Document generated on 07/15/2025 6:48 p.m.

Continuité

CONTINUITÉ

Un fleuve apprivoisé

Pierre Camu

Number 64, Spring 1995

Le St-Laurent

URI: https://id.erudit.org/iderudit/16033ac

See table of contents

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)
1923-2543 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Camu, P. (1995). Un fleuve apprivoisé. *Continuité*, (64), 15–17.

Tous droits réservés © Éditions Continuité, 1995

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

L'activité maritime du port de Québec vers 1880
Photo : Livernois, ANQ

Un fleuve apprivoisé

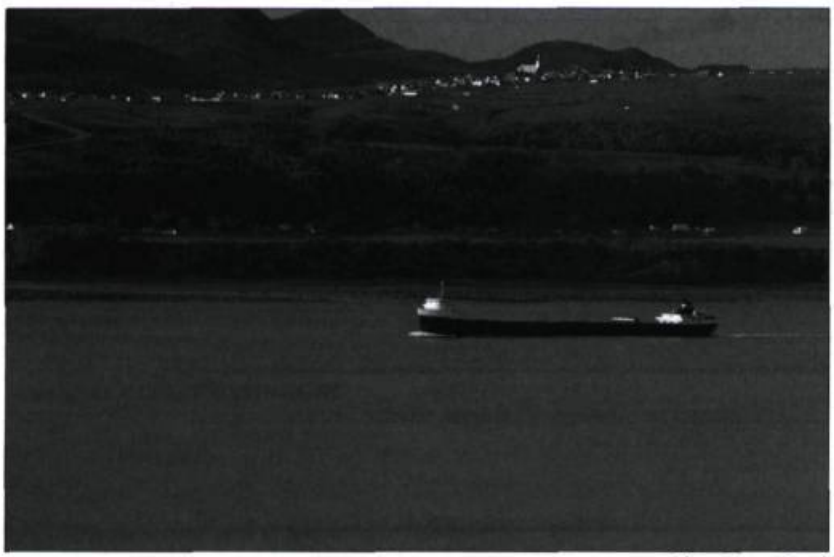

Photo : François Rivard

Trois siècles durant l'homme s'est mesuré au Saint-Laurent, affrontant ses fureurs, matant ses rapides, exploitant ses ressources, imposant ses excès. Il en a fait un fleuve apprivoisé. Mais, comme le disait Saint-Exupéry, on demeure responsable de ce qu'on a apprivoisé...

PAR PIERRE CAMU,
CONSEILLER EN TRANSPORT MARITIME

Pour l'indien qui habitait la vallée du Saint-Laurent, le fleuve et ses affluents étaient les voies de communications essentielles. L'usage de l'eau était indispensable à sa vie de nomade ; la pêche et la chasse lui fournissaient la base de son alimentation. Il avait développé et construit le canot d'écorce, une merveilleuse machine adaptée aux cours d'eau et lacs de son milieu.

Par la suite, l'homme blanc a remonté le Saint-Laurent, s'est implanté sur ses rives, a peuplé lentement le territoire adjacent sans s'en éloigner. Rarement au cours du Régime français l'homme a perdu le fleuve de vue. Il a adopté et modifié le canot d'écorce qu'il a utilisé pour explorer le grand bassin hydrographique du Saint-Laurent. Le fleuve était la voie de communication permettant les échanges et le commerce entre les villages, les régions riveraines et les pays éloignés de l'Ouest et du Mississippi. À l'époque, l'eau du fleuve

était encore potable. On y pêchait et la vie se déroulait en se conformant au cycle des saisons. Il n'y avait que deux saisons pour le fleuve, celle des eaux ouvertes ou de la navigation, qui s'échelonnait de la fin avril au début novembre, et la saison fermée des glaces et de la neige, qui occupait le reste de l'année. Toutes les communications avec la métropole, la France et l'Angleterre se faisaient pendant la saison de navigation. C'est pendant cette période que s'effectuaient les échanges commerciaux, les importations et exportations, les mouvements de troupes et toute l'activité maritime. Les échanges locaux, quant à eux, commençaient immédiatement après la débâcle et se prolongeaient pendant huit mois, jusqu'à la fin de l'automne. En hiver, grâce aux ponts de glace et aux embâcles quasi permanentes, les contacts entre villageois des deux rives ne ralentissaient pas, même qu'ils augmentaient.

Photo : Pierre G. Normand

Un fleuve qui en impose

Les colons français et anglais qui vinrent au Canada apprirent vite à respecter ce fleuve aux dimensions incomparables. La marée se faisant sentir jusqu'au lac Saint-Pierre, il leur fallut naviguer avec elle au temps de la voile (jusqu'aux environs de 1870). Ils découvrirent les courants froids de Gaspé et du Labrador, ceux du Saguenay ou au confluent des rivières et des affluents. Ils apprirent à reconnaître les hauts-fonds et les battures à éviter, les endroits à draguer. Bref, ils réalisèrent que tout un aménagement était à faire pour le rendre navigable, plus sûr et plus utile.

Vers la fin du Régime français, on avait bien cartographié le fleuve, l'estuaire et le golfe, les eaux, les rives, les profondeurs, les chenaux à suivre et les ancrages. L'aménagement du fleuve et la construction des premiers canaux commencèrent après 1780 dans le Saint-Laurent supérieur et l'Outaouais, en amont de Montréal. La première voie navigable continue, avec canaux et écluses, reliant le Saint-Laurent aux Grands Lacs, fut achevée en 1848.

C'est en aval de l'île d'Orléans que les eaux du fleuve deviennent salées. On n'y pêche donc pas les mêmes espèces de poissons qu'en amont. Mais ce qu'on appréciait le plus dans cette région, c'était l'air du large, si bien qu'un jour on entrevit la possibilité d'y attirer des touristes et des villégiateurs. C'est ce que permirent les premiers chemins de fer et, plus tard, le réseau routier et l'automobile. Les premières voies ferrées ont suivi les rives du fleuve et de l'estuaire, longeant la rive sud, de Québec à Rimouski, et la rive nord, entre Québec et Baie-Saint-Paul.

Une voie achalandée et dangereuse

L'accès au fleuve était fort simple au début : on utilisait les plages pour l'embarquement ou le débarquement. Avec le développement commercial, on se rendit cependant compte qu'il fallait construire des quais (en bois d'abord, en béton ensuite), aménager des havres et des ports afin de profiter des avantages de cette grande voie navigable. C'est au XVIIIe siècle qu'on introduisit la navigation de nuit, en allumant les premiers phares, en posant des bouées afin d'indiquer le chenal, en installant des cornes de brumes et des dépôts de ravitaillement et de secours pour les naufragés, surtout dans l'estuaire et le golfe. Car le Saint-Laurent n'a jamais été une voie de navigation facile. De nombreux navires se sont perdus, d'autres se sont échoués, certains sont entrés en collision. Les raisons de ces accidents sont multiples : la brume, les tempêtes de neige hâtives de novembre ou tardives d'avril, les bourrasques imprévues, les îles et les îlots surgis comme de nulle part, les hauts-fonds ou les rapides insoupçonnés. Le pilotage devint bien vite nécessaire. La connaissance des eaux du Saint-Laurent qu'acquirent les pilotes permit d'éviter bien des naufrages.

Deux types de batellerie ont été en usage sur le Saint-Laurent : les navires de type océanique et les navires de type côtier ou fluvial, de taille beaucoup plus modeste. Jusqu'à la deuxième moitié du XVIIIe siècle, on retrouvait dans la première catégorie les grands voiliers à deux ou à trois mâts qui assuraient la liaison entre les ports de la métropole et ceux des autres continents. Ils furent remplacés par la suite par des navires en fer ou en acier, à vapeur et à hélice, des bateaux ou navires Durham pontés ou non, avec voiles auxiliaires, des goélettes à deux mâts surtout et des petits voiliers de commerce. L'arrivée à Québec en 1809 du premier navire à vapeur, *l'Accommodation*, marqua le début d'une véritable révolution dans les transports par eau. Cette nouvelle forme de navigation fluviale soustrayait les navires aux aléas combinés du vent, des marées et des courants, elle permettait d'assurer un service régulier, à horaire fixe, ce qui a entraîné une réorganisation majeure de la distribution et de l'entreposage des denrées.

L'effervescence navale

Tous les types de navires commerciaux en service sur le fleuve étaient construits et réparés dans les chantiers situés sur les rives du fleuve et de l'estuaire. Entre 1805 et 1870, on construisait de 25 à 50 navires de bois par saison dans les chantiers de la région de Québec. Des chaloupes, des goélettes, des remorqueurs, des traversiers, des garde-côtes et d'autres navires spécialisés étaient lancés à l'eau. Peu de navires originaux ont été conçus spécifiquement pour la navigation sur les eaux du fleuve, de l'estuaire et du golfe. On ne peut toutefois passer sous silence le canot d'écorce que l'on a adapté pour les besoins de la traite des pelleteries, les trains de cage et les radeaux fabriqués pour la flottaison du bois de construction entre les chantiers de l'Outaouais et du lac Ontario et le port de Québec, les brise-glace dont on a amélioré le concept et les navires fluviaux à vapeur du type *canaller* ou ceux des Grands Lacs. Ces derniers, véritables barges flottantes et automotrices, servaient et servent toujours au transport du vrac. Enfin, des navires fluviaux pour passagers ont assuré le service entre les ports de Montréal, Sorel, Trois-Rivières et Québec, ainsi qu'entre les ports du bas du fleuve.

La navigation sur le Saint-Laurent a permis de créer des centaines, voire des milliers d'emplois. Elle a fourni et fournit encore du travail aux marins, capitaines de navires côtiers et fluviaux, de traversiers, de navires de pêche, aux pilotes, armateurs, expéditeurs, débardeurs, agents maritimes, ouvriers de chantiers navals... La vie de tous ces gens et de bien d'autres encore est liée à la voie maritime.

Quant aux habitants des villages et des villes en bordure de cette « rue principale » qu'est le Saint-Laurent, ils ont connu jusqu'après la Première Guerre mondiale une vie intimement associée à la navigation, où les quais, goélettes, bateaux et petits chantiers maritimes occupaient une place capitale. Le transport routier allait par la suite modifier la donne et faire tomber en désuétude une bonne partie de l'infrastructure de navigation fluviale.

L'heure du renouveau

Pendant plus de 250 ans, la saison de navigation a duré sept mois par année. Puis les brise-glace commencèrent à ouvrir le chenal en mars dans les années 1920, prolongeant ainsi la saison de huit à neuf mois. L'événement qui allait toutefois changer le cours de la vie du fleuve a été la navigation d'hiver, rendue possible au début des années 1960 jusqu'à Québec, puis jusqu'à Montréal. Maintenant, les ports du Saint-Laurent sont ouverts au commerce à longueur d'année.

Au début du siècle, on allait faire une nouvelle utilisation des eaux du fleuve : le développement des applications de l'énergie électrique a entraîné la construction de barrages hydroélectriques en certains endroits où le fleuve est agité par des rapides. Les premiers barrages hydroélectriques sur le Saint-Laurent furent ceux de Beauharnois, de Soulanges et de Côteau, en amont du lac Saint-Louis. Au fil des ans, on concentra toute la production à la grande centrale de Beauharnois. Puis Hydro-Québec a mis en place des installations à Rivière-des-Prairies et à Carillon, dans les environs de Montréal. Enfin, dans les années 1950, on a réaménagé la voie maritime entre Montréal et le lac Ontario et on a érigé à Cornwall la dernière et la plus récente des centrales hydroélectriques du Saint-Laurent.

Depuis le début des années 1960, le fleuve suscite un intérêt accru et renouvelé. Cet intérêt est principalement écologique. On réalise qu'on a multiplié les usages des eaux du fleuve sans se soucier de leur état. Il faut maintenant l'assainir, le dépolluer et réapprendre à le respecter. L'histoire, le folklore et les légendes associés au fleuve, la qualité de vie et les activités de plein air qu'il permet, la beauté des paysages qu'il offre favorisent le développement du tourisme et des activités de plaisance.

Lors du dixième anniversaire de l'actuelle voie maritime du Saint-Laurent en 1969, on avait choisi comme thème : « Le destin des grands fleuves n'est pas de diviser, mais d'unir. » On semble le comprendre de plus en plus. ◀

Parc maritime Saint-Laurent
Île d'Orléans

Photo: Louise Leblanc, Ministère de la Culture et des Communications

Le village de Saint-Laurent a toujours été un site de construction navale. Au milieu du XIXe siècle, on y construisait entre 300 et 400 chaloupes chaque année.

La Chalouperie Godbout, avec sa collection complète d'outils spécialisés, témoigne de cette activité.

Vivez en direct la construction d'embarcations de bois selon les procédés anciens et explorez l'univers du patrimoine maritime avec les guides interprètes.

Ouvert de la mi-juin à la mi-octobre
Animation • Tables à pique-nique • Accès au fleuve
• Fabrication et restauration d'embarcations de bois

120, chemin de la Chalouperie Tél.: (418) 828-2322