

Cent ans de navigation entre Rivière-du-Loup et la rive nord

Jeannine Ouellet

Volume 16, Number 2, 2010

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/66137ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Histoire Québec
La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (print)
1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Ouellet, J. (2010). Cent ans de navigation entre Rivière-du-Loup et la rive nord.
Histoire Québec, 16(2), 29–34.

Cent ans de navigation entre Rivière-du-Loup et la rive nord

par Jeannine Ouellet,
historienne et maître généalogiste agréée

Jeannine Ouellet détient un baccalauréat en pédagogie, un baccalauréat en éducation préscolaire et en enseignement primaire et des certificats en français, en histoire et en psychologie. Très tôt, elle s'est passionnée pour l'histoire et la généalogie. De 1982 à 1991, elle a travaillé à l'écriture de trois ouvrages historiques et généalogiques portant sur Saint-André de Kamouraska; en 2007, elle faisait paraître un ouvrage sur la présence écossaise dans la région bas-laurentienne. Auteure de nombreux articles parus dans divers journaux, bulletins et revues, elle a animé et réalisé des émissions de télévision et de radio, publié des chroniques dans les hebdomadaires régionaux et prononcé des conférences au Québec et en France, en Écosse et aux États-Unis. Depuis août 2005, elle est rédactrice en chef de la revue Histoire Québec de la Fédération des Sociétés d'histoire du Québec. Après avoir assumé la présidence de la Société d'histoire et de généalogie de Rivière-du-Loup, puis celle de la Fédération québécoise des sociétés de généalogie, elle est devenue première vice-présidente de la Fédération Histoire Québec en 2005 et vice-présidente des Éditions Histoire Québec depuis 2007. Au cours de sa carrière, Jeannine Ouellet a reçu de nombreux prix et distinctions, dont le prix Honorius-Provost, la médaille de la Ville de Ciboure, en Pyrénées-Atlantique, le grade de Milady du 78^e régiment historique des Fraser Highlanders. En 2007, elle faisait partie des 1000 femmes qui ont bâti le Québec, une exposition de portraits par le photographe français Pierre Maraval présentée à la galerie SAS à Montréal, intitulée Mille femmes. En septembre 2010, le Conseil supérieur de la langue française lui a remis les insignes de l'Ordre des francophones d'Amérique.

Séparés par le Saint-Laurent, les habitants de Rivière-du-Loup et de la rive nord ont depuis toujours senti le besoin de se rapprocher et, encore davantage au cours du dernier centenaire. En a été témoin ce majestueux fleuve qui se transforme tantôt en une nappe limpide où les rayons du soleil se complaisent à se refléter, tantôt en une surface tumultueuse noyée dans des brumes enveloppantes.

Premiers établissements à Rivière-du-Loup

Les Amérindiens empruntaient aussi cette grande rivière, qu'ils appelaient « le chemin qui marche », pour pêcher, chasser et faire le commerce des fourrures aux postes de traite de Tadoussac ou de Rivière-du-Loup. C'est à la Pointe de Rivière-du-Loup, cette presque-île qui s'avance d'est en ouest dans le fleuve, qu'ils ont établi leurs campements.

Cette voie d'eau qui traverse le Québec a vu naviguer les grands voiliers provenant de l'autre côté du vaste océan, amenant, entre autres, des Basques qui chassaient la baleine ou des immigrants mandatés de peupler la colonie et de bâtir un pays. Mais sur ces eaux fluviales ont aussi défilé des navires transportant des soldats venus semer la terreur.

Un quai à la Pointe de Rivière-du-Loup

Au début des années 1840, alors que la Pointe n'est qu'une vaste ferme, des citoyens fréquentent les stations de villégiature de Kamouraska et de Cacouna pendant la saison estivale. En 1852, débute la construction du quai à l'extrémité ouest de la Pointe. Mandaté par la Maison de la Trinité de Québec, Charles-François-Xavier Baby termine

les travaux quatre ans plus tard. De 1860 à la Première Guerre mondiale, le quai d'une longueur de 1667 pieds est inclus dans le circuit des vapeurs qui desservent Tadoussac, Charlevoix et Chicoutimi. À ce propos, dans son édition du 26 mai 1857, le *Courrier du Canada* rapporte : « Le vapeur *Saguenay*, vapeur de première classe pour la mer, du capitaine R. Simard, laissera le



Pour Murray Bay et la Rivière-du-Loup.

JUSQU'À nouvel avis, le vapeur *ROWLAND HILL* partira pour MURRAY BAY et la RIVIÈRE-DU-LOUP tous les MARDIS ET SAMEDIS au matin, à HUIT heures.
Québec, 18 juillet 1849.

Publicité offrant des voyages sur le vapeur Rowland Hill, départ de Québec vers Murray Bay (La Malbaie) et la Rivière-du-Loup, les mardis et samedis, été 1849. (Source : *Le Canadien*, édition du 16 juillet 1849, p. 2, <http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/1907147#>)

quai de Québec pour Malbaie, Rivière-Ouelle et Rivière-du-Loup, samedi le 30 mai. »

Depuis 1880 existe un service de traversier entre Rivière-Ouelle et La Malbaie. Les gens d'affaires de Fraserville rêvent eux aussi d'offrir une pareille commodité. À cet effet, la Chambre de commerce de Rivière-du-Loup adoptait la résolution suivante, le 26 mars 1896: « Il est proposé par Jos Viel et autres, secondé par G.A. Binet, que l'on demande à la législature fédérale qu'une jetée soit construite en eaux profondes à la Pointe de Rivière-du-Loup, afin de permettre à tous les *steamers* de faire escale à notre port. Adopté. » Cette résolution est la première mention d'un projet de port en eaux profondes dans l'est du Québec. Entre 1860 et 1910, Rivière-du-Loup (nommée Fraserville de 1850 à 1919), connaît une croissance phénoménale grâce au chemin de fer; sa population passe de 1540 à 8000 habitants. En 1910, le ministre des Travaux publics, William Pugsley, et son

homologue des Postes, Rodolphe Lemieux, appuient la création d'un port de mer dans la région. Le projet sombre dans l'oubli pendant 46 ans. C'est à Cacouna qu'il sera réalisé.

En 1899, dans *La Colonisation dans les comtés de Témiscouata, Rimouski, Matane, Bonaventure...*, Eugène Rouillard écrivait « La Pointe de la Rivière-du-Loup est trop connue pour que nous ayions besoin d'appuyer davantage. C'est l'une des places d'eau les plus *fashionables* de notre district. Il y a de superbes et grands hôtels qui s'emplissent pendant la belle saison. Les somptueux bateaux du Richelieu abordent au quai de la Pointe ».

La compagnie Trans-Saint-Laurent Limitée

Les Charlevoisiens envient les Louperivois pour leur chemin de fer; ils désirent un service pouvant assurer le transport de la poste, des passagers et des marchandises. Forte de leur appui, la compagnie Trans-Saint-Laurent

Limitée est créée le 27 avril 1909 par Malcolm Fraser, maire de Fraserville, et J.-Camille Pouliot, avocat, qui en sera le premier président. L'année suivante, ce dernier acquerra le terrain sur lequel était érigé l'hôtel Venise, incendié en 1908, là où était logé le bureau de la compagnie Richelieu & Ontario Navigation. Les autres administrateurs sont: le commerçant et ancien maire L. H. Levasseur, le commerçant et futur maire Jos Viel, le docteur Félix Émile Gilbert, le capitaine Johnny Deslauriers, le gérant Mazenod Pelletier, le photographe Stanislas Bell, G. Pelletier, le révérend Jos Savard, curé de Saint-Siméon, et Eugène Caron, maire de Tadoussac.

Le vice-président de la compagnie est Malcolm Fraser, arrière-petit-fils de Malcolm qui était, à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle, seigneur de L'Islet du Portage (Saint-André de Kamouraska) et de Mount Murray (Cap à l'Aigle) et également agent de la seigneurie de Rivière-du-Loup ce qui l'amenait à traverser fréquemment le fleuve.



Vers 1890, vue éloignée du quai construit entre 1852 et 1856, hôtel Venise bâtie en 1885, à gauche, et maisonnettes habitées par les Amérindiens, à droite.

(Source : BAnQ, Fred C. Würtele, P546, D6, P14)

Le 24 juin 1909, le SS *Contest* effectue sa première traversée jusqu'à Tadoussac et Saint-Siméon ainsi que vers d'autres municipalités de la rive nord, avant d'être remplacé par le SS *Rhoda*. La compagnie avait d'abord acquis le SS *Scionda* mais, avant même d'entrer en service, ce traversier échouait le 29 juin sur les récifs de l'Isle-aux-Grues alors qu'il se dirigeait vers Québec pour subir des réparations. Qu'à cela ne tienne, malgré des débuts difficiles, la ligne de transport subsistera.

En septembre de la même année, le *SS Mahone*, construit à Mahone Bay, en Nouvelle-Écosse, est acquis au coût de 15 000 \$. Avec ses 127 tonnes, ses 86 pieds de long sur 19,8 de large, le navire est suffisamment spacieux pour accueillir trois « chars » et de 50 à 200 personnes. Grâce à une coque fabriquée en chêne vert et à un puissant moteur conçu pour la navigation d'hiver, le vapeur *Mahone*, piloté par Jean Benoît (Johnny) Deslauriers, se dirige vers Tadoussac pour la première fois le 15 octobre 1909. À l'ouverture de la navigation au printemps 1910, dans son édition du 1^{er} avril, *Le Soleil* de Québec rapporte que le *SS Mahone* est arrivé le premier dans le port de Québec.

Dès lors, la navigation d'hiver s'installe entre les deux rives et subsistera pendant six ans. Vents et glaces rendent les périples risqués sans jamais mettre en péril le service postal, le transport de denrées, marchandises, bois, farine, foin pour les résidents de la rive nord. Lors d'une allocution, le juge J.-Camille Pouliot, président-fondateur de la compagnie Richelieu & Ontario Navigation, exprimait sa fierté devant cette « première au Bas-Saint-Laurent ».

Après six mois d'opération, le bilan est tout à fait positif. Plus de 2000 voyageurs, sans oublier les malles de Sa Majesté, ont profité des services réguliers bihebdomadaires entre Rivière-du-Loup et Tadoussac et entre les Escoumins, Saint-Siméon et La Malbaie. Aucune comparaison possible avec la période des

débuts de la navigation à vapeur à l'été 1809, alors que l'*Accommodation* de John Molson avait parcouru la distance entre Montréal et Québec en 66 heures.

Le 18 décembre 1915, le *Mahone* est étrangement jugé non sécuritaire par le gouvernement conservateur de Robert Borden. Pourtant, été comme hiver, il avait rempli diverses missions, portant assistance à des navires en péril et même, en novembre 1910, transportant à la Pointe aux Esquimaux (Havre-Saint-Pierre) le fret du général Wolfe, échoué à Harrington.

Par ailleurs, en 1912, la compagnie Price vend à la compagnie Trans-Saint-Laurent un puissant remorqueur à vapeur, le *Thor*, utilisé uniquement pendant l'été pour les excursions du dimanche jusqu'en 1916. Le radoub du *Thorn* au chantier maritime de la Davie Shipbuilding à Lauzon est supervisé par Joseph Yves Pommet, comptable et gérant de la compagnie de 1913 à 1940.

La Quebec and Levis Ferry Company

En janvier 1916, le service de traversier passe à des intérêts étrangers. Le *Mahone* est amarré au quai de Tadoussac et remplacé par le *Pilot*, construit en 1882 et depuis utilisé comme traversier entre Québec et Lévis. Malheur! Dès le tout début, le *Pilot* s'échoue sur les récifs de l'île Rouge, en face de l'embouchure du Saguenay, et coule. Les 16 naufragés allument le phare pour signaler leur présence. Ironiquement, ils sont sauvés



Équipage du *SS Mahone* en 1913.
(Source : Collection Société d'histoire et de généalogie de Rivière-du-Loup)



Le *Mahone*, au quai de Rivière-du-Loup.
(Source : Collection Richard Michaud)

par le *Mahone*, qui reprendra du service jusqu'à l'arrivée en mars du *Queen*... qui s'échoue à son tour le 31 octobre 1916 à Baie-Sainte-Catherine. Ne pouvant survivre financièrement à deux naufrages, le service offert par la Quebec and Levis Ferry Co. s'arrête jusqu'en 1928.



Arrivée à Québec du Queen faisant la liaison Québec-Lévis.
(Source : Collection Richard Michaud)



Le Brandon qui deviendra le Rivière-du-Loup I. (Source : Collection Richard Michaud)



Arrivée à Saint-Siméon du Rivière-du-Loup II, lors d'une excursion en 1953.
(Source : Collection Richard Michaud)

La Traverse Rivière-du-Loup-Tadoussac Ltée

En 1926, le *Fleurus* de la compagnie Anticosti Shipping fait toutefois escale deux ou trois fois par mois et, en 1927, la Quebec & St. Lawrence Navigation Ltd de Québec rétablit la liaison grâce au *Mercier*, bientôt remplacé par le *Yonda L.*, connu sous le nom de *Brandon*. Ce dernier devient le *Rivière-du-Loup I* au moment où, en juin 1930, la Clarke Steamship Company l'achète et fonde la Traverse Rivière-du-Loup-Tadoussac Ltée, dont le maire de Rivière-du-Loup, Louis-Philippe Lizotte, gendre du seigneur Malcolm Fraser, devient le président. Est alors implanté le service régulier entre Rivière-du-Loup, Saint-Siméon et Tadoussac avec le *Rivière-du-Loup I*, commandé par le capitaine J.-Alfred Brisebois; ce navire peut accueillir 300 passagers et une trentaine d'automobiles. En 1939, il est remplacé par le *Rivière-du-Loup II*, nommé précédemment *Île d'Orléans*.

La Traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon Ltée et un nouveau débarcadère

En 1940, ayant abandonné la liaison avec Tadoussac, la compagnie devient la Traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon Ltée. Cette année-là, le traversier transporte 3617 véhicules et 8265 passagers. Vingt ans plus tard, les statistiques indiquent une hausse vertigineuse d'achalandage, passant à 21 446 véhicules et 65 098 passagers. En 1963, le N. M. Trans-Saint-Laurent peut transporter une centaine de



Le Rivière-du-Loup II (de 1929 à 1963), en juillet 1947. (Source : Collection Richard Michaud)

véhicules et 380 passagers à chaque traversée. L'année suivante, le ministre des Transports commence la construction d'un nouveau débarcadère à l'est, parallèle au grand quai et destiné à remplacer ce dernier. C'est depuis 1973 que le service offert d'avril à janvier est déclaré essentiel par le gouvernement du Québec. Aujourd'hui, la Traverse Rivière-du-Loup-Saint-Siméon emploie une quarantaine de personnes et accueille annuellement plus de 185 000 passagers.

Célébrations du centenaire de la Traverse

En 2009, la Société des traversiers du Québec célébrait en grandes pompes les 100 ans de la Traverse afin de rendre hommage aux fondateurs et aux équipages.

À l'invitation de Marc Harvey, capitaine du *N. M. Trans-Saint-Laurent*, un groupe de privilégiés a pu revivre une page importante de l'histoire. Ainsi, le 4 avril, à bord du traversier, les invités ont inauguré la centième saison de navigation par une descente du fleuve, de Québec à Rivière-du-Loup via Saint-Siméon.

Puis, en juin, lors d'une traversée commémorative, des passagers ont voyagé dans le temps grâce à des personnages d'époque, d'une exposition de photos anciennes et de maquettes des *SS Mahone* et *SS Thorn*, sans oublier une cérémonie d'échanges de sacs contenant des dessins faits par des d'enfants de Rivière-du-Loup, de la Côte-Nord et de Charlevoix; ces croquis rappelaient les débuts du premier service de traversier et du transport postal entre les deux rives.

Pour sa part, le Musée du Bas-Saint-Laurent a procédé au lancement d'une publication d'une vingtaine de pages intitulée *Traverser le fleuve – Les cent ans de la Traverse Rivière-du-Loup / Saint-Siméon / Tadoussac* et a présenté une exposition d'une quinzaine de cartes postales, reproduites en grand format, relatant l'histoire maritime de Rivière-du-Loup.

À leur tour, la Chambre de commerce de la MRC de Rivière-du-Loup et le Centre local de développement de la région de Rivière-du-Loup ont profité du 28^e tournoi de golf des gens d'affaires pour faire un clin d'œil au Carrefour maritime.

Finalement, le groupe « Rivière-du-Loup en trois actes » a organisé un spectacle au son des chants de marins du Havre en Haute-Normandie.



Le N. M. Trans-Saint-Laurent. (Source : Collection Jeannine Ouellet)

Que réserve l'avenir?

Soucieuse d'offrir de meilleurs services, la Société des traversiers du Québec procédera sous peu à des travaux de réfection au quai de Rivière-du-Loup. Le réaménagement des aires de stationnement et celle d'accostage du traversier est aussi prévu.

De son côté, la Corporation du Carrefour maritime de Rivière-du-Loup – dont le président est le maire Michel Morin – proposera une réorganisation complète de l'ensemble des infrastructures d'accueil et du secteur du havre : amélioration de l'accès à la marina et aux différents bateaux de croisière, construction d'un bâtiment de services qui abritera la Première Nation Malécite de Viger, la Société Duvetnor, les Croisières AML, le Parc marin du Sague-

nay-Saint-Laurent et le Club nautique. Y seront également intégrés un restaurant et un Centre d'interprétation de la Pointe rappelant le commerce maritime et la villégiature dans les années 1800. Enfin, autant les Louperivois que les visiteurs pourront admirer des sculptures du Circuit Public'Art sur la jetée de l'ancien quai.

Toutes ces améliorations causeront inévitablement quelques soucis. En effet, les utilisateurs du traversier reliant Rivière-du-Loup à Saint-Siméon devront composer avec une interruption du service de la mi-septembre 2010 à la mi-juin 2011.

Même avec ce léger inconvénient temporaire, la Pointe de Rivière-du-Loup demeure et demeurera toujours un endroit particulier pour les promeneurs,

résidents, estivants et visiteurs puisqu'elle offre une vue imprenable sur le Saint-Laurent et les couchers de soleil dont la réputation n'est plus à faire.

Bibliographie

LANDRY, Pierre, *Traverser le fleuve – Les cent ans de la Traverse Rivière-du-Loup / St-Siméon / Tadoussac*, Les Éditions Mus'art, Musée du Bas-Saint-Laurent, 2010.

PELLETIER, Michel, *La Pointe de la Rivière-du-Loup, 100 ans d'histoire*, Comité organisateur du centenaire de la Pointe de la Rivière-du-Loup, 1995, p. 45 et 46.

ROUILLARD, Eugène, *La Colonisation dans les comtés de Témiscouata, Rimouski, Matane, Bonaventure...*, 1899.