

La vogue des bateaux blancs

Michel Lessard

Numéro 33, printemps 1993

Ah! Les belles vacances!

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/8367ac>

[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

Lessard, M. (1993). La vogue des bateaux blancs. *Cap-aux-Diamants*, (33), 50–52.



La vogue des bateaux blancs

Jusqu'à l'avènement de l'automobile, la route des vacances emprunte surtout le fleuve. Que ce soit pour un week-end à la villa ou une lune de miel, les voyageurs découvrent la beauté des paysages laurentiens à bord de luxueux paquebots, comme ceux de la Canada Steamship Lines.

par Michel Lessard

«Le port de Tadoussac vers 1915». La plupart des vues générales des sites de villégiature montrent le quai et quelques bateaux de croisière amarrés. Photo de Notman et fils. (Archives photographiques Notman. Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal).

ÀL'ÉTÉ DE 1896, WILLIAM MACFARLANE NOTMAN, fils du célèbre photographe montréalais et lui-même artiste réputé, quitte son atelier rue Bleury vers 4 heures chaque vendredi après-midi, achète fruits et légumes frais et fait son marché chez Fraser Viger, rue Saint-Jacques, puis s'embarque un peu avant 6 heures pour Charlevoix sur un navire à vapeur accosté aux quais de la place Jacques-Cartier. Le port de Montréal abrite alors plusieurs compagnies de navigation reliant la métropole à la plupart des paroisses

riveraines. Comme pour les autobus aujourd'hui, certaines lignes maritimes donnent un service sans escale entre Québec, La Malbaie, Tadoussac. Notman range sommairement ses effets et passe à la vaste et somptueuse salle à manger du *Canada*, un trois-ponts à deux cheminées côte à côte, caractérisé par ses roues à aubes coffrées faisant toute la hauteur du navire à babord et à tribord.

Le vendredi soir de monsieur Notman

L'opulence du bateau blanc se lit dans la richesse des boiseries et du mobilier, dans le soin apporté à la décoration où tableaux et sculptures agrémentent les espaces publics. Le raffinement se vérifie également dans la fantaisie des rampes en métal des escaliers monumentaux reliant les étages, dans la recherche des pièces de luminaires, dans le moelleux des tapis.

Après un repas léger, Notman arpente lentement le troisième pont, échange avec quelques

connaissances et salue en habitué les membres du personnel, portant fièrement l'uniforme. En cette première semaine de juillet, le bateau est rempli à pleine capacité. Il y a foule aux bastinages. La soirée passe au gré du martèlement des machines, pendant que la rive nord disparaît dans le soleil couchant, transformant chaque village en silhouette mystérieuse. Le navire ralentit à une occasion, devant Trois-Rivières, pour permettre à certains passagers habitant sur le parcours de monter à bord à partir d'une navette locale.

La nuit tombée, l'artiste s'endort en pensant à ses affaires, à la bonne semaine qui se termine et à sa petite famille qui l'attend à Cap-à-l'Aigle. À 7 heures le lendemain matin, le vapeur est au quai de Pointe-au-Pic. Une foule de gentils-hommes bien mis et de dames à ombrelle se pressent déjà devant la gare maritime pour accueillir parents et amis mêlés aux centaines de voyageurs. D'autres se préparent à partir. Notman hèle un des nombreux cochers, passe déposer une lettre destinée à un ami banquier logeant à l'hôtel Chamard-Lorne, qui sera remplacé dans quatre ans par le Manoir Richelieu. Puis la voiture contourne La Malbaie et s'attaque à la côte de Cap-à-l'Aigle.

L'attelage souffrirait davantage s'il ne profitait pas d'une bonne brise du sud-est et de la fraîcheur proverbiale du lieu. Finalement, vers dix heures, la voiture arrive chez les Bhérer, une vieille famille du village qui, en saison chaude, loue la grand'maison à des vacanciers, restreignant ses quartiers à la cuisine d'été. La famille, qui n'a pas revu l'homme depuis cinq jours, lui saute au cou pendant que la cuisinière emporte les provisions. Le dimanche soir, c'est le voyage en sens inverse afin de retourner aux affaires le lundi matin. Pendant quelques étés, le célèbre photographe répète ce scénario.

Les lignes de navigation à vapeur et le chemin de fer expliquent le développement des stations de villégiature du Saint-Laurent et de l'arrière-pays.

Breve histoire de la navigation à vapeur au Québec

Depuis 1809, la navigation à vapeur sur le Saint-Laurent est une réalité: John Molson opère l'*Accommodation*, dont l'engin a été coulé aux Forges du Saint-Maurice. Lentement l'ère des goélettes à voiles passe à l'histoire. Tout un réseau de lignes et de bateaux à vapeur rapprochent villes et villages des berges et des îles du fleuve.

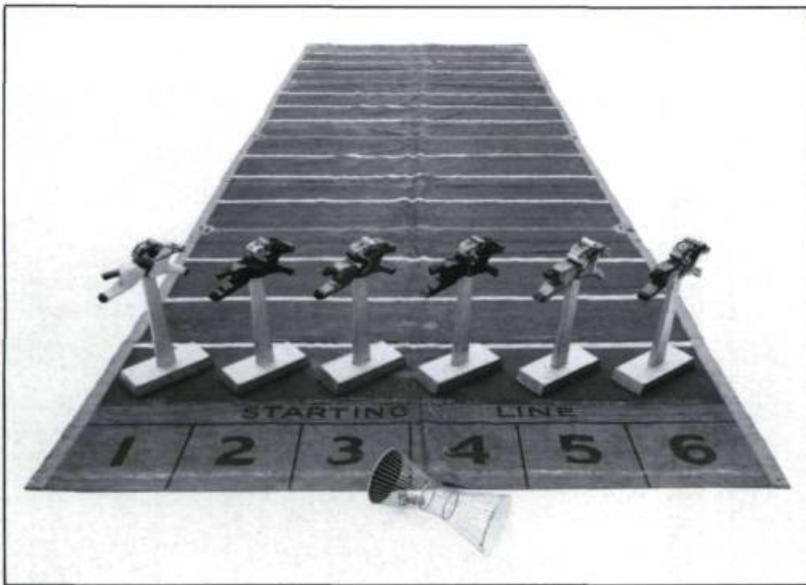
La première ligne de vapeur liant Québec et Tadoussac, remontant ensuite le Saguenay, est fondée en 1853 par un groupe d'hommes d'affaires anglophones et francophones. Le capitaine,



René Simard, est responsable du *Saguenay*. La compagnie Quebec & Trois-Pistoles Steam Navigation accoste aussi sur la rive sud aux quais de Trois-Pistoles et de Rivière-du-Loup, ainsi qu'à d'autres sites de villégiature dans Kamouraska. Comme le veut la coutume dans les entreprises de navigation et de chemin de fer, les actionnaires de cette société sont les mêmes qui financent la construction du premier hôtel Tadoussac.

En août 1856, la Compagnie de navigation du Richelieu, fondée onze ans plus tôt, balaie la compétition dans la liaison des stations estivales de l'Est du Québec et acquiert petit à petit plusieurs lignes locales sur le fleuve. En 1875, elle fusionne avec une société maritime ontarienne pour devenir la Richelieu and Ontario Steamship Lines. Finalement, en 1913, la Canada Steamship Lines fusionne les entreprises de navigation québécoises et ontariennes les plus rentables et, jusqu'en 1965, exploite une ligne d'élégants vapeurs blancs à cheminées rouge, blanc et noir, les fameux «bateaux blancs», véritables gâteaux de noces flottants qui feront la joie des amateurs de croisières et... des nouveaux mariés. Cette période marque l'âge d'or de la navigation de plaisance sur le Saint-Laurent: le *Saint Lawrence*,

«Intérieur d'un vapeur de la Richelieu and Ontario Steamship Lines vers 1890». Les vapeurs de croisière du XIX^e siècle sont de luxueux palais flottants: mobilier victorien sculpté, tapis au monogramme de la compagnie, ornementation de style, ferronnerie d'art sont autant d'éléments décoratifs soignés. Le pannelage de cette course d'escalier a été traité comme un retable d'église: le tableau de Samuel de Champlain est signé par Marc-Aurèle De Foy Suzor-Côté. Photo du studio Notman. (Archives photographiques Notman. Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal).



«Jeu de Course de chevaux». Parmi les loisirs des voyageurs en croisière sur les vapeurs du Saint-Laurent, on trouve ce jeu de pont. Les dés brassés dans une cage permettent de faire avancer son cheval de bois polychrome sur un tapis de toile. Le SS Richelieu, le SS Saint-Laurent et le SS Saguenay sont trois navires qui offraient cette activité semblable au jeu de parchési.
(Coll. Musée de la civilisation. Photo: Pierre Soulard).



«Le vapeur Canada arrivant à Cap-à-l'Aigle en 1895». Les arrivées et les départs des bateaux blancs aux stations de villégiature donnent lieu à un achalandage particulier. Les grands hôtels offrent des services de transport hippomobile, le premier signe d'hospitalité.
Photo du studio Notman.
(Archives photographiques Notman. Musée McCord d'histoire canadienne, Montréal).

lancé à Lauzon en 1927, le Québec et le Tadoussac mis à l'eau l'année suivante dans le même chantier, emportent chaque beau jour des groupes de 300 à 500 passagers vers des paysages idylliques. Aux trois-ponts à roues à aubes du XIX^e siècle succèdent des palais flottants de 5 étages mus cette fois par des hélices, une innovation appliquée au pays depuis 1911 avec la mise en service du Saguenay.

Dans le dernier quart du XIX^e siècle, le lac Memphrémagog et le grand lac Saint-Jean sont arpentés par de petits bateaux donnant accès à des sites exceptionnels et à des villages pittoresques.

La croisière

Comment passe-t-on le temps lors de ces croisières d'une à trois journées, avec couchers à bord ou dans de grands hôtels? D'abord et avant tout, lorsque la température le permet, dans la contemplation des paysages et du spectacle du fleuve. L'époque entretient cet état d'âme comme valeur de société. Madame Roger Kronstrom de Lévis, qui a utilisé fréquemment ce mode de transport, se souvient encore aujourd'hui de son émerveillement devant les tableaux de la vie champêtre sur les deux rives au temps de la fenaison et de la moisson, du caractère rafraîchissant de l'eau et des espaces marins, de l'aspect grandiose du cap Tourmente, des falaises de Charlevoix, des fjords du Saguenay, des couchers de soleil apaisants. Depuis l'installation, en 1881, de la colossale statue de l'Immaculée Conception (7,5 mètres), sculptée par Louis Jobin et juchée au sommet du cap Trinité, les voyageurs ont le souffle coupé quand l'*Ave Maria* de Schubert est chanté, joué par quelques musiciens ou émis par les haut-parleurs du navire, selon l'époque. L'écho devient une réponse divine touchante.

Plusieurs nouveaux mariés utilisent ce mode de transport pour leur voyage de noces. À Lévis, on se souvient encore de ce couple des années 1920 dont l'union fut bénie à 5 heures du matin dans la chapelle de l'église paroissiale, car on ne voulait pas manquer la navette d'un bateau blanc en route pour La Malbaie, qui passait tôt devant Québec. On se rappelle aussi, dans la même ville, les joyeuses excursions annuelles que faisaient en juin les étudiants du Collège de Lévis dans Charlevoix.

«Charrette» de sandwiches et fanfare en tête, toute l'institution défilait en costume jusqu'aux quais, montait à bord d'un vapeur fraîchement repeint qui amorçait ainsi sa saison de navigation et partait en chantant vers Sainte-Anne-de-Beaupré. Après la messe du matin, les centaines d'élèves étaient ensuite reçus à un dîner sur l'herbe au domaine de Sir Rodolphe Forget, une faveur que le célèbre millionnaire accordait à une maison d'enseignement respectée. À la fin de l'après-midi, c'était le retour au bercail.

Pendant plus de 150 ans, les vapeurs de service et de croisière sur le Saint-Laurent vont donner naissance à un volet majeur de l'histoire du loisir et du tourisme québécois. ♦

Michel Lessard est professeur en histoire de l'art à l'Université du Québec à Montréal.