Document généré le 1 juin 2025 11:02

Cap-aux-Diamants
La revue d'histoire du Québec

Jacques Bernier
Pionner du cabotage en Nouvelle-France

Jacques Saint-Pierre

Numéro 22, été 1990

Il était une fois le Saint-Laurent

URI : https://id.erudit.org/iderudit/7642ac

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

Saint-Pierre, J. (1990). Jacques Bernier : pionner du cabotage en Nouvelle-France. *Cap-aux-Diamants*, (22), 31–34.

Tous droits réservés © Les Éditions Cap-aux-Diamants inc., 1990

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

https://www.erudit.org/fr/

Le fleuve Saint-Laurent à Cap Santé. Selon Gédéon de Catalogne, les seigneuries de la rive sud...et certaines seigneuries de la région de Portneuf approvisionnaient la ville de Québec.
(Archives nationales du Canada, aquarelle de James Hunter).

JACQUES BERNIER

PIONNIER DU CABOTAGE EN NOUVELLE-FRANCE

par Jacques Saint-Pierre*

À L'ÉPOQUE DE LA NOUVELLE-FRANCE, LE FLEUVE JOUE un rôle de première importance dans la vie des colons. Pendant longtemps, il constitue la seule voie de communication entre les divers noyaux de peuplement. Malgré la mise en place d'un réseau routier, au XVIII[e] siècle, la circulation fluviale se maintient. Jusqu'à l'avènement du chemin de fer, le bateau constitue le principal moyen de transport des marchandises (denrées agricoles, matériaux de construction, boissons, etc.). On connaît bien aujourd'hui l'histoire de la construction navale du XVII[e] au XIX[e] siècle. Cependant, celle des débuts du cabotage sur le fleuve reste à faire.

Jacques Bernier peut être considéré comme l'un des pionniers de la navigation commerciale sur le Saint-Laurent. Originaire de Fontenay-le-Comte, au Poitou, Bernier s'établit à Québec à la fin du XVII[e] siècle. Son nom apparaît pour la première fois dans un contrat de société avec le navigateur Julien Lemaistre, daté du 14 octobre 1693. Bernier se déclare alors «volontaire». Tout porte à croire que Bernier entendait ainsi faire ou parfaire son apprentissage de marin; à l'époque, la pêche à la morue constitue une véritable école de marine. Mais l'association est rompue dès le printemps suivant et le nom de Bernier disparaît des documents pendant quelques années.

Le 7 janvier 1698, il épouse Elisabeth Derome. Le couple s'établit à la basse-ville de Québec, où Bernier possède une portion de maison «sur le quay du cul de sac». Deux ans plus tard, il la cède à René Leduc pour la somme de 825 livres. Cependant, il demeure dans le même quartier jusqu'à sa mort, en 1718. Plusieurs navigateurs habitent aux abords de la rade du Cul-de-Sac au recensement de 1716. Cette vocation se confirme par la suite. En 1744, les deux tiers des navigateurs de la basse-ville résident dans le secteur des rues Champlain, De Meule (actuelle rue Petit Champlain) et du Cul-de-Sac (aujourd'hui le boulevard Champlain). La présence de tonneliers, de charpentiers de navire et d'autres artisans de la construction navale accentue la fonction portuaire du quartier.

De chaloupe en barque

Quelque temps après son mariage, Jacques Bernier achète une chaloupe d'environ treize à quatorze tonneaux équipée d'un canot pour la somme de 1 400 livres. Il s'engage à faire trois voyages pour le compte du vendeur, à «savoir deux voyages de bois de cordes, et un voyage de

Médaillon de la carte de Jean-Baptiste Franquelin en 1688. (partie). Divers types d'embarcations et le Cul-de-Sac où habitait Jacques Bernier. (Ministère des Affaires culturelles).

Courbe ou autres bois de charpante Lequel voyage led. bernier sera tenu de faire Es Environs de cette ditte ville ... pourveu qu'il n'y ayt que la distance de Cinq Lieuës ...» Il semble que le transport du bois de chauffage représente la principale activité de Bernier pendant une dizaine d'années. Ces transports se faisaient sur de courtes distances. Selon le témoignage de Gédéon de Catalogne, les seigneuries de la rive sud, depuis les limites du gouvernement de Trois-Rivières jusqu'à La Durantaye, et certaines seigneuries de la région de Portneuf approvisionnaient la ville de Québec. Ce commerce devait procurer de bons bénéfices car plusieurs particuliers, notamment des habitants de la campagne, s'y adonnent en utilisant des embarcations de divers types: chaloupes et charrois.

En 1708, Jacques Bernier change d'orientation. Il passe un marché avec les frères Dusault, charpentiers de navire à Neuville. Ces derniers s'engagent à «faire et parfaire audt Bernier Le corps d'un batiment de trente Cinq pieds de quille Exepté La menuiserie ... Et de ponter Ledt batiment avec Chambre La porte dicelle comprise; Et non la poupe ...» Bernier fournit le bois et les autres matériaux sauf le mât et les vergues. La barque construite par les frères Dusault est baptisée *Le St-Jean*. Elle jauge environ 35 tonneaux.

Avant de posséder sa barque, Bernier a probablement effectué des transports de marchandises de Québec à Montréal, mais les archives restent muettes à ce sujet avant 1709. Cette année-là, il prend à son bord une cargaison de vin, d'eau-de-vie et de diverses marchandises sèches destinées à certains marchands et individus de Montréal. Le transport des marchandises transbordées des cales des navires amarrés dans le port de Québec ou des entrepôts de la basse-ville était une des occupations principales des navigateurs. Jacques Bernier ne se limite cependant pas à ce cabotage entre les deux villes.

Au printemps de 1710, il s'engage à faire le voyage à Plaisance, à l'île de Terre-Neuve, pour le compte des marchands Joseph Riverin et Louis Prat. L'année suivante, il effectue un autre voyage au même endroit pour le sieur Perroy de Rezy. Il y retourne en 1712 avec une cargaison de farine et de biscuits pour les sieurs d'Artigny et de Lanoraie. Il transporte également huit moutons avec «Le foin son Et avoine seullement ql faut pour Les nourir pour Le fret desquels Led bernier aura les deux huitiesme du prix de la vente qui en sera faitte sils vivent tous jusques aud. Lieu.» Le marché prévoit aussi la durée du séjour à Plaisance, qui ne doit pas excéder douze jours. Parti à l'ouverture de la navigation, Bernier revient à Québec assez tôt, car un document mentionne sa présence à Montréal le 22 août, «où il est allé conduire Sa barque». Bernier ne semble pas être retourné par la suite à Plaisance, qui échoit aux Britanniques par le traité d'Utrecht en 1713.

En 1714, il s'associe à Joseph Fleury de La Gorgendière dans un transport à Mingan et, en 1716, il fait route vers Louisbourg pour le compte de deux boulangers de Québec avec une cargaison de pois, de farine et de biscuits. Ses deux partenaires l'accompagnent. Ils amènent chacun trois moutons avec le fourrage nécessaire pour la traversée. Bernier doit séjourner quinze jours à Louisbourg. Il représente probablement l'un des premiers navigateurs québécois à ravitailler le poste qui allait succéder à Plaisance comme principale base navale française dans le golfe Saint-Laurent. Bernier connaissait déjà depuis un bon moment l'île du Cap-Breton. En engageant son pilote, en 1712, il avait prévu effectuer un détour par le Cap-Breton avant de revenir à Québec.

Les équipages

Dès l'époque où il n'était que maître de chaloupe, Jacques Bernier s'était assuré les services de matelots. Deux contrats se retrouvent encore dans les archives et concernent des résidents de La Durantaye et de Saint-Laurent, à l'île d'Orléans. Pour manœuvrer sa barque, Bernier s'entoure d'un équipage plus important. En plus d'un matelot, il a recours aux services d'un pilote

d'expérience qui peut mener le bâtiment à travers les écueils du fleuve. Robert Gaulin, Jean Royer et Marc Jouanne, tous trois de l'île d'Orléans, se succèdent à la barre du *St-Jean* entre 1712 et 1716. Quant aux matelots, il les recrute à Québec ou à l'île d'Orléans, véritable pépinière de marins.

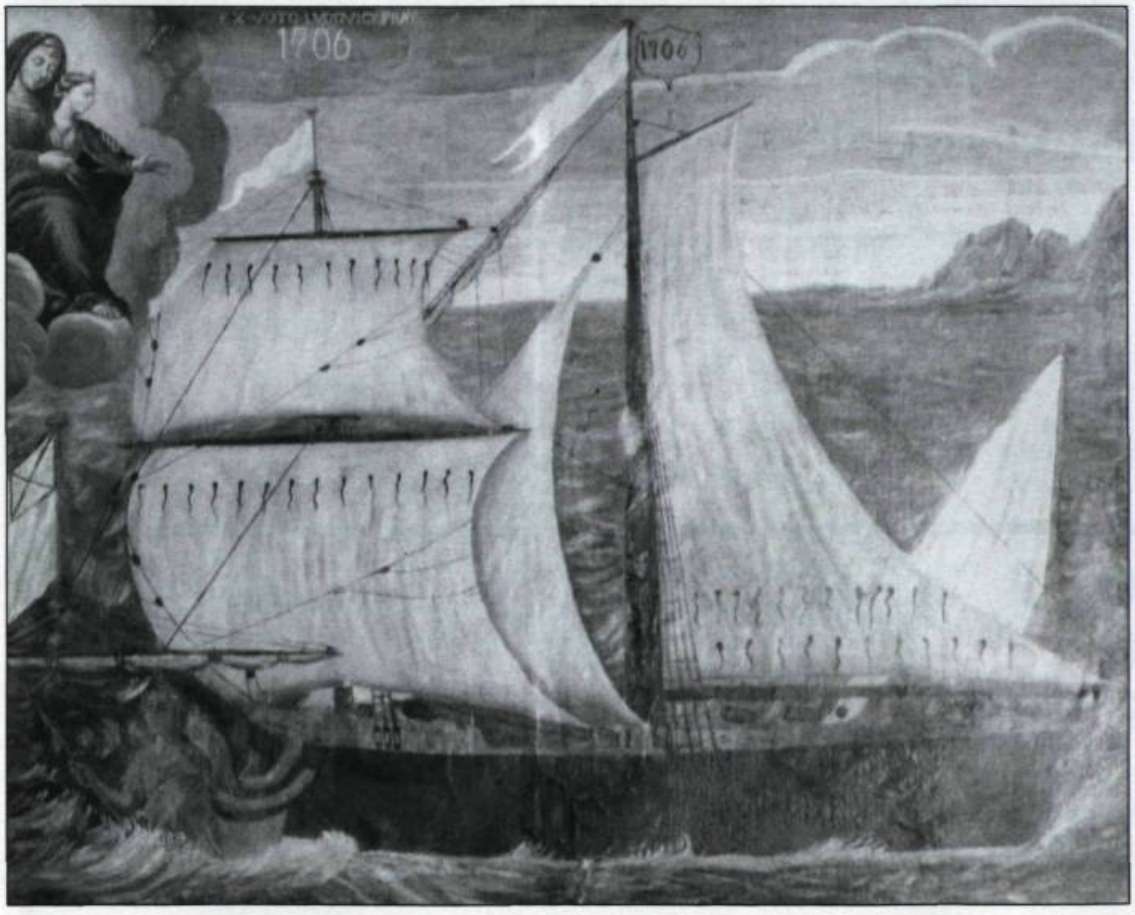
Les membres de l'équipage du *St-Jean* touchent un salaire mensuel. Certains réclament des avances sur leurs gages. Un pilote reçoit entre 90 et 100 livres et les matelots obtiennent 25 à 30 livres. Nourris, les marins sont habituellement autorisés à transporter gratuitement des denrées (pois, farine, moutons, volailles) qu'ils peuvent négocier à leur propre compte. Ils profitent aussi de leur passage dans les eaux poissonneuses du golfe pour se livrer à la pêche à la morue. Les contrats d'engagement ne précisent pas les conditions de vie à bord. Tout porte à croire, cependant, qu'elles sont assez difficiles. D'autant plus que le capitaine Bernier «parait doué d'un caractère mal endurant». À deux reprises, il est condamné pour voies de fait.

Fin de carrière

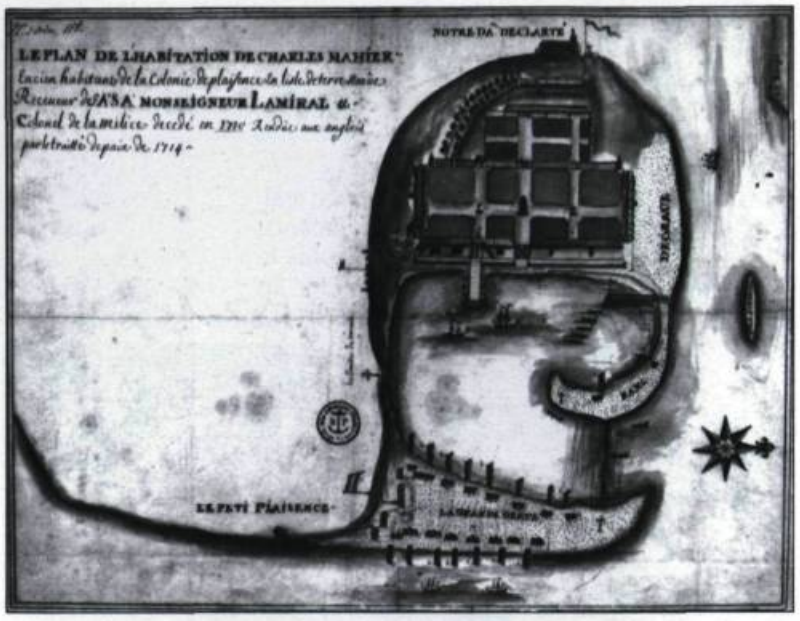
À l'automne 1714, Bernier acquiert une maison de colombages sur la rue du Sault-au-Matelot pour la somme de 800 livres, qu'il paie comptant. Au printemps suivant, il achète une terre bornant la rivière Etchemin pour la somme de 300 livres payable en trois ans. Il s'acquitte cependant du montant total de sa dette trois mois après la transaction. Il revend cette propriété deux ans plus tard.

À cette époque, le capitaine Bernier songe vraisemblablement à l'établissement de ses enfants. En dépit de son âge avancé (55 ans d'après le recensement de 1716), il continue à travailler. En décembre 1716, il fait radouber sa barque par

Carte de 1729 illustrant le naufrage du vaisseau du roi L'Éléphant (partie). À la hauteur de Cap-Saint-Ignace une barque remonte le fleuve en direction de Québec.
(Archives nationales du Québec à Québec, fonds Office du film).



Ex-voto du capitaine Louis Prat à Sainte-Anne-de-Beaupré (1706).
(Ministère des Affaires culturelles).



Le plan de L'Habitation de Charles Mahier... *nous montre la colonie de Plaisance au début du XVIII^e^.* (*Archives nationales du Québec à Québec, fonds Office du film*).

François Dusault, l'un des deux charpentiers qui l'avaient construite, et Michel Derome dit Descareaux, son beau-frère. Il ne semble pas avoir repris la mer après son voyage à Louisbourg. Il meurt à Québec au mois de janvier 1718. Estimé à 4000 livres, *Le St-Jean* fera l'objet d'une adjudication quelque temps après.

Jacques Bernier s'éteint au moment où Louisbourg n'est encore qu'un modeste poste de pêche. Il faut en effet attendre l'année 1719 avant que ne débutent les travaux aux fortifications qui assureront à la ville le rôle de capitale de la colonie acadienne et d'entrepôt du commerce intercolonial. Le port de Québec connaîtra alors un formidable essor. La multiplication des échanges favorise le développement des métiers liés à l'activité maritime. En 1744, la basse-ville compte une cinquantaine de navigateurs, soit trois fois plus qu'en 1716 alors que la population du quartier s'accroît à peine de 35 pour 100 durant la même période. Bernier apparaît donc comme un précurseur. Sa carrière illustre une étape marquante de l'histoire du cabotage sur le fleuve.

Jacques Bernier ne possède aucun lien de parenté avec le célèbre capitaine Joseph-Elzéar Bernier (1852-1934). L'ancêtre de ce dernier, Jacques Bernier dit Jean de Paris, a laissé une nombreuse descendance dans la région de Cap-Saint-Ignace et de L'Islet. Il possédait aussi une barque, mais il s'est occupé principalement de ses terres. Seigneur de la Pointe-au-Foin, un des petits fiefs formant la paroisse de Cap-Saint-Ignace, les gens l'avaient d'abord connu sous le nom de Jacques Bernier dit La Jeunesse. Il tenait probablement ce surnom du précédent propriétaire de sa maison située «sur le quay du Cul de Sac», Léonard Debor dit La Jeunesse. ♦

---

*Historien

«La paroisse rurale vers 1900»

Musée François-Pilote

ouvert
de 9h
à 17h

856-3145

La Pocatière
(à l'arrière du Collège)

Ethnologie québécoise
Agriculture, métiers
et habitation

SALON DE THÉ · PATISSERIE
laGaronelle

207, rue Saint-Jean, Québec 524.8154

AUSSI

Chez Holt Renfrew, place Sainte-Foy, comptoir de pâtisseries

ORBITOUR LTÉE

Pour vos voyages, études, conventions, congrès, excursions, visites...

✦ Permis du Québec

Québec
56, rue St-Pierre, suite 101
C.P. 129
Québec, Québec
G1R 4P3
418-692-1223
Télécopieur: 692-4357

Montréal
105, Commune ouest
Montréal, Québec
H2Y 2C7
514-287-1464

JACQUES MORISSETTE, président