Document generated on 04/24/2024 6:41 p.m.

Histoire Québec

Les Canadiens-Français et les bateaux à vapeur

Paul-Henri Hudon

Volume 12, Number 2, 2006

URI: https://id.erudit.org/iderudit/11135ac

See table of contents

Publisher(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

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

Explore this journal

Cite this article

Hudon, P.-H. (2006). Les Canadiens-Français et les bateaux à vapeur. *Histoire Québec*, *12*(2), 15–23.

Tous droits réservés © La Fédération des sociétés d'histoire du Québec, 2006

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/

Les Canadiens-Français et les bateaux à vapeur

par Paul-Henri Hudon,
historien

Paul-Henri Hudon, enseignant retraité, fait de la recherche historique depuis plusieurs années. Il a publié, en 1972, Rivière-Ouelle, 1672-1972. *De plus, il est l'auteur de deux monographies concernant la famille Hudon dit Beaulieu, de centaines d'articles dans des périodiques dont* L'Ancêtre, *où il s'est mérité des prix à quatre reprises, dans* L'Estuaire généalogique, Le Louperivois *et d'autres. Il a collaboré avec quelques associations de famille en publiant des faits d'histoire, entre autres dans* Le Bé, La famille Berrubey. *Il est responsable depuis six ans de la publication annuelle des* Cahiers d'histoire *à la Société d'histoire de la seigneurie de Chambly, dont il est vice-président. Paul-Henri Hudon a obtenu le deuxième prix de la Fondation Percy W. Foy, production 2002, pour cet essai historique de 90 pages,* La navigation à Chambly. Vapeurs et traversiers sur le Richelieu, 1820-1840, *dont nous vous présentons un extrait.*

L'auteur nous rappelle un épisode oublié de l'histoire : l'émergence des Canadiens-Français dans le transport par bateaux à vapeur dans les années 1820-1830. Une association d'hommes d'affaires du Richelieu, la plupart engagés dans le mouvement patriote, se dote de navires pour établir des liaisons commerciales entre Québec, Montréal et Chambly. Les gens du Richelieu, rivière des Patriotes, prétendent développer une voie commerciale concurrente du Saint-Laurent, en nouant des liens avec la rivière Hudson. On veut creuser un canal à Chambly et draguer le Richelieu. Cette tentative d'autonomie commerciale n'est pas étrangère à l'échange de coups de feu dans la Montérégie en 1837. L'enjeu profond, avant l'union des deux Canadas, n'est-il pas l'avenir commercial du Canada? Québec commercera-t-il avec les États-Unis via le Richelieu? Montréal dominera-t-il le commerce du Haut-Canada, via le Saint-Laurent, en lien avec Londres?

Une nouveauté qui suscite un monopole

C'est en 1808 qu'apparaît le premier bateau à vapeur sur la rivière Hudson aux États-Unis. Ce « bateau que l'on fait aller par la fumée »[1] parcourt le trajet de New York à Albany. Le *Vermont* fut le premier vapeur américain à naviguer sur le Richelieu. Il relie la ville de Saint-Jean à Whitehall[2]. Pour la première fois dans l'humanité, les habitants sceptiques s'offraient le spectacle d'un bateau filant sans rames, ni voiles.

À Montréal, John Molson construit un premier bateau, l'*Accommodation*, qu'il met à l'eau en octobre 1809. Il y a ensuite le *Swiftsure*, qui compte quatre cents tonneaux, en 1812, le *Malsham*, en septembre 1814, le *Lady Sherbrooke*, qui a cent soixante-dix pieds de longueur et une largeur de trente-quatre pieds, en mai 1817. Un compétiteur montréalais, Thomas Torrance, met à l'eau le *Car of Commerce* en 1815, puis le *Hercules*.

Ces navires font la navette entre Montréal et Québec. Bien sûr, ces bateaux servent en premier lieu les intérêts des marchands de Montréal. Ils font le service entre le Haut-Canada et le port de Québec. Ce n'est pas un service public, mais une entreprise privée aux frais et au profit de ses propriétaires. Or, les deux rivaux décident de fusionner. Molson demande à la Chambre d'assemblée de lui accorder le monopole du transport par vapeur sur le Saint-Laurent. On le lui refuse. Mais peu importe, on écrasera la compétition en abaissant les prix et en achetant les concurrents.

À Québec, l'armateur John Goudie lance le *Quebec* en 1816, puis le *Lauzon* « qui traverse le fleuve en huit minutes »[3]. Ce dernier est chargé de faire la navette entre Québec et Lévis.

L'Accommodation, *premier bateau de John Molson. Source : ministère de la Culture et des Communications du Québec.*

Le Lady Sherbrooke. *Source :* Histoire Québec.

En moins d'une décennie, le transport par bateau à vapeur s'est solidement implanté sur le Saint-Laurent. Nous n'avons pas d'information à l'effet qu'un seul de ces bateaux, pionniers de la vapeur, ait remonté le Richelieu jusqu'à Chambly. Et il est bien entendu que le cabotage par goélettes et par barges à voiles s'est poursuivi.

Une menace pour l'économie richeloise

Il faut attendre dix ans avant que des Canadiens-Français de la vallée du Richelieu ne s'unissent pour se doter des mêmes moyens de transport maritime. On peut croire que la crainte de perdre des marchés a motivé nos négociants. Il est possible que la vive concurrence suscitée par les nouveaux transporteurs montréalais ait fouetté les seigneurs, les hommes d'affaires et tous ceux qui vivaient du commerce.

L'efficacité de ces navires, plus rapides que les traditionnelles goélettes du Richelieu, risque de drainer le marché des grains du Haut-Canada vers Québec et Londres. Craint-on de se voir rafler les marchés du port de Québec? La production céréalière du Richelieu accuserait-elle alors un retard dans sa mise en marché? En un mot, en ce début de siècle, la compétition commerciale et ces nouveaux transporteurs mettent-ils en péril l'industrie agricole du Richelieu?

Les Chamblyens prennent l'initiative

L'initiative de se doter d'un navire à vapeur provient des gens d'affaires de Chambly en 1820, une ville située à la limite extrême de la navigation sur le Richelieu. Le promoteur est **Charles-Michel de Salaberry** (1778-1829), assisté du nouveau seigneur de Chambly, **Samuel Hatt** (1776-1842). Les marchands, **Joseph-Toussaint Drolet**, de Saint-Marc, et **Pierre-Dominique Debartzch**, seigneur de Saint-Charles, sont des actionnaires influents. On retrouve aussi, de Chambly : Louis Gareau, marchand, William Yule, Pierre Murta, Augustus Kuper, le curé Pierre-Marie Mignault, le notaire René Boileau, John Lynch et son fils, Abraham Lynch, négociants. Le comité directeur, qui « s'assemble tous les lundis de chaque mois », est formé de Salaberry, Samuel Hatt, René Boileau, Joseph-Toussaint Drolet et Joseph Franchère.

Les actionnaires se réunissent à l'office du notaire René Boileau, le 30 octobre 1820. Chacun y signe son adhésion, s'engageant à faire construire et mettre en état de naviguer à l'ouverture de la saison prochaine un vapeur ou *steamboat* de cent cinquante tonneaux[4].

On y trouve des gens de **La Prairie**, François Jérémie, fils, Jean-Baptiste Raymond, père, marchand, et Jean-Moïse Raymond, son fils, le notaire et négociant Edmund Henry, William Lamothe, marchand. De **Saint-Mathias**, les marchands Joseph Franchère, Timothée Franchère et Eustache Soupras. De **Saint-Jean**, Louis et François Marchand.

Un bateau à vapeur, roue à aubes, le Lauzon.

De la région de **Belœil**, le seigneur René Hertel de Rouville, Augustin Cartier et Alphonse Dumont. **Saint-Marc** est représenté par Joseph-Toussaint Drolet, négociant et seigneur. Jacques Cartier et Joseph Cartier viennent de **Saint-Antoine**. Louis Guérout, marchand, et son associé, Henri Lemesurier, et Wolfred Nelson, médecin, sont de **Saint-Denis**. Des anglophones, au nombre de sept, participent à l'association, dont John Johnson, junior, de Saint-Mathias, John Esinhart de La Prairie et Miles McDonald. En tout, ils sont plus d'une trentaine de promoteurs, qui « s'associent volontairement pour les parts, portions et intérêts ... dans un vaisseau à vapeur... Le nombre de parts est fixé à cent vingt. Chaque personne a une voix délibérative, quand bien même il serait possesseur de plusieurs parts ».

À l'origine, Samuel Hatt détient quatre parts, Salaberry, deux parts, William Yule, deux parts. John Yule, marchand de Chambly, refuse de se joindre aux partenaires. Il invoque que « le coût du vaisseau est passé de 3000 à 4200 livres, que les héritiers ne peuvent avoir droit de vote à l'assemblée des actionnaires, et qu'il n'est pas d'accord avec ces cinq directeurs ».

Le curé Pierre-Marie Mignault, qui détient une part, la revend par la suite à Augustus Kuper pour vingt-cinq livres en décembre 1822. Le notaire Boileau fait de même en février 1823. Par contre, Peter Murta de Chambly, « employé par le gouvernement dans le département des magasins du roi », ainsi que John Lynch et Abraham Lynch doivent toujours en 1829 quelques sommes d'argent aux sociétaires du *De Salaberry*.

Quelques actionnaires étrangers s'intéressent au projet du Richelieu. Ainsi en est-il de l'honorable Mathew Bell, de la ville de Québec, qui a acquis une part, selon une lettre de M. de Salaberry à René Boileau : « M. Bell de Québec prend quatre parts. Mettez son nom sur la liste afin que Jérémie ne remplisse pas le vide ». Le prudent M. de Salaberry se méfie-t-il des ambitions de l'actionnaire François Jérémie? Il faut préciser que François Jérémie, père, détient cinquante parts et son fils, dix parts. Ils possèdent donc, à eux deux, soixante des cent vingt parts, quoiqu'ils n'aient chacun qu'une voix délibérative dans l'assemblée.[4]

Tout le gratin commercial du Richelieu, francophone surtout, mais aussi anglophone, est là confiant et enthousiaste.

Le vapeur *De Salaberry*, une sacrée audace et un méchant désastre

Les gens d'affaires de la région du Richelieu ont vite compris la nécessité de se regrouper pour se munir d'un transport à vapeur. Il semble que l'association a perduré sans divisions internes, même si une offre de vente du *De Salaberry* a paru dans un journal.[4] (*Le Spectateur canadien*, 15 janvier 1822)

Charles-Michel de Salaberry.
Source : Documents et archives, Ville de Montréal.

On se réunit donc autour du projet « de construire et de mettre en état de naviguer un vaisseau à vapeur, icelui pour porter des effets de Chambly à Québec et à Montréal »[4]. On confie à **François Jérémie**, père, le mandat « de faire un bateau comme le *Lady Sherbrooke* qui navigue actuellement de Montréal à Québec; il aura cent cinq pieds de longueur de quille et vingt-quatre pieds de large avec une addition de six pieds chaque bout pour les ailes... et aura un ‹ *low pressure engine* › [moteur à faible pression] de quarante chevaux-vapeur. Le tout pour le prix de 4200 livres, cours actuel ».[4] Ce bateau, ajoute-t-on, aura *trois places d'affaires, soit Québec, le bassin de Chambly et Montréal*. On le baptise le *De Salaberry*.

On prend soin de préciser que le vaisseau sera construit avec les meilleurs matériaux, et sujet à trois visites d'experts. « Le constructeur devra fournir les ferrements, ustensiles, agrès, voiles, ancres, câbles, cordages et autres choses utiles... Dans la construction du bateau, il sera compris la cabane qui sert de logement. » Une clause expresse prévoyait « qu'il y aura une cuisine pour l'ordinaire de quarante personnes outre l'équipage et une table dans la chambre placée commodément pour quarante couverts; que les dites chambres contiendront vingt-quatre lits, dont seize pour les hommes et huit dans les chambres des dames... ».

LE BATEAU A VAPEUR
EDMAND HENRY,
maintenant dans le port,
commencera bientôt à
voyager régulièrement entre cette VILLE et
CHAMBLY, et arrêtera aux port intermé-
diaires. On donnera avis du tems du départ,
dans les affiches.
Pour fret ou passage il faut S'adresser au
Capitaine à bord.
— 22 Avril.
A VENDRE.—A la Porte de l'Eglise de St.

Le bateau à vapeur Edmund Henry.

Notons le coût relativement élevé du navire, alors que l'*Accommodation* de John Molson n'a coûté que quelque 2000 livres. « Les sieurs William Lamothe, marchand, François Jérémie fils, et Amable Leclerc, aubergiste, tous de La Prairie, se sont portés cautions pour François Jérémie père, pour l'accomplissement de tout le marché ».[4]

Ce bateau fut-il construit à La Prairie, là où résidait François Jérémie? Ou à Longueuil? Le 21 juillet 1821, Samuel Hatt, seigneur de Chambly, prend officiellement possession du vapeur au nom des associés[5], en se disant satisfait des ouvrages faits jusque-là. Un mois plus tard, on demande de « livrer immédiatement pour l'usage indispensable du bateau : liquide et brasse pour les souliers, des bassins, le pont, les grilles, les tapis, les linges de table et de lit, des drapeaux, une longue-vue, un ballot de cordages, les voiles, les cordages, trois pots de chambre...[6] ».

Le choix d'un capitaine se porte sur un transporteur de Chambly, Augustus Kuper. « Samuel Hatt, président du comité pour le *steamboat Salaberry*, Joseph Franchère, négociant à Saint-Mathias, Joseph-Toussaint Drolet, négociant à Saint-Marc, Eustache Soupras, négociant à Saint-Mathias, formant la majorité des membres du comité, baillent à Augustus Kuper, négociant de Chambly, le vapeur *Salaberry* dans l'état qu'il se trouve au lieu où il est en hivernement à Chambly avec tous ses meubles et ustensiles, pour 400 livres, monnaie ayant cours actuellement, pour le temps que durera la navigation de la saison prochaine. »[7]

Le « *De Salaberry* doit naviguer de Chambly à Québec et de Québec à Chambly, et s'arrêter aux endroits suivants : » – selon le contrat accordé à Augustus Kuper – « à Saint-Mathias aux environs de l'église, à Saint-Marc, au quai de M. Drolet, à Saint-Antoine au quai de M. Cartier... Quand

sa course sera arrêtée pour monter au bassin de Chambly par manque d'eau, M. Kuper s'oblige de tenir des bateaux en ordre et du monde suffisant pour les conduire au lieu de Chambly. M. Kuper s'oblige de tenir à bord deux pilotes et au moins cinq matelots, un ingénieur, deux chauffeurs et un cuisinier ».

« Cependant l'entrepreneur prend à ses risques et périls toutes *(sic)* incendies qui pourraient arriver ‹ le feu du ciel excepté › et s'oblige de le faire assurer jusqu'au montant de 1500 livres. Il doit aussi désigner deux cautions qui sont les sieurs Thomas Andrew Towner, marchand à Montréal, et William Watson de Saint-Jean. »[8]

À peine la navigation est-elle ouverte, au printemps 1823, que survient un accident. « Le 30 avril 1823, le *Lady Sherbrooke* entre en collision avec le *De Salaberry* à l'embouchure du Richelieu », selon un historien[8]. Un premier heurt avec les monopoleurs de Montréal.

Or, triste coup du sort, le rêve des Chamblyens cesse brutalement, lorsque le *De Salaberry* périt dans le Saint-Laurent, le 12 juin 1823. Un incendie dramatique oblige d'évacuer le bateau en pleine nuit et de l'abandonner à son sort en face de Cap-Rouge. Il aura navigué une année complète en 1822, et quelques mois seulement en 1821 et en 1823. Outre le décès de quelque cinq ou six victimes, le bailleur et plusieurs marchands déplorent des pertes financières importantes dans ce sinistre.[9]

La belle aventure finit dans l'amertume.

Le vapeur *Richelieu* construit et lancé à Chambly

Quoique la catastrophe du *De Salaberry* ait causé des pertes financières importantes, l'enthousiasme n'est pas éteint à Chambly. Un mois après la disparition du premier vapeur canadien-français, on se regroupe à nouveau, le 8 juillet 1823, pour relancer un autre projet de bateau à vapeur. Une nouvelle société est formée où on retrouve substantiellement les mêmes actionnaires que pour le *De Salaberry*.[10] « La souscription sera de 3500 livres divisées en soixante-dix parts de cinquante livres chacune, desquelles parts les souscripteurs s'en réservent dix pour eux-mêmes. »

THE Subscriber begs to inform his Friends and the Public, that in consequence of his misfortune in losing the Steam Boat Salaberry, which was unfortunately burnt in her passage from Quebec, in the month of June last, he was thereby prevented from fulfilling his engagements with the Public during the remaining part of the last season of Navigation.—But having now a Vessel in preparation of a far superior rate to the Salaberry, and of a light draft of water, he intends to fit her up in the neatest and most commodious manner for the conveyance of Passengers, and expects she will be ready to commence her regular trip in the month of May or beginning of June next. He therefore solicits the continuance of the patronage with which he was formerly favored, and having a Wharf and convenient Store at his landing in the Basin of Chambly, he will at all times be ready to receive such articles, either of produce or otherwise, as may be transmitted to him, and forward them to the place of destination as directed, without any charge for Storage, Wharfage, or forwarding as heretofore.

AUGUSTUS KUPER.

Chambly, 6th March, 1824. 10—9w S.

Le De Salaberry.

Les souscripteurs principaux sont Joseph-Toussaint Drolet, marchand et seigneur de Saint-Marc, l'honorable Pierre-Dominique Debartzch, seigneur et négociant de Saint-Charles, et Timothée Franchère, négociant de Saint-Mathias. On retrouve aussi Charles-Michel de Salaberry, Samuel Hatt et plusieurs autres, marchands ou seigneurs originaires de Belœil, de Saint-Antoine et quelques anglophones dont Gillespie Findlay, Philip Byrne de Saint-Jean-Baptiste, John McCarthy de Sorel, Charles Holt et l'honorable Mathew Bell de Québec.[11]

Augustus Kuper (v. 1790-1847), entrepreneur de Chambly, offre aux associés de leur construire un nouveau bateau à vapeur. Le 20 août 1823, Augustus Kuper passe contrat sous seing privé avec William Watson, entrepreneur de bois de Saint-Jean, pour les fournitures de ce nouveau navire qu'on baptisera *Richelieu*.[12] Selon la *Montreal Gazette*, le *Richelieu* aurait été construit par un M. Young. Il jaugeait trois cent vingt-quatre tonneaux et possédait un engin de quarante-cinq chevaux-vapeur.[13]

Le *Richelieu* est lancé officiellement à Chambly le dernier samedi de juin 1824, « sur le terrain de la Commune », près du fort. Ce fut une cérémonie fort spectaculaire à laquelle assistait un nombre impressionnant de spectateurs[14].

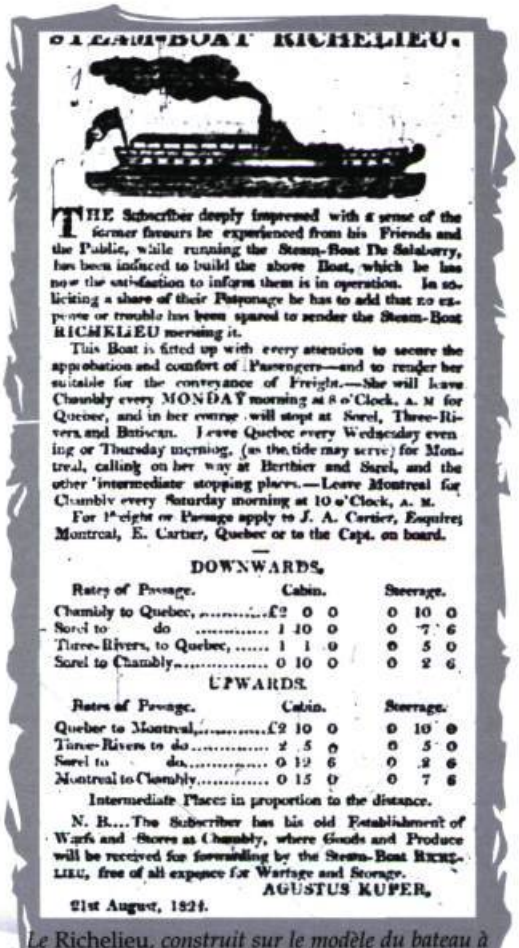
La *Gazette de Montréal* annonce que ce navire va voyager sur un circuit triangulaire. « Le *Richelieu* d'Augustus Kuper fera des trajets de Chambly à Québec, de Chambly à Sorel et de Québec à Montréal. Il quitte Chambly pour Québec le lundi matin à huit heures avec arrêt à Sorel, Trois-Rivières et Batiscan. Il quitte Québec pour Montréal chaque mercredi ou vendredi matin avec arrêt à Berthier et Sorel. Il quitte Montréal pour Chambly le samedi matin à dix heures. »[15]

Les marchands du Richelieu sont-ils porteurs d'un mauvais sort? Ou sont-ils les sujets encombrants dans le négoce maritime? Tout comme le vapeur *De Salaberry*, encore tout neuf, avait brûlé dans le Saint-Laurent en 1823, le *Richelieu* sera victime de multiples accidents.

Dès octobre 1824, le *Richelieu* entre en collision avec un navire de la flotte Molson, le *Swiftsure*. « Vendredi dernier au large de Cap-Rouge, le vapeur *Swiftsure* heurta le *Richelieu* de Chambly. Ce dernier a subi quelques dommages aux parties supérieures. Il y aura enquête. Nous notons que les accidents entre nos navires sont trop fréquents dans leur récurrence pour être purement accidentels », ajoute le journaliste.[16]

En 1826, un autre malheur jette un discrédit sur le *Richelieu* : « Dimanche matin, un accident est arrivé à bord du vapeur *Richelieu* par l'explosion d'un canon qui avait été chargé et mis à feu pour annoncer son arrivée à Sorel. Deux hommes, un passager et un matelot, furent blessés, le premier légèrement, le second plus sérieusement; ce qui l'obligea à aller à l'hôpital. »[17]

Nouvel accident en 1828. « Le *Saint Lawrence* et le *Richelieu* se sont heurtés, alors que le *Saint Lawrence* entrait au port. Il eut une partie de son aile endommagée. Aucun blâme ne peut être attribué aux commandants. Ce serait l'épais brouillard qui prévalait alors qui serait la cause. »[18] Il faut préciser que le courant Sainte-Marie, en face du port de Montréal, rend les manœuvres d'accostage et de départ particulièrement difficiles.



STEAM-BOAT RICHELIEU.

THE Subscriber deeply impressed with a sense of the former favours he experienced from his Friends and the Public, while running the Steam-Boat De Salaberry, has been induced to build the above Boat, which he has now the satisfaction to inform them is in operation. In soliciting a share of their Patronage he has to add that no expense or trouble has been spared to render the Steam-Boat RICHELIEU merising it.

This Boat is fitted up with every attention to secure the approbation and comfort of Passengers—and to render her suitable for the conveyance of Freight.—She will leave Chambly every MONDAY morning at 8 o'Clock, A. M for Quebec, and in her course will stopt at Sorel, Three-Rivers, and Batiscan. Leave Quebec every Wednesday evening or Thursday morning, (as the tide may serve) for Montreal, calling on her way at Berthier and Sorel, and the other intermediate stopping places.—Leave Montreal for Chambly every Saturday morning at 10 o'Clock, A. M.

For Freight or Passage apply to J. A. Cartier, Esquire, Montreal, E. Cartier, Quebec or to the Capt. on board.

DOWNWARDS.

Rates of Passage.	Cabin.	Steerage.
Chambly to Quebec,	£2 0 0	0 10 0
Sorel to do	1 10 0	0 7 6
Three-Rivers, to Quebec,	1 1 0	0 5 0
Sorel to Chambly	0 10 0	0 2 6

UPWARDS.

Rates of Passage.	Cabin.	Steerage.
Quebec to Montreal,	£2 10 0	0 10 0
Three-Rivers to do	2 5 0	0 5 0
Sorel to do	0 12 6	0 2 6
Montreal to Chambly	0 15 0	0 7 6

Intermediate Places in proportion to the distance.

N. B....The Subscriber has his old Establishment of Wharfs and Stores at Chambly, where Goods and Produce will be received for forwarding by the Steam-Boat RICHELIEU, free of all expence for Wartage and Storage.

AGUSTUS KUPER.

21st August, 1824.

Le Richelieu, *construit sur le modèle du bateau à vapeur Le* Lady Sherbrooke.
Source : Montreal Gazette, *21 août 1824.*

Le *Richelieu* aux mains des compétiteurs

Cette série d'incidents a-t-elle découragé les actionnaires? « Le vapeur *Richelieu* est vendu à l'encan au début d'avril 1829. Il est adjugé à William Douglass, représentant la compagnie de remorquage qui opère le *Hercules*, pour la somme de 2554 livres[19] ». La compagnie Torrance de Montréal vient d'éliminer un compétiteur.

Nous croyons que cette suite d'avaries, ajoutée à une rentabilité douteuse, a pu décourager les entrepreneurs de Chambly. Peut-être y a t-il des dissidences dans le groupe des actionnaires. Est-on insatisfait du capitaine Augustus Kuper? Le *Richelieu* était-il mal adapté à la navigation difficile sur cette rivière? Sa construction était-elle d'une qualité douteuse? Nous l'ignorons.

Ayant coûté 3500 livres, le *Richelieu* est bradé pour 2554 livres. Et il reprend du service, commandé par Pierre-Hector Morin. Le *Richelieu* « a été réaménagé, les chambres agrandies, repeintes, meublées et décorées à neuf... Il doit partir demain pour Québec », annonce le journal.[20] Nous sommes en 1830.

Pierre-Hector Morin (1784-1866), navigateur, fils de Pierre Morin et de Rose Duhamel de Québec, demeure à Napierville. Il a épousé, vers 1808 à Québec, Victoire Côté, fille du capitaine Côté et de Victoire Dupéré. Le 10 septembre 1813,

LE BATEAU à vapeur Richelieu, Capitaine Joseph Richardson, Voyagera, jusqu'à nouvel avis, entre SOREL et CHAMBLY, les jours ci-après. Il partira : —

De SOREL pour CHAMBLY, les Lundis, Mercredis et Vendredis, à 2. h. A. M.

De CHAMBLY pour SOREL, les Mardis, Jeudis et Samedis, à midi. Il débarquera et recevra les passagers et le fret aux places intermédiaires.

Les effets apportés de Chambly seront embarqués sans délai et expédiés de Sorel pour QUEBEC ou MONTREAL, ainsi qu'on le demandera.

Pour fret ou passage il faut s'adresser à J. C. PIERCE, Chambly, DAVID SEE, Sorel, ou au Capitaine à bord.

JOHN TORRANCE & Cie.

7 Juin.—2.

Article paru dans le journal Montreal Gazette. *Source :* Montreal Gazette, *21 août 1824.*

Pierre-Hector Morin avait pris part à une bataille navale sur le lac Érié. En 1821, il était capitaine du vapeur *Canadian Eagle*, qui naviguait entre Québec et Montréal. Le 11 novembre 1838, lors du soulèvement des Patriotes, le capitaine Morin et son fils, Lucien Morin, sont arrêtés près d'Odelltown. Il subit son procès sous l'accusation d'avoir été un des principaux meneurs au camp de Napierville.[21]

En 1832, le *Richelieu* est toujours en opération, sous la propriété de John Torrance & Co. de Montréal. Une publicité annonçait : « Le *Richelieu* qui doit être commandé par le capitaine Richardson sera employé durant l'été sur la rivière Richelieu entre Chambly et Sorel. Cependant, il faut que ce vaisseau aille à Québec pour quelques réparations. Il sera remplacé au commencement de la saison par le *Chambly*, commandé par le capitaine Nickless ».[22]

L'année 1832 est celle de la grande épidémie de choléra qui ravage la planète. À Chambly, nombre de décès sont signalés en juin et juillet. Une de ces victimes est Jean-Baptiste Lavigne, âgé d'environ 22 ans, matelot sur le vaisseau à vapeur *Richelieu*. Il a été inhumé à Saint-Joseph-de-Chambly le 16 juin 1832.[23] Quant au navire, revenu de ses réparations, il reprend ses voyages à Chambly vers la fin de juillet 1832.[24]

« Le bateau à vapeur *Richelieu*, commandé par le capitaine Joseph Richardson, voyagera jusqu'à nouvel avis entre Sorel et Chambly. Départ de Sorel à Chambly les lundis, mercredis et vendredis à deux heures du matin; de Chambly à Sorel les mardis, jeudis et samedis à midi. Il débarquera et recevra les passagers et le fret aux places intermédiaires. Les effets apportés de Chambly seront embarqués sans délai et expédiés de Sorel pour Québec et Montréal, ainsi qu'on le demandera. S'adresser à Jason C. Pierce à Chambly et à David See à Sorel. John Torrance & Co. ».[25]

Des échecs, mais pas d'abdication

Le *De Salaberry* et le *Richelieu* sont dus à l'initiative des notables de Chambly. Ils sont les premiers bateaux à vapeur à assurer un transport régulier sur le Richelieu. Ces initiatives témoignent d'une volonté de développement économique et d'une intention, quoique non avouée, de contrôler le *business* local. Les marchands désirent améliorer des liens commerciaux avec le lac Champlain,

liens qui existent entre les négociants de Québec et le lac Champlain depuis la période de la Nouvelle-France.

Le premier navire a fini sa carrière dans un désastre maritime en 1823. Le second, un remorqueur, après des avaries coûteuses, est passé, en 1829, aux mains d'une compagnie montréalaise concurrente. Les acteurs commerciaux, de part et d'autre, seront *grosso modo* les mêmes acteurs politiques en 1837.

L'effort original et répété d'un groupe d'hommes d'affaires pour doter cette région agricole et francophone d'instruments commerciaux est, à notre connaissance, unique dans le Bas-Canada des années 1820-1830. L'échec des deux premières associations d'hommes d'affaires ne met pas fin aux initiatives d'armateurs canadiens. D'autres entrepreneurs continuent de lancer leurs vapeurs sur le Richelieu et le Saint-Laurent. Ils rivalisent courageusement sur le Saint-Laurent avec les « monopoleurs » de Montréal.

LE STEAM-BOAT
MONTREAL,
CAPITAINE LESPERANCE,
qui voyage maintenant de MONTREAL à CHAMBLY, s'arrêtera régulièrement à LA NORAIE et à ST. SULPICE en montant et en descendant; le Lundi et Jeudi Soir vers Huit heures et en descendant le Mardi et Vendredi entre 6 à 7 heures aussi du Soir.
Les PRIX seront de UN LIGU pour aller et revenir, et 4 SOUS par chaque Poche de Graine &c. &c.
—12 Juin, 1834.—1.

LE STEAM-BOAT
MONTREAL,
Capitaine EDOUARD LESPERANCE a commencé à voyager entre MONTREAL et CHAMBLY. Jours de départ:— De Montréal, le MARDI et le VENDREDI à 4 heures P. M. De Chambly.— Le LUNDI et le JEUDI, à 9 heures A. M. Il arrête à tous les ports intermédiaires.
Les voyageurs qui partiront de St. Jean le matin pour prendre leur passage dans ce Vaisseau arriveront à tems à Sorel pour s'embarquer dans le STEAM-BOAT pour Québec.
Pour Fret ou Passage s'adresser au CAPITAINE à bord.
Montréal, 5 Juin 1834.—1.

Le vapeur Montreal.
Source : La Minerve, *16 juin 1834.*

D'AUTRES BATEAUX À VAPEUR

Voici une liste des *steamboats* connus qui ont parcouru le Richelieu jusqu'à Chambly dans la première moitié du XIXe siècle. Certains ont assuré un service régulier de Chambly jusqu'à Sorel ou Montréal, même jusqu'à Québec. D'autres ont desservi quelques villages à diverses occasions. Ces bateaux sont la propriété d'un ou plusieurs Canadiens-Français, sauf le *Chambly* et le *Commerce*. (La date est celle de l'entrée en service du vapeur, ou celle indiquée par la pièce d'archives).

Le *De Salaberry*, 1821. Propriété d'une association de marchands du Richelieu.

Le *Richelieu*, 1824. Propriété d'une association de marchands du Richelieu.

Le *Chambly*, 1830. Propriété de la compagnie de remorquage Torrance (*Tow Boat Co.*).

L'*Edmund Henry*, 1833. Propriété d'une association de marchands du Richelieu.

Le *Voyageur*, 1833. Propriétaire inconnu.

Le *Commerce*, 1833. Propriété de la compagnie de remorquage Torrance (*Tow Boat Co.*).

Le *Montréal*, 1834. Propriétaires successifs : François Daigneau, Édouard Lespérance, James Wait. « Le vapeur *Montreal* a brûlé vis-à-vis de Cap-Rouge; il transportait de 400 à 500 passagers. 300 personnes environ ont perdu la vie. La plupart des passagers étaient des émigrés d'Écosse et de Norvège. » (*L'Avenir*, 1er juillet 1857).

La Félicité du Richelieu, 1834. Propriété de Christophe Decelles.

L'Union canadienne, 1835. Propriété de Victor Chénier et associés de Longueuil et de Chambly. Il périt dans un incendie, qui fit trois morts, au quai de Chambly, le 6 juillet 1836.

Le *Varennes*, 1835. Piloté par le capitaine Côté. Acheté par les « monopoleurs » Molson et Torrance.

Le *Cygne*, 1836. Propriété de Joseph-Narcisse Pacaud.

L'Aigle, 1837. Piloté par le capitaine Pierre-Hector Morin. Acheté par les « monopoleurs ».

Le *Charlevoix*, 1837. Propriété du capitaine Victor Chénier et associés, puis de John Ryan en 1843.

Le *Trois-Rivières*, 1838. Propriété du capitaine Saint-Louis de Sorel.

Le *Saint-Ours*, 1843. Propriété de Joseph-Narcisse Pacaud de Trois-Rivières.

Le *Saint-Louis & Britannia*, 1843. Propriété de Hippolyte Denault et de Jacques-Félix Sincennes.

Le *Richelieu*, 1846. Propriété de Jacques-Félix Sincennes de Sorel.

Le *Patriote*, 1834-1839. Capitaine John Ryan. « Ce vapeur a livré seul une rude bataille sur le Saint-Laurent aux navires des « monopoleurs » anglophones de Montréal. Il a été coulé en 1839 par suite d'un acte de vandalisme commandé. L'auteur a été arrêté. » (*L'Aurore des Canadas*, 15 mars 1839).

Notes

1 *Montreal Gazette*, 29 août 1808; 6 août 1817; 15 octobre 1817.

2 FORTIN, Réal, *Bateaux et épaves du Richelieu*, Saint-Jean, Éditions Mille-Roches, 1978, page 125.

3 « En 1817, M. Goudie lançait à Québec un nouveau *steamboat* de 310 tonneaux, le *Lauzon*. Prévu pour transporter bétail et marchandises, il devrait traverser le fleuve en huit minutes. » (*Montreal Gazette*, 15 octobre 1817).

4 *Le Spectateur canadien*, 15 janvier 1822. DEMERS, Joseph, notaire, actes n°s 1411 et 1412, 30 octobre 1820. Il peut s'agir de l'hon. Mathew Bell (1769-1849), BRH [Bulletin de recherches historiques?], vol. 42, 1936.

5 DEMERS, Joseph, 21 juillet 1821.

6 DEMERS, Joseph, 6 août 1821 et 16 avril 1822, *Inventaire des meubles, ustensiles et agrès du steamboat* De Salaberry.

7 DEMERS, Joseph, 28 mars 1822; BOILEAU, René, 24 mars 1823.

8 DEMERS, Joseph, 28 mars 1822. BÉLISLE, Jean, *Le bateau à vapeur*, HMH, 1994, page 82.

9 *Montreal Gazette*, 14 juin 1823; *Le Canadien*, 18 juin 1823.

10 CHICOU-DUVERT, Louis, 16 avril 1825.

11 BERTRAND, Paul, 10 juin 1826. *Assignment of ten shares in the steamboat Richelieu from Augustus Kuper to Honorable Mathew Bell of Quebec*, pour le prix de 400 livres. Henry Griffin, 15 septembre 1825 et 26 janvier 1826, n°s 6015 et 6197.

12 BOILEAU, René, 11 mars et 10 avril 1824.

13 *Montreal Gazette*, 13 octobre 1824. Le 17 janvier 1824, Augustus Kuper donne à John D. Ward, ingénieur de Montréal, « mandat de construire un engin à vapeur de 45 chevaux vapeur, semblable au bateau *Hercule*, ainsi que les *water* wheels [roues à aubes ?] et tous les autres accessoires pour les adapter au bateau en construction à Chambly ». L'engin sera installé à Trois-Rivières. La bouilloire, récupérée du vapeur *De Salaberry*, sera adaptée à l'engin. Le tout, pour une somme de 1518 livres. DOUCET, Nicolas-Benjamin, notaire, n° 11376, 17 janvier 1824; n° 11504, 3 mars 1824.

14 *Montreal Gazette*, 2 juin 1824.

15 *Montreal Gazette*, 21 août 1824.

16 *Montreal Gazette*, 13 octobre 1824.

17 *Montreal Gazette*, 25 septembre 1826.

18 *Montreal Gazette*, 17 septembre 1828.

19 *La Minerve*, 2 avril 1829. Augustus Kuper avait des dettes vis-à-vis John Molson et la Banque de Montréal. GRIFFIN, Henry, 7 novembre 1823, n° 4946, entre autres contrats.

20 *La Minerve*, 30 avril 1830.

21 FORTIN, Réal, *La guerre des patriotes*, éditions Mille-Roches, Saint-Jean, 1988, p. 201.

22 *La Minerve*, 29 mars 1832.

23 *Registre de la paroisse Saint-Joseph-de-Chambly*, 16 juin 1832.

24 *La Minerve*, 26 juillet 1832.

25 *La Minerve*, 2 août 1832.

Quai de Longueuil et bateau à vapeur vers 1905. Source : Site Web Le Québec en images. *Image numéro 4113, fournie par la Société historique et culturelle du Marigot.*