

Une navigation parsemée d'embûches

Serge Goudreau

Numéro 22, été 1990

Il était une fois le Saint-Laurent

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/7643ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Goudreau, S. (1990). Une navigation parsemée d'embûches. *Cap-aux-Diamants*, (22), 35–38.

UNE NAVIGATION PARSEMÉE D'EMBÛCHES

par Serge Goudreau*

VOIE DE PÉNÉTRATION PAR EXCELLENCE DES EXPLORATEURS français, le fleuve Saint-Laurent devient au XIX^e siècle la principale porte d'accès aux nombreux immigrants en provenance d'Europe. Implantés sur les rives du fleuve, nos ancêtres profitent des possibilités de cette grande voie de communication et plusieurs même leur principal gagne-pain.

Outre les goélettes, le fleuve Saint-Laurent constitue l'endroit par excellence pour le flottage du bois. Assemblées sur les affluents du fleuve, les cages de bois (radeaux) prennent une vingtaine de jours pour se rendre de Kingston à Québec. La forte demande de bois de l'empire britannique favorise la prolifération de cageux sur le Saint-Laurent.



L'Escadre Verte ayant été accueilli d'une Violente Tempête dans la rivière de Saint-Laurent le tonnerre tomba sur le Vaisseau Amiral qui en fut consumé... *Gravure de la fin du XVIII^e d'après un dessin d'un officier de l'escadre. À Paris chez Beauvais, rue Saint-Jacques. (Archives nationales du Québec à Québec, collection initiale).*

La circulation maritime sur le Saint-Laurent

L'importante contribution des goélettes dans le transport de marchandises sur le Saint-Laurent défraie plusieurs chroniques. Au début du XIX^e siècle, la navigation fluviale est dominée par de petites goélettes à voiles jaugeant moins de 100 tonneaux et mesurant de 12 à 18 mètres de long. Pourvues d'un fond plat et d'un faible tirant d'eau, ces goélettes permettent d'accoster partout. L'équipage se compose généralement de trois personnes: le capitaine, le second et un matelot.

Le début du XIX^e siècle voit apparaître une invention qui révolutionnera le transport maritime: le bateau à vapeur. Dès 1809, la famille Molson lance un premier vapeur qui effectue le trajet Montréal-Québec en 36 heures. En 1812, John Molson adresse sans succès une requête à la Chambre d'assemblée pour obtenir le privilège exclusif de faire naviguer des *steamboats* entre Québec et Montréal, sur le fleuve Saint-Laurent.

Graduellement, l'apparition des bateaux à vapeur transforme la vie maritime. Dès les années 1820, des vapeurs desservent quotidiennement les villes de Québec et Montréal en effectuant le

trajet en 17 heures. Des voyages de plaisir se rendent à la Malbaie, l'île d'Orléans et la Grosse-Île. Certains *steamboats* servent également comme remorqueurs. Le touage des goélettes prend une telle importance qu'en 1824, la Maison de la Trinité de Québec, organisme chargé de réglementer le pilotage sur le fleuve, publie un avis dans les journaux sur cette pratique. Les cageux bénéficieront également de la force des bateaux à vapeur. Le vapeur *Lady Aylmer*, bien connu des marchands de bois du Haut Canada, s'emploie exclusivement à touer des cages de bois entre 1837 et 1839. Tout au cours du XIX^e siècle, le bateau à vapeur occupe une place grandissante dans la navigation fluviale.

Pour se guider efficacement, les navigateurs utilisent plusieurs objets fixes et visibles comme points de repère sur la côte (amers), tels les clochers d'église. Comme le signalait un pilote de Deschambault: «En descendant le fleuve, quant on arrivait juste devant la route à Bouillé, on commençait la Barre à Boulard; et quand la statue de Saint-Louis sur l'église de Lotbinière montrait son dos entre les deux clochers, on la terminait.» À l'époque, tous les navigateurs chevronnés connaissent ces points de repère. La Maison de la Trinité de Québec apporte des améliorations sensibles aux conditions maritimes. Dès la fin du XVIII^e siècle, des bouées sont déjà installées dans le chenal entre l'île Saint-



Raft on the St. Lawrence at Cap Santé. Cette illustration de W.H. Bartlett montre des cageux sur le fleuve vers 1840. N.P. Willis, Canadian Scenery Illustrated, 1842.

Les aides à la navigation

Sans l'aide de dame nature, les goélettes se trouvent bien démunies pour parcourir le Saint-Laurent. En quittant le port de Québec en direction de Montréal, le navigateur espère profiter de la marée montante et d'un vent du nord-est. Arrivé aux rapides du Richelieu (Lotbinière), où le courant se fait particulièrement sentir, plusieurs équipages de goélettes doivent se résoudre à attendre un vent favorable et l'aide de la marée montante. Deux marées suffisent généralement pour franchir les rapides du Richelieu. L'effet de la marée se perçoit jusqu'à l'entrée du lac Saint-Pierre. Le navigateur doit alors prendre garde de quitter la route ordinaire pour éviter de s'échouer sur ces grandes battures. En fait, au début du siècle, la trajet Québec-Montréal prend souvent plus d'une semaine.

Barnabé et Montréal. En 1807, la Maison de la Trinité de Montréal publie une annonce dans la *Gazette de Québec* pour recruter des entrepreneurs aptes pour installer des bouées dans les lieux suivants: deux bouées sur le lac Saint-Pierre, deux bouées à la Pointe Plate, une bouée à l'île à la Bague, une bouée vis-à-vis de la ville de Montréal et une bouée sur la batture qui est au-dessus de l'îlet dans le port de Montréal. Le nombre de bouées atteint 285 à la fin du XIX^e siècle.

En raison des pressions exercées par les propriétaires de bateaux à vapeur au début des années 1830, les autorités construisent des phares aux endroits les plus propices. Des bateaux-phares sont également installés dans le lac Saint-Pierre. D'anciens pilotes les entretiennent et les remorquent à la fin de chaque saison navigable.

Malgré les améliorations à la navigation fluviale, le creusement d'un chenal s'impose. Dès 1826 l'Assemblée législative est saisie du problème mais il faut attendre l'année 1851 avant que les travaux de creusage commencent. Le lac Saint-Pierre constitue un obstacle majeur à la venue de goélettes de fort tonnage à Montréal n'ayant que dix pieds de profondeur dans le chenal. Des travaux d'hydrographie pour sonder le fleuve Saint-Laurent furent entrepris par Henry Wolsey Bayfield et les résultats de ses sondages publiés en 1859.

Courte saison navigable

Depuis l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, en 1959, des navires circulent tout au long de l'année entre Québec et Montréal. Au XIX^e siècle, toutefois, c'est la saison hivernale qui déterminait la période de cabotage sur le fleuve Saint-Laurent.

De la mi-avril jusqu'à la fin novembre, de petites goélettes font quotidiennement le trajet entre Québec et Montréal. Le mois de novembre apparaît comme une période à risque en raison de la formation des glaces. Plusieurs propriétaires de goélettes évitent de circuler pendant ce temps de l'année fort propice au naufrage. Le refus de Joseph Alexandre, le 10 novembre 1848, de livrer une charge de madriers à Québec en raison de la saison avancée confirme cette hypothèse. Des navigateurs plus téméraires s'exposent à devoir trouver un endroit d'hivernement en route sans avoir pu livrer leur marchandise.

Attentif aux caprices de mère nature pour progresser, le navigateur se trouve également à sa merci lorsque les éléments se déchainent. Les bourrasques de vent se révèlent quelquefois désastreuses pour les capitaines de goélettes. Ils doivent surtout éviter de se voir jeter sur une chaîne de roche où ils risquent de crever la coque de la goélette. En certaines circonstances, le vent se fait tellement violent qu'il emporte les voiles du bâtiment et casse les câbles des deux ancres.

Tout au long de la saison, le navigateur doit faire preuve d'un jugement éclairé. La majorité des naufrages de goélettes se produit en novembre et la formation des glaces compte pour plusieurs d'entre eux. À tout moment, une banquise de glace peut frapper la goélette. Le navigateur doit également se méfier du courant très fort à certains endroits du fleuve et des brouillards de neige qui risquent de lui faire perdre les côtes de vue. S'il voyage de nuit, la lueur des phares demeure indispensable. Ainsi, en 1830, Hercule Olivier, maître du bateau à vapeur *Le Chambly*, affirme qu'il s'est échoué à deux heures du matin

en raison du fait qu'un des phares du Richelieu ne se trouvait pas allumé.

À la suite du naufrage d'une goélette, le capitaine s'empresse d'enregistrer devant un notaire de la région un procès-verbal des événements préalables au naufrage. Le navigateur repousse généralement l'idée d'une erreur humaine et rend les éléments naturels responsables de sa mésaventure. Certains naufrages tiennent malgré tout à la négligence des navigateurs. Le 22 novembre 1838, par exemple, John Pratt dresse un protêt à l'encontre de Ambroise Hamelin. Pratt allègue qu'Hamelin s'est enivré au cours de son voyage, qu'il a mouillé dans un endroit où aucun navigateur n'a coutume de mouiller et qu'il s'est vu contraint d'abandonner son bâtiment. Les affréteurs du navire se proposent donc de le poursuivre en raison de sa négligence.



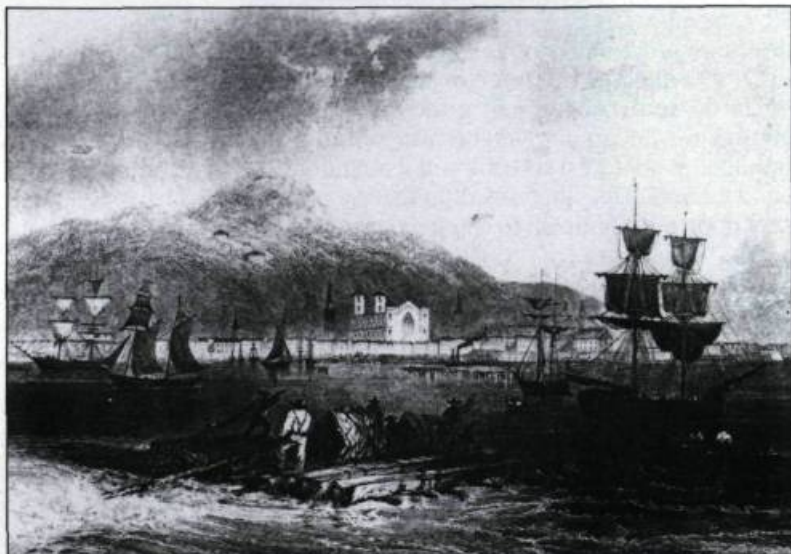
Le fleuve Saint-Laurent (secteur du lac Saint-Pierre). Carte de Joseph Bouchette, 1831 (partie). (Archives nationales du Québec à Québec, fonds Terres et forêts/Arpentage).

Billots à la dérive

Comme le fleuve Saint-Laurent constitue la voie principale qu'empruntent les cageux, les navigateurs doivent continuellement se méfier de billots à la dérive. En effet, des plançons flottants risquent de causer des voies d'eau à la goélette. Ce genre d'incident arrive à Joseph Marcotte, de Chambly. Le 8 mai 1840, la goélette *La Sophie* remonte le Richelieu et heurte un plançon invisible à la surface de l'eau. Le contact occasionne une voie d'eau et la cale de la goélette se remplit de trois pieds d'eau. La cargaison de sel est alors couverte d'eau.

Les cageux semblent aussi avoir fort mauvaise réputation auprès des navigateurs. À la barre du *Gold Hunter* le 7 juin 1823, Pierre Lespérance relate l'événement suivant: «Vers onze heures du matin une forte cage de plançons se laissa malicieusement dériver sur ledit bateau malgré toutes les prières que le capitaine fit aux personnes qui la conduisait de ramer pour passer à droit ou à gauche dudit bateau, ce qu'elles ont

refusé de faire en jettant des éclat de rire, étant pris dans cette cage et sur le point de périr le capitaine a été dans la nécessité de filler son câble l'a perdu ainsi que son ancre.» Le lendemain, Pierre Lespérance fit naufrage à l'anse de Sainte-Croix, n'ayant pu se maintenir avec sa petite ancre. Ces radeaux de bois semblent donc constituer un danger public pour les propriétaires de goélettes.



Montreal from the St. Lawrence. Cette gravure de C. Cousen d'après un dessin de W.H. Bartlett provient de l'ouvrage de N.P. Willis. Canadian Scenery Illustrated, 1842.

Lorsque le navigateur se trouve à la merci des intempéries, il cherche avant tout à préserver sa goélette d'une perte totale. À maintes reprises, les navigateurs n'ont d'autre choix que de jeter à l'eau une partie de leur cargaison dans l'espoir d'alléger leur goélette. Les riverains retrouveront certains de ces effets sur la grève. C'est le cas d'Henri Germain qui trouve le 20 novembre 1813 six pipes de vin rouge sur la grève de Deschambault. La veille, la goélette *Le Renard* s'était échouée dans la région.

Si une voie d'eau se déclare lors d'un naufrage de goélette, le capitaine s'empresse d'actionner

les pompes pour éviter de mouiller la marchandise. S'il n'arrive pas à contrôler cette voie d'eau, le navigateur tente alors d'atteindre les battures et s'y échoue volontairement. Il cherche immédiatement à engager un autre navigateur pour conduire les effets à bon port. Si la saison est trop avancée, il doit faire hiverner son bâtiment et trouver des hangars pour entreposer les marchandises.

En certaines circonstances, le naufrage cause des dommages aux denrées périssables telles le blé et le sel. Le navigateur se doit alors de liquider ces produits sur place. Un rapport de jurés examine la marchandise et confirme s'il est de l'intérêt des propriétaires de procéder à une criée publique. Les riverains des paroisses environnantes sont conviés à l'encan.

Il est plutôt rare qu'une goélette périsse complètement dans les eaux du fleuve Saint-Laurent. Abandonner son bâtiment et sa cargaison en se sauvant à l'aide de la chaloupe reste un choix de tout dernier recours. Le fleuve Saint-Laurent recèle quelques épaves. L'une d'entre elles pourrait être la barque à vapeur *Le Waterloo*. Ce navire sombra près de Saint-Nicolas en avril 1831 lorsque les glaces qui se détachaient des battures le pressèrent avec tant de violence qu'il fit eau. Les passagers et l'équipage échappèrent toutefois à la noyade en se sauvant sur les glaces.

Le protêt de naufrage enregistré devant notaire constitue une source intéressante pour connaître les événements précédant le naufrage de goélettes sur le fleuve Saint-Laurent. Toutefois, cette source nous renseigne peu sur ce que pensent les navigateurs de leur métier. Les récits de navigateurs de cette époque permettent cependant de saisir leur vécu quotidien. ♦

*Démographe-historien

À BORD! LES GROUPES

- Souper croisière
- Brunch du dimanche
- Réceptions de tout genre (mariages, anniversaires...)
- Épluchette

D'une capacité totale de 100 passagers, la goélette *St-André* vous convie à un périple exceptionnel sur le fleuve.

Pour information ou réservation:
(418) 659-4804

