-Chat. Il l'opère jusqu'en 1950 pour le fret; des passagers peuvent exceptionnellement se trouver une place à bord, selon le souvenir familial relaté par Émilie Devoe. Avec la fin de sa carrière au milieu des années 1960, l'avion et la route supplantent définitivement la marine.

Très près du député fédéral Léopold Langlois, Jourdain bénéficie d'un important réseau de contacts lui permettant le développement optimal de son entreprise. Par exemple, le quai de Sainte-Anne-des-Monts est entièrement bétonné entre 1948 et 1952 selon le souhait de Langlois. Le capitaine Jourdain fonde alors l'Ungava Transports Ltée qui démarre ses opérations et a la chance d'exploiter sa traverse avec cette nouvelle infrastructure



Le capitaine Edgar Jourdain, vers l'âge de 50 ans, lors d'un banquet dans les premières années de la traverse, début des années 1950.

Photo tirée de : « Mémoires du capitaine Jourdain », *Cahiers d'histoire*, Société historique de la Côte-Nord, 1^{er} numéro, 1971. Société historique de la Côte-Nord

portuaire, l'une des plaques tournantes régionales de l'industrie forestière.

LA TRAVERSE VERS SEPT-ÎLES : UNGAVA TRANSPORTS LTÉE

L'hostilité des mers de novembre dans cette partie du Saint-Laurent est parmi les plus périlleuses et surnoises. « Le bateau devenait parfois un amas de glace, tant il était submergé par des vagues ayant des mètres de hauteur dans des températures glaciales, notamment lors d'une tempête qui a failli être fatale pour l'*Ungava* et son équipage à la fin des années 1950 » témoigne un membre de la famille Jourdain. Autre difficulté, bien que les lieux d'accostage et d'appareillages soient bétonnés, les débarcadères sont inexistantes : un treuil est nécessaire

UNGAVA TRANSPORTS Ltée 1960

Service de passagers et fret de Ste-Anne-des-Mts à Sept-Îles.

Heure normale de l'Atlantique

LAISSE		ARRIVEE	
Ste-Anne-des-Mts	Sept-Îles	Sept-Îles	Ste-Anne-des-Mts
12.30 p.m.	6.30 p.m.		
Sept-Îles	Ste-Anne-des-Mts		
11.00 p.m.	5.00 a.m.		

Sujet à changement avec ou sans avis

Repas servis à bord

ALLER RETOUR

Billet \$8.50 Billet \$15.30

Enfant, 2-12 ans - DEMI BILLET
Salon Privé: \$8.50

Transport d'automobiles et camions sur réservation seulement.

CORRESPONDANCES

RIVE SUD :

Correspondance avec tous les trains et autobus arrivant ou partant de Matane pour le service d'autobus Ste-Anne-des-Mts à Matane.

RIVE NORD :

De Sept Îles correspondance avec les autobus pour Clarke City Shelter Bay et Pentecôte.

Pour informations appelez :

UNGAVA TRANSPORTS LTÉE

Bur. Ste-Anne-des-Monts Tél. 223

Sept-Îles Tél WI 2-4550

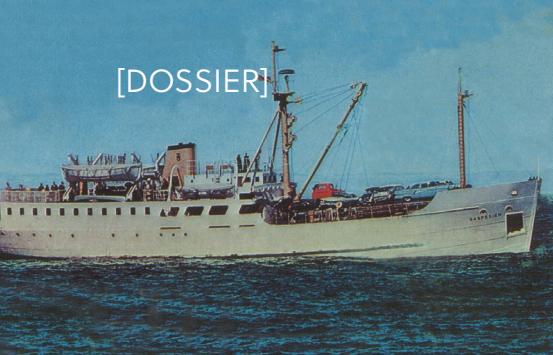
Cap-Chat Tél. 251 - 324

Billet pour emprunter le traversier, 1960. On voit ici la version française, une version en anglais était également disponible.

Société d'histoire de la Haute-Gaspésie. Don de M. Jacques Rioux

Service journalier, excepté dimanche

Lundi, mardi, mercredi, jeudi, vendredi, samedi



Le M.V. Gaspésien, vers 1960. L'aménagement intérieur est réalisé aux chantiers de la Davie à Lévis. Société d'histoire de la Haute-Gaspésie

pour effectuer l'embarquement et le débarquement des voitures; une trentaine à chaque traversée.

Le succès de l'entreprise est pourtant bien réel. Pour preuve, les rares statistiques que nous conservons : 8 000 passagers pour la seule année de 1958. « Sainte-Anne-des-Monts recevait des voyageurs et cela avait donné un élan au commerce en général. »³ Le service postal et l'acheminement de produits de consommation sont lucratifs et rendent encore plus profitable cette traversée. Des subsides du gouvernement fédéral, sans doute pour le transport du courrier, se retrouvent dans les comptes publics du Canada. L'exemple pour l'année 1965-1966 : un octroi de 50 000 \$ pour « Ste

Anne des Monts and Sept Îles Que (Ungava Transports Ltee) ».

En 1960, la compagnie inaugure un magnifique bateau de fer de 52,4 mètres (172 pieds) de longueur, le M.V. Gaspésien, remplaçant ainsi l'Ungava, construction de bois très étroite qui a servi de dragueur dans la mer du Nord pendant la guerre de 1939-1945. Refait à neuf, l'intérieur du Gaspésien sera aménagé dans les chantiers de la Davie, à Lévis. De beaux sièges bleus inclinables, des cafétérias, des aires de détente rendent certes plus agréables les traversées d'une durée de six heures, le navire atteignant une vitesse de 12 nœuds. Le retour de Sept-Îles vers la rive sud se déroule toujours de nuit : le départ étant à 23 h. Or, des couchettes peuvent être louées pour un repos assuré. Le succès financier immédiat étonne même le capitaine Jourdain.

Dix-huit membres d'équipage assurent la traversée du lundi au samedi, du début mai à la fin novembre. Très fréquemment durant les dimanches de la saison estivale, le navire est nolisé par des groupes sociaux (Club Richelieu, Chevaliers de Colomb, etc.). S'organisent alors des fêtes où des chefs cuisiniers concoctent à bord de succulents repas aux convives.

La fin de ce lien maritime survient pour des raisons conjoncturelles et personnelles. La route entre Baie-Comeau et Sept-Îles est parachevée à cette époque. Au même moment sur la rive sud, Matane parvient à structurer un service financé par le gouvernement du Québec qui devient rapidement un acteur majeur

et cette concurrence devient dès lors vaine. Dans ce contexte, Jourdain et ses fils prennent la décision de vendre le navire et de dissoudre la compagnie.

De nos jours, il est difficile d'imaginer qu'un traversier était en service à Sainte-Anne-des-Monts dans les années 1950 et 1960 : aucun vestige n'est visible sur le territoire. Quelques reliques ont néanmoins été préservées telles qu'un billet du traversier et un panneau signalétique. Les témoignages et les souvenirs sont quant à eux nombreux et toujours très vivants. Marie Arsenault, native et actuelle résidente de Sept-Îles, se remémore une traversée de nuit à bord de l'Ungava vers 1957 alors qu'elle est jeune fille. Accompagnée d'une amie, elles sont toutes deux curieuses de découvrir la côte sud. Plus tard, Mme Arsenault épouse un homme originaire de... La Martre. Les liens entre les deux rives sont alors nombreux, tant personnels que professionnels. Aujourd'hui, un « océan » sépare les deux villes.

Remerciements à Steve Dubreuil, conservateur au Musée régional de la Côte-Nord, pour sa précieuse collaboration.

Notes

1. « Mémoires du capitaine Edgar Jourdain », *Cahiers d'histoire*, Société historique de la Côte-Nord, 3^e numéro, 1972, p. 49.
2. « Mémoires du capitaine Edgar Jourdain », *Cahiers d'histoire*, Société historique de la Côte-Nord, 1^{er} numéro, 1971, p. 52.
3. « Mémoires du capitaine Edgar Jourdain », 3^e numéro, *Op. cit.*, p. 49.



**À votre service
depuis 35 ans !**

**1 800 463-1414
www.garvex.ca**