Document généré le 17 mai 2025 03:21

Histoire Québec

Le « Manitoba » accostait au quai Bédard

Gilles Boileau

Volume 6, numéro 1, mai 2000

URI : https://id.erudit.org/iderudit/11300ac

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)
1923-2101 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Boileau, G. (2000). Le « Manitoba » accostait au quai Bédard. *Histoire Québec*, *6*(1), 37–39.

© La Fédération des sociétés d'histoire du Québec, 2000

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/

ENTRE LES RAPIDES DE LACHINE ET CEUX DU LONG-SAULT

Le «Manitoba» accostait au quai Bédard

PAR *GILLES BOILEAU*

Vus du quai de Saint-Placide, le lac des Deux-Montagnes et la colline de Rigaud forment l'un des plus beaux paysages du Québec méridional. C'est peut-être encore plus majestueux du perron de la petite église du village. Car en plus on y voit le quai, la montagne d'Oka et la Pointe-aux-Anglais. Si on ajoute l'histoire à la géographie, c'est encore plus beau. Le vent du sud-ouest est souvent assez fort, au bout du quai. S'il fouette le visage, il ravive aussi quelques profonds souvenirs, quelques grands moments de notre histoire collective. Un peu comme ceux qui revenaient à la mémoire du jeune Basile Routhier quand il habitait face au lac des Deux-Montagnes, entre 1840 et 1850.

Saint-Placide, sur la grande route de l'Ouest

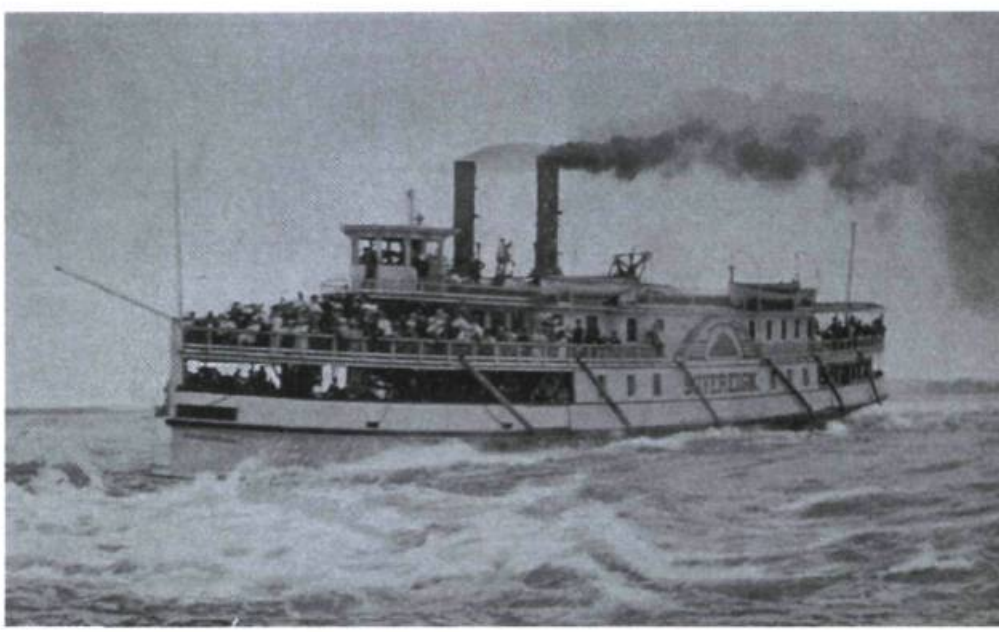
Saint-Placide, c'est peut-être le plus petit bourg du pays des Deux-Montagnes, mais il en va des villages comme des individus... les plus gros et les plus tapageurs ne sont pas toujours les plus intéressants. Saint-Placide, c'est l'équilibre et la discrétion; c'est aussi un moment de notre histoire. Détachée de la seigneurie du lac des Deux-Montagnes vers 1850, la petite paroisse semble avoir oublié de grandir. Mais depuis bientôt 150 ans, son église veille sur les voyageurs de l'Outaouais.

À partir du début du XVII[e] siècle, de grands découvreurs, des explorateurs, des commerçants, des missionnaires et des militaires ont remonté le cours de la Grande Rivière en route vers l'Ouest. Si Samuel de Champlain et les membres de la famille de La Vérendrye y sont passés, de nombreux aventuriers y ont tour à tour fait monter et descendre leurs grands canots chargés de fourrures ou d'eau-de-vie. Il y eut aussi des Indiens, par centaines et par milliers... et Dollard des Ormeaux.

La rivière des Outaouais, vue du bout du quai de Saint-Placide, c'est comme un grand livre d'histoire qu'on ne referme pas facilement. L'histoire que raconte le grand cours d'eau n'aura jamais de fin. Comme le courant qui descend sans jamais s'arrêter et que même le grand barrage de Carillon ne peut retenir.

Il suffit de voir un instant le grand lac pour que revivent en nous les plus belles pages de notre histoire. Celles de l'époque où découvreurs et créateurs de la Nouvelle-France cherchaient à agrandir le domaine du Roy et à en repousser toujours plus loin les limites, jusqu'au coeur du nouveau continent et même jusqu'au pied des lointaines Rocheuses. C'était l'époque où l'on rêvait d'un pays qui se serait étalé des rives du Mississippi aux grandes terres fertiles du Nord-Ouest. Un pays sans limites et sans frontières, à la mesure des hommes qui l'avaient imaginé. C'est à tout cela que l'on peut songer quand on s'arrête un moment sur le vieux quai ou devant la petite église de Saint-Placide, face au lac, dans le vent du large.

Il y a aussi l'histoire plus récente qui refait surface. Celle où le *Manitoba* venait charger les grains des fermiers du rang des Éboulis pour les amener sur le marché de Montréal. Ou encore celle où le *Sovereign* s'arrêtait au quai afin d'y laisser descendre quelques belles demoiselles venues de Montréal ou de Bytown passer les mois d'été chez un oncle du village. Tout ça, on peut l'imaginer et le sentir du bout du quai!



Le* Sovereign *dans les rapides de Lachine. Collection E.-Z. Massicotte, Bibliothèque nationale du Québec

Saint-Placide avait bien besoin d'un quai

Le quai de Saint-Placide est maintenant un simple témoin du passé. Reconstruit et rénové à maintes reprises, il doit ressembler

bien peu au premier quai où accostaient au siècle dernier les vapeurs de l'*Ottawa River Navigation Company*, que les riverains et les usagers appelaient tout simplement l'*ORNCO*. Cette compagnie, propriété des Messieurs Shepperd, citoyens d'Hudson Heights, avait lancé le *Princess* en 1842. Ce premier bateau faisait la navette entre Montréal et Carillon. À cette époque, Saint-Placide n'avait pas encore de quai. D'ailleurs, Pointe-aux-Anglais, à quelques kilomètres en aval, eut son quai avant le village de Saint-Placide qui avait pourtant bien besoin d'une pareille installation pour se développer.

Le trafic fluvial sur la rivière des Outaouais allait sans cesse augmentant. Par ailleurs, Saint-Placide était le débouché ou l'exutoire d'un riche terroir agricole où le blé poussait en abondance. C'était avant la mise en valeur des terres de la grande prairie canadienne. La paroisse et les agriculteurs n'avaient aucun moyen à leur disposition pour acheminer leurs produits vers les grands marchés, Montréal surtout. Pour profiter du trafic qui augmentait sans cesse sur le lac des Deux-Montagnes et sur la rivière des Outaouais, à la suite de la construction du canal de Carillon, un dynamique et perspicace citoyen de Saint-Placide entreprit de faire construire un premier quai vers 1867. Pour arriver à ses fins, Basile Bertrand reçut l'appui du notaire Bernard.

Au cours des années précédentes, les frères Shepperd, propriétaires de l'*ORNCO*, avaient augmenté leur flotte. Ils avaient ajouté au *Princess* le *Prince of Wales* qui était réservé aux voyageurs et au transport postal. Sans quai au village de Saint-Placide, vacanciers et touristes devaient, jusque là, accoster à la Pointe-aux-Anglais, ce qui choquait considérablement les habitants du village. Il était d'autant plus urgent d'avoir son propre quai que l'on savait que l'*ORNCO* allait encore ajouter quelques nouvelles unités aux deux qu'elle possédait déjà. Il fallait éviter de voir tout le trafic de l'Outaouais passer en face du village sans s'y arrêter.

Le quai Bertrand – ce fut le premier – fut donc construit. Le *Princess* y accosta dès lors deux fois la semaine. Quelle chance pour les agriculteurs et les marchands de la région qui pouvaient expédier leur production vers le marché de Montréal! Au *Princess* et au *Prince of Wales*, les frères Shepperd ajoutèrent le *Dagmar*, le *Maud* et l'*Empress*. Il y avait aussi le *Sovereign* qui reliait Montréal à Ottawa, par le canal de Carillon permettant d'éviter les rapides du Long Sault. Un bel avenir attendait le quai Bertrand. Mais il y avait une difficulté: en été, aux basses eaux, les bateaux ne pouvaient atteindre le quai en raison du faible niveau des eaux...

L'opposition avait aussi son quai

Ainsi donc, en plein coeur de l'été, au moment où les eaux du lac des Deux-Montagnes étaient à leur plus bas niveau, les vapeurs de la *Ottawa River Navigation Company* ne pouvaient accoster à Saint-Placide, au grand détriment des voyageurs et des commerçants. La situation fut vite corrigée par le gouvernement fédéral, ce qui fit l'affaire de tout le monde. Deux chenaux de grande profondeur furent dragués jusqu'au milieu du lac afin de permettre les manoeuvres d'approche en toutes saisons. Des bouées lumineuses en délimitaient le parcours.

Emporté par les grands vents d'ouest en quelques occasions, le quai était toujours remis en bon état par son propriétaire. Basile Bertand était avant tout un homme d'affaires. Flairant qu'il y avait plus d'argent à faire ailleurs que dans la navigation sur la rivière des Outaouais, il vendit son quai à M. Napoléon Lalonde qui le céda à son tour à M. Alphonse Dubreuil. C'est lui qui fut le dernier propriétaire privé avant que le fédéral ne s'en porte acquéreur.

Au cours de ses premières années d'existence, le quai Bertrand eut un rival. En effet, un second quai fut construit au cours de l'hiver de 1887. C'était le quai de «l'opposition.» Il y avait à cette époque un réveil du nationalisme au Québec et en particulier dans la région de Montréal. Il n'y avait à peine 50 ans que les événements de Saint-Eustache et de Saint-Benoît s'étaient déroulés. Du côté de Saint-Eustache, on s'affairait à réhabiliter la mémoire de Chénier. A Saint-Placide, le curé Pierre Bédard ne cachait pas ses sentiments et il appuya de toutes ses forces l'initiative de ceux qui voulaient eux aussi profiter des bienfaits de la navigation en érigeant un second quai. De cette façon, d'autres que Basile Bertrand et ses semblables allaient pouvoir profiter de la vigueur du commerce du blé dans la région.

C'est donc M. Zéphirin Raymond, lui aussi un actif négociant en céréales, qui se lança dans cette nouvelle entreprise. Jusque là, pour expédier son blé à Montréal, M. Raymond devait verser à Basile Bertrand 75 cents par 100 minots. Il trouvait que c'était beaucoup trop et il voulut avoir lui-même son quai pour éviter ces frais abusifs et faire lui aussi des bénéfices, si possible. Les bateaux des frères Shepperd, propriétaires de l'*ORNCO*, n'avaient pas accès au nouveau quai qui avait été baptisé «quai Bédard», du nom du curé nationaliste du village. Chaque semaine, le vapeur *Manitoba*, de la compagnie *Bytown*, venait prendre possession de sa cargaison de blé. Tout se présentait bien! Mais un terrible malheur s'abattit bientôt sur le nouveau quai et son propriétaire. Les hautes eaux du printemps, soutenues par de violents vents d'ouest, emportèrent la fragile construction quelques années plus tard. Le quai de l'opposition eut donc une vie bien courte.

Champlain sur le lac des Deux-Montagnes

Le navigateur-géographe né à Brouage et fondateur de Québec fut sans doute l'un des premiers à remonter le lac des Deux-Montagnes et le cours inférieur de la rivière des Outaouais. Il est passé en mai 1613 devant le lieu ou s'élèverait plus tard le modeste village de Saint-Placide. Relisons sa description des lieux...

«*Ainsi nos canots chargés de quelques vivres, de nos armes et marchandises pour faire présents aux Sauvages, je partis le lundi 27 mai de l'île Sainte-Hélène avec quatre Français et un Sauvage, et me fut donné un adieu avec quelques coups de petites pièces et ne fûmes ce jour qu'au Sault Saint-Louis* (rapides de Lachine) *qui n'est plus qu'une lieue au-dessus, à cause du mauvais temps qui ne nous permit de passer plus outre*».

«Le 29, nous passâmes, partie par terre, partie par eau, où il nous fallut porter nos canots, hardes, vivres et armes sur nos épaules, qui n'est pas petite peine à ceux qui n'y sont accoutumés – et après l'avoir éloigné deux lieues, nous entrâmes dans un lac (lac Saint-Louis) *qui a de circuit environ douze lieues, où se déchargent trois rivières, l'une venant de l'ouest* (le Saint-Laurent), *du côté des Ochaataiguins éloignés du grand Saut de 150 à 200 lieues; l'autre du Sud* (rivière Châteauguay), *pays des Iroquois, de pareille distance; et l'autre vers le Nord* (l'Outaouais), *qui vient des Algoumequins et Nebicerini, aussi à peu près de semblable distance. Cette rivière du Nord, suivant le rapport des Sauvages, vient de plus loin, et passe par des peuples qui leur sont inconnus, distants environ de 300 lieues d'eux. Sur les trois heures du soir, nous entrâmes dans la rivière qui vient du Nord* (la rivière des Outaouais) *et passâmes un petit Saut* (Sainte-Anne de Bellevue) *par terre pour soulager nos canots et fûmes à une île le reste de la nuit en attendant le jour».*

«Le dernier mai, nous passâmes par un autre lac qui a sept ou huit lieues de long et trois de large où il y a quelques îles (lac des Deux-Montagnes)*: le pays d'alentour est fort uni, hormis en quelques endroits, où il y a des côteaux couverts de pins* (les collines d'Oka). *Nous passâmes un Saut qui est appelé de ceux du pays Quenechouan qui est rempli de pierres et de rochers, où l'eau y court de grande vitesse; Il nous fallut mettre en l'eau et traîner nos canots bord à bord de terre avec une corde: à demi lieue de là nous en passâmes un autre petit à force d'avirons, ce qui ne se fait pas sans suer, et y a une grande dextérité à passer ces Sauts pour éviter les bouillons et brisants qui les traversent; ce que les Sauvages font d'une telle adresse, et qu'il est impossible de plus, cherchant les détours et lieux plus aisés qu'ils connaissent à l'oeil. Le samedi 1er juin, nous passâmes encore deux autres Sauts: le premier contenant demie lieu de long et le second une lieue où nous eûmes bien de la peine* (le long Sault)...»

Une balade sur la rivière des Outaouais

De tout temps les balades sur la rivière des Outaouais furent des plus populaires comme en fait foi un extrait de *La Minerve* du 9 juillet 1877. On y voyait en bonne place une invitation de la *Compagnie de Navigation de la Rivière Ottawa* qui se présentait comme la *«ligne des vapeurs de la malle royale entre Montréal et Ottawa»*.

À cette époque, la compagnie possédait quatre vapeurs, le *Peerless* et le *Prince of Wales* qui étaient affectés à la ligne de jour et le *Queen Victoria* ainsi que le *Princess* qui naviguaient sur la ligne de nuit. C'est par ces bateaux qu'on venait de Montréal en pèlerinage au Calvaire d'Oka en septembre de chaque année.

Pour voyager sur ces bateaux au départ de Montréal, il fallait habituellement prendre le train à la gare Bonaventure, soit à sept heures du matin ou à cinq heures de l'après-midi en direction de Lachine. C'est en effet au quai de Lachine, au-delà des rapides du même nom, que les bateaux ne franchissaient pas –pas plus qu'ils n'empruntaient le modeste canal de l'époque– que touristes, voyageurs et hommes d'affaires montaient sur les vapeurs en partance pour Ottawa et «les ports intermédiaires» comme on pouvait le lire dans le journal.

La lecture du roman de *Julie Papineau* nous apprend d'ailleurs que la famille Papineau empruntait souvent ces vapeurs pour se rendre à leur propriété seigneuriale de la Petite Nation.

Tous les passagers étaient invités à bien étiqueter leurs bagages. Bien entendu, on pouvait prendre ses repas à bord des bateaux et même retenir une cabine pour son confort et sa quiétude. Seul, le vapeur du soir en provenance d'Ottawa «sautait» les rapides de Lachine, ce qui devait procurer d'inoubliables sensations aux voyageurs peu habitués à de telles émotions.

Des billets d'excursion étaient disponibles pour Carillon où tous les vapeurs accostaient un moment avant de franchir les écluses. Ces billets, laissés à moitié prix, étaient bons pour une journée seulement. Les passagers désireux de se rendre aux très célèbres *Sources Calédonia* (du côté ontarien de la rivière des Outaouais) devaient mettre pied à terre à l'Orignal. Eux aussi, pouvaient bénéficier de billets à tarifs réduits.

On prenait bien soin d'indiquer dans la réclame publicitaire de la *Minerve* que les touristes faisant ce voyage de l'Outaouais allaient découvrir l'une des routes les plus pittoresques du Canada. La Compagnie de Navigation de la Rivière Ottawa possédait un cinquième vapeur, destiné d'une façon toute particulière au transport du fret. Il naviguait entre Montréal et Carillon et sa mission était d'approvisionner les différents villages le long de son parcours en produits essentiels, tout comme il emportait vers les grands marchés de Montréal une partie de la production des agriculteurs riverains.

On décrivait ce cinquième vapeur, le *Dagmar*, comme *le vapeur du marché*. Il effectuait deux voyages hebdomadaires entre Montréal et Carillon. Les bureaux du service de fret logeaient au 87 de la rue de la Commune et les bureaux principaux de la compagnie au 13 de la rue Bonaventure. On pouvait aussi s'adresser au bureau du Grand-Tronc. Bon voyage!

Il y a encore un quai à Saint-Placide. Il y a bien longtemps cependant que le *Princess* et le *Manitoba* n'y accostent plus. Eux aussi ne sont plus que des souvenirs, des souvenirs en partie oubliés. Quant au blé sur les terres de la paroisse, il y a belle lurette que les agriculteurs n'en font plus, sauf de rares exceptions. Disparus les bateaux, fini le blé... il reste le quai, témoin de cette époque. ■

SERVICE DE RECHERCHE
Histoire, patrimoine, généalogie
Visites guidées

LOUISE PELLETIER
20 ans d'expérience

21 A, Bernard
Sorel (Québec) J3P 1E5
Téléphone : (450) 742-8861, répondeur
Fax : (450) 742-8861