

Gens du pays, gens du fleuve

Sonia Chassé and Martine Bélanger

Number 74, Summer 2003

Québec maritime : canots, barques, verchères, phares, épaves...

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7361ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

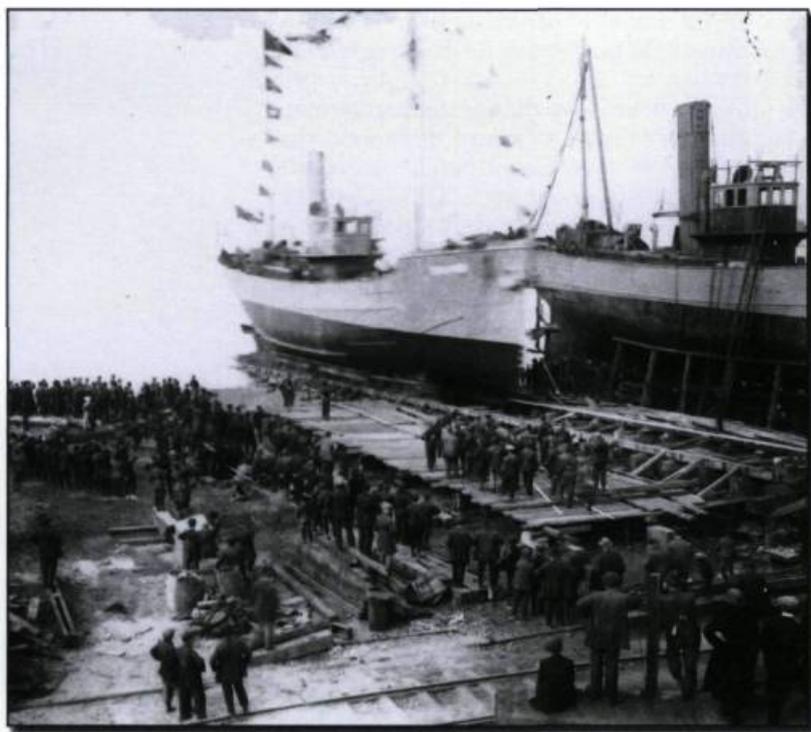
1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Chassé, S. & Bélanger, M. (2003). Gens du pays, gens du fleuve. *Cap-aux-Diamants*, (74), 26–30.

Gens du pays, gens du fleuve



■ Lancement d'un navire à la cale sèche des chantiers Davie de Lauzon, juin 1919 (Collection Musée maritime du Québec).

PAR SONIA CHASSÉ
ET MARTINE BÉLANGER

Si l'histoire du Québec m'était contée, on y parlerait forcément du fleuve Saint-Laurent : ce grand partenaire des premiers explorateurs, de nos ancêtres, de nos communications, de notre survie, de notre environnement.

Le Québec est une nation maritime. Depuis ses débuts, c'est l'eau qui a conditionné le mode de vie. Chacun devait composer avec le fleuve et ses affluents pour assurer sa subsistance et ses échanges. Et nos pères se sont retrouvés, à degrés divers, des marins, des pilotes et des constructeurs d'embarcations de toutes tailles. Il fut un temps où chaque village avait son quai où étaient amarrés les bateaux des résidents, petits et grands, dont ces fameuses goélettes. Et même la division des terres suivait une logique imposée par les cours d'eau.

Sous des apparences discrètes, en comparaison avec autrefois, la vie maritime d'aujourd'hui n'en est pas moins intense. Les utilisateurs du fleuve sont nombreux et importants. Les activités économiques sont fondamentales. Le

Saint-Laurent n'est plus nécessairement le centre de la vie de chacun, mais il participe, comme par le passé, à l'identité des *gens du pays*, ces gens du fleuve.

C'est à partir de ces postulats que cet article veut contribuer à l'histoire du Québec. On a oublié dans les livres d'histoire et les cours à l'école qu'il y avait un volet maritime, dont on a tant à dire et à apprendre. Connaissez-vous le fleuve? Savez-vous qu'on a dû le modifier, le domestiquer et l'appriivoiser pour se l'approprier? Qu'il a été le témoin et quelquefois le provocateur d'expériences humaines extraordinaires et enrichissantes, mais aussi dramatiques et douloureuses?

DU CHEMIN QUI MARCHE JUSQU'À L'AUTOROUTE BLEUE

Les Autochtones sont les tout premiers à utiliser le fleuve Saint-Laurent. Baptisé *Magtogoek*, c'est-à-dire *le chemin qui marche*, cette majestueuse rivière est leur unique voie de transport, le chemin indispensable à leur vie de nomades.

Le 10 août 1535, Jacques Cartier navigue sur les eaux du fleuve, à la hauteur de Havre-Saint-Pierre. Il trouve «une fort belle et grande baye, plaine d'isles et bonnes entrées» qu'il baptise du nom de *baye saint Laurent*. La raison en est fort simple, c'est le jour de la fête de saint Laurent. Cartier utilise allègrement les noms de saints pour désigner les lieux qu'il explore. Paresse intellectuelle ou dévotion fervente, chose certaine ses appellations sont beaucoup moins qualificatives et imagées que celles données par les Autochtones.

Quelques années plus tard, un cartographe croit que *saint Laurent* s'applique au golfe. Et l'erreur se répète d'une carte à l'autre, d'un géographe à l'autre, jusqu'en 1613, où Samuel de Champlain attribue ce nom à l'ensemble du cours d'eau. Dire qu'au départ, Cartier l'avait nommé *grand fleuve d'Hochelaga!*

La rivière de Canada, le fleuve aux grandes eaux, la rue principale, l'autoroute bleue, depuis toujours les hommes lui ont attribué plusieurs épithètes. Ce fleuve et ses affluents ont façonné le Québec. Ses premiers habitants et visiteurs se sont installés près des

voies navigables. Venus par bateau, les premiers habitants étaient essentiellement des riverains, et ce, jusqu'en 1760. D'ailleurs, un visiteur suédois Pehr Kalm écrit dans son journal, en 1749, que de Québec à Montréal, «c'est tellement beau lorsqu'on se promène en bateau, on dirait un village continu de 180 milles de long». Encore aujourd'hui, les riverains constituent 60 % de l'ensemble de la population québécoise.

Le Saint-Laurent demeure la principale artère de communication jusqu'au XIX^e siècle, moment où le réseau routier a commencé à se développer et à rendre accessibles les territoires plus éloignés. La première route carrossable, le chemin du roi, est aménagée dès la première moitié du XVIII^e siècle et elle est parallèle au fleuve. Elle était en quelque sorte le lien avec les personnes et marchandises qui utilisaient l'eau pour se déplacer.

GENS DU FLEUVE

On n'a pas de statistiques précises sur les personnes reliées aux activités maritimes, en termes de retombées directes et indirectes, avant le XX^e siècle. C'est en partie parce qu'un peu chaque citoyen en était. Le cabotage, ou le commerce intérieur, se faisait entre une majorité de villes et de villages. Combien de Québécois se souviennent de leur père et grand-père, de leur voisin et de leurs précieuses chaloupes? Ou encore, combien de nostalgiques se rappellent la silhouette des

goélettes, typiques du fleuve Saint-Laurent? Peut-on s'imaginer Charlevoix sans elles?

Et il y avait aussi ceux qui les construisaient ces bateaux, petits et grands, ces artisans et charpentiers professionnels ou improvisés! La construction navale était une nécessité dès les débuts de la colonie. Jean Talon ne cesse de le répéter d'ailleurs et fera en sorte d'avoir de nombreux contrats de la mère patrie. Puis un événement majeur, la guerre de la Conquête, favorisera encore davantage le développement des activités. Le blocus imposé par Napoléon 1^{er} à la Grande-Bretagne (un autre conflit franco-britannique!) facilite l'éclosion de dizaines de chantiers navals. À cette époque, la construction des navires occupe la moitié de la population active de la ville de Québec. L'industrie se retrouve en deuxième place, tout juste après l'agriculture. Pendant deux siècles, les rives du fleuve deviennent un immense chantier maritime grâce à des hommes comme l'intendant Gilles Hocquart, René-Nicolas Levasseur, James Goudie, Peter Baldwin pour n'en nommer que quelques-uns. Puis, les charpentiers de navires canadiens-français deviennent constructeurs : François Robitaille, Louis Labbé, Jean-Élie Gingras, Édouard Trahan, Étienne Samson et bien d'autres, dont la célèbre famille Davie. Comme le décrit si bien Joseph-Elzéar Bernier, surintendant du chantier naval de Peter Baldwin, des milliers d'heures-hommes sont fournies dans les chantiers maritimes à cette époque : «Les



View of Quebec, lithographie de T. Pickin d'après un dessin de B. Beaufoy, Londres 1840. Dans Charles de Volpi, Québec : recueil iconographique, planche 95.

ouvriers ne rechignaient pas à commencer le travail quelques minutes avant sept heures, particulièrement les ouvriers rémunérés à la pièce. À sept heures, 400 hommes ou plus étaient au travail et le son des maillets, des marteaux, des herminettes, des haches et des scies retentissait d'un bout à l'autre de la vallée de la rivière Saint-Charles, accompagné des sons lointains provenant d'une dizaine d'autres chantiers navals. [...] Tout au long de la journée, ils chantaient et fredonnaient de vieilles chansons folkloriques canadiennes. Une voix vigoureuse entamait une chanson familière et tout le groupe chantait les refrains à l'unisson.»

Et, encore aujourd'hui, tant de chansons, de poèmes, de contes et légendes, de téléromans, de films (Pierre Perreault, Frédéric Back) et d'œuvres d'art témoignent du fleuve. Que l'on pense aux peintres comme Cornelius Krieghoff, James Morrice, Clarence Gagnon et aux compositeurs et interprètes qui l'ont chanté : Gilles Vigneault, Félix Leclerc, Sylvain Lelièvre, Yves Duteil et le groupe Noir Désir (les plus jeunes connaissent!).

UN FLEUVE À APPRIVOISER

Les cours d'eau québécois ne sont pas si faciles à naviguer, particulièrement en amont de Québec et davantage encore, en amont de Montréal. D'ailleurs, ce sont les rapides de Lachine qui ont barré la route aux explorateurs et déterminé l'emplacement de Mon-

tréal. Les colons se sont tout naturellement établis en aval de cet obstacle naturel.

La navigation sur le Saint-Laurent s'avère donc difficile et les naufrages sont nombreux et fréquents. Combien de marins le fleuve a-t-il appelés à lui? Ses nombreux récifs, ses hauts-fonds, ses puissants courants, ses glaces, ses innombrables îles semées tout au long de son parcours et son chenal combien tortueux font du Saint-Laurent l'un des fleuves les plus difficiles à parcourir. Un fleuve trop souvent méconnu à une certaine époque où un élément du relief qu'on reconnaissait de loin par temps propice pouvait aider le navigateur à se situer et à trouver son chemin. Les écrits d'un homme de la mer, Hubert Bernier (1823-1904), en sont un long témoignage : «Aussi le voyage de l'automne; prendre un fret pour une place qu'il ne savait pas quelle course faire pour y arriver! C'était encore nous exposer, ainsi que le bâtiment. Ensuite, toutes les autres gaucheries de ce voyage; toujours en danger de se perdre en brisant tout, par manque de connaissance; mouiller sous un navire tandis qu'il y avait tant de place ailleurs; appareiller avec le vent et le courant qui nous jetaient dessus; ne pas attendre que le courant change; partir de là, pour Percé, sans lest ni eau, ni bois pour le feu, à la saison que nous étions; mouiller à Percé avec toutes ces mauvaises apparences; le soir, les chaloupes à l'eau, point de ris de pris et se coucher sans inquiétudes, comme dans un bon port, et cela arriva deux fois de

La famille Fortin à la plage de Berthier-sur-Mer (Collection Musée maritime du Québec).





Les quatre navires à vapeur de la Canada Steamship Line (*Tadoussac*, *St-Laurence*, *Québec* et *Richelieu*), surnommés «les bateaux blancs», ont transporté des milliers de croisiéristes de Montréal à Tadoussac. (Collection Musée maritime du Québec).

suite; mouiller sans sonder pour savoir comment il y avait d'eau, avec beaucoup trop de battures; mouiller avant le temps et perdre ancres et voiles; naviguer six mois sans examiner les pompes; ne point prendre de ris dans les tempêtes; préférer perdre les mâts et prendre de l'esprit qui emporte l'esprit naturel et de tout faire que pour le moment...»

Pour apprivoiser le fleuve, les gens d'ici vont imaginer une série d'aménagements et de services : phares (le premier est allumé à l'île Verte en 1809), bouées et feux d'alignement, canalisation, dragage, déglacage du fleuve en hiver, pilotage, sans oublier la construction de la voie maritime, inaugurée en 1959. Ses dix-neuf écluses permettent aux navires de s'élever graduellement de quelque 150 mètres, soit l'équivalent de la Place Ville-Marie de Montréal : une des dix plus grandes réalisations de l'histoire du génie canadien qui relie le Saint-Laurent aux Grands Lacs et favorise du même coup le commerce extérieur avec les partenaires des autres continents. Les premiers conteneurs sont arrivés à Montréal en 1967. Aujourd'hui, ils représentent l'avantage concurrentiel du port de Montréal où l'on en transige au delà du million par année, ce qui assure l'emploi de 2 300 personnes. Les retombées économiques reliées au secteur maritime se chiffrent maintenant en milliards de dollars. Environ 100 000 emplois

dépendent de cette activité au pays et ce chiffre ne tient pas compte des dizaines de milliers d'emplois fournis par des usines qui n'existeraient tout simplement pas sans accès maritime. Êtes-vous de ces gens du fleuve?

UN FLEUVE À REGARDER, UN FLEUVE POUR S'AMUSER

«Je puis vous affirmer que la population mâle de la cité de Québec, à quelques exceptions près, savait nager, il y a soixante ans. Quand la marée était haute le soir durant la belle saison, les grèves étaient couvertes de baigneurs [...]. Quant à nous, enfants, nous passions une partie de la journée dans l'eau, comme des petits canards.» Ainsi était la vie récréo-touristique autour du fleuve telle que décrite par Philippe Aubert de Gaspé dans son livre *Les anciens Canadiens*, publié en 1863.

D'ailleurs, les premières manifestations du tourisme au Québec sont étroitement associées au bord du fleuve. Des visiteurs provenant surtout des États-Unis sont attirés par la grandeur des paysages du Saint-Laurent. Quant aux familles canadiennes-françaises fortunées, elles possèdent leurs maisons d'été situées en vue du Saint-Laurent, à Kamouraska. Puis, les bateaux à vapeur

Les rapides de Lachine, 1869 (Collection Musée maritime du Québec, Fonds Armand-Therrien).



créent une nouvelle forme de tourisme qui s'avère très populaire : les croisières sur le fleuve. Quelques-unes des escales de ces navires deviennent des stations de villégiature fort courues, où les résidences d'été et les grands hôtels se multiplient. C'est le cas de La Malbaie, de Tadoussac, de Métis et Cacouna.

Avec le temps, des obstacles se sont ajoutés à cette proximité physique du fleuve, dont les autoroutes riveraines, certaines construites dans le lit du fleuve comme l'autoroute Dufferin-Montmorency dans la région de Québec. La propriété privée contrôle également une bonne partie de l'accès. Paradoxalement, du temps du Régime français, un édit du ministre Colbert datant de 1661 stipulait qu'on devait garder public le bord du Saint-Laurent.

Heureusement, la population actuelle retrouve ce désir de s'approprier à nouveau le fleuve. Toutes sortes d'activités récréo-touristiques s'y rattachent : croisières, pêche, sports nautiques, navigation de plaisance. Que l'on

pense également au développement et à la popularité croissante du Vieux-Port de Montréal, à l'aménagement des pistes cyclables riveraines à Québec, Lévis, Rivière-du-Loup. Et à défaut de rêver d'histoire maritime québécoise, n'anticipez-vous pas le plaisir que vous auriez à vivre avec vue... sur le fleuve?

**GENS DU PAYS, GENS DU FLEUVE,
EXPOSITION DU MUSÉE MARITIME
DU QUÉBEC.**

Le Musée maritime du Québec présentera, à partir du 28 septembre 2003, une exposition sur le fleuve Saint-Laurent. Vous ferez la rencontre de plusieurs hommes et femmes qui ont navigué ou naviguent encore sur *le fleuve aux grandes eaux*. Une exposition où Denise Verreault côtoie Elizabeth Taylor Davie et Jean Talon. Plus d'une centaine d'objets rappellent que le Québec a une histoire maritime.

Alors, cet automne, prenez la route de l'eau, longez le fleuve Saint-Laurent jusqu'à L'Islet-sur-Mer (à une heure de Québec) pour, à votre tour, vous laisser parler... du fleuve Saint-Laurent. ♦

■
Sonia Chassé est directrice générale du Musée maritime du Québec à L'Islet-sur-Mer.

■
Martine Bélanger est responsable des expositions au Musée maritime du Québec à L'Islet-sur-Mer. Rechercheuse et rédactrice pour l'exposition *Gens du pays, Gens du fleuve*.

Les Éditions PUL-IQRC

L'histoire des régions du Québec
... un récit à la portée du monde !

Histoire des Îles de la Madeleine
Nouvelle édition

Histoire de la Gaspésie
Nouvelle édition

Histoire des Îles-de-la-Madeleine	408 pages, 35 \$
Jean-Charles Fortin et Paul Larocque	
Histoire de la Gaspésie	800 pages, 50 \$
Marc Desjardins, Yves Frenette, Jules Bélanger et Bernard Héту	

Pour de plus amples renseignements
Les Éditions PUL-IQRC
 Tél. (418) 656-7381 • Téléc. (418) 656-3305
 Dominique.Gingras@pul.ulaval.ca
 www.ulaval.ca/pul