

FRANCK, ALAIN. *Naviguer sur le fleuve au temps passé, 1860-1960*. Québec, Les Publications du Québec, « Aux limites de la mémoire », 2000, xi-194 p. ISBN 978-2-551-18151-3

FRANCK, ALAIN et BRUNO FRANCK. *Aventures aériennes, 1910-1960*. Québec, Les Publications du Québec, « Aux limites de la mémoire », 2013, xvii-205 p. ISBN 978-2-551-25234-3

Pierre Lahoud

Volume 14, 2016

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1037475ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1037475ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Société québécoise d'ethnologie

ISSN

1703-7433 (imprimé)

1916-7350 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Lahoud, P. (2016). Compte rendu de [FRANCK, ALAIN. *Naviguer sur le fleuve au temps passé, 1860-1960*. Québec, Les Publications du Québec, « Aux limites de la mémoire », 2000, xi-194 p. ISBN 978-2-551-18151-3 / FRANCK, ALAIN et BRUNO FRANCK. *Aventures aériennes, 1910-1960*. Québec, Les Publications du Québec, « Aux limites de la mémoire », 2013, xvii-205 p. ISBN 978-2-551-25234-3]. *Rabaska*, 14, 247-250. <https://doi.org/10.7202/1037475ar>

Dans la section sur les saints, on aurait pu mentionner le nouveau calendrier de Paul VI en 1969, qui a éliminé des saints populaires comme saint Christophe, sainte Philomène ou sainte Barbe. La section « Quelques saints célèbres au Québec » se serait mieux vue coiffée d'un titre comme « Les patrons nationaux », puisqu'on y traite de saint Joseph, patron principal du Canada, de sainte Anne, proclamée patronne de la province de Québec en 1876, de saint Jean-Baptiste, patron des Canadiens français, et de saint Patrick, patron des Irlandais.

C'est entendu : cet ouvrage ne se prétend nullement scientifique. C'est avant tout une œuvre de vulgarisation. Cela n'empêchera pas les ethnologues de regretter que le seul ouvrage québécois utilisé ici soit celui de Sylvie Blais et de Pierre Lahoud, *La Fête de Noël au Québec*. On aurait aimé retrouver au moins celui de Denise Rodrigue sur *Le Cycle de Pâques*. Ses 500 informateurs seraient venus à la rescousse des trois ou quatre que le couple Durand a pu interroger.

Il ne faudrait pas finir sur une note négative. Il y a de bonnes trouvailles dans ce livre, par exemple, celle qui consiste à insérer dans l'ouvrage les passages les plus célèbres de l'Évangile, pour faire connaître la nativité, les rois mages, les rameaux, la résurrection, l'ascension. Divers textes sont mis en encadré (on se serait bien passé, cependant, du petit sermon sur la commission Bouchard-Taylor...). Mais la définition d'un rite par le *Petit Prince* est une belle trouvaille. Bref, un livre instructif à maints égards, qu'il peut être frustrant de lire, mais agréable à feuilleter.

GUY LAPERRIÈRE

Université de Sherbrooke

FRANCK, ALAIN. *Naviguer sur le fleuve au temps passé, 1860-1960*. Québec, Les Publications du Québec, « Aux limites de la mémoire », 2000, xi-194 p. ISBN 978-2-551-18151-3.

FRANCK, ALAIN et BRUNO FRANCK. *Aventures aériennes, 1910-1960*. Québec, Les Publications du Québec, « Aux limites de la mémoire », 2013, xvii-205 p. ISBN 978-2-551-25234-3.

Alan Franck est un ethnologue spécialisé en histoire maritime qui est devenu au fil du temps une référence en la matière. Ses nombreuses études sur les goélettes, quais, bateaux, et sur le fleuve en font un incontournable pour qui veut comprendre l'histoire maritime du Québec. C'est donc en fonction de son intérêt pour le fleuve qu'il s'est commis dans un livre de la collection « Aux limites de la mémoire » sur la vie maritime au Québec. Comme plusieurs ethnologues, il a également plusieurs cordes à son arc et il s'est

également engagé dans la réalisation d'un autre livre de la même collection sur les premières expériences de l'aviation québécoise, cette fois-ci avec son frère Bruno, pilote et passionné d'aviation.

« Aux limites de la mémoire » est un véritable bijou de l'édition au Québec qui fêtait son vingtième anniversaire en 2015. C'est plus de 25 titres et 4 000 photographies tirées des différentes archives du Québec. Grâce à cette collection, nous découvrons un patrimoine souvent méconnu dont les photographies sont pour la plupart inédites.

Naviguer sur le fleuve au temps passé, 1860-1960. Le Saint-Laurent fait partie de la confrérie des Grands fleuves du monde, ces grands fleuves qui ont été des *fleuves de civilisation*, des fleuves qui ont conditionné la naissance et le développement de pays, de régions, de milieux de vie.

L'importance de cette voie d'eau royale a été reconnue par des expressions qui en expriment la grandeur : la Grande Porte de l'Amérique, le Fleuve aux grandes eaux, le Prince des fleuves, le Chemin qui marche. Cette importance se manifeste autant sur le plan géographique que sur le plan historique. La géographie a fait de ce fleuve l'épine dorsale qui structure une portion appréciable du Canada et du Nord-Est de l'Amérique du Nord, mais surtout la majeure partie du Québec habité : n'oublions pas que 95 % de la population québécoise vit dans le bassin du Saint-Laurent.

Ce fleuve omniprésent a permis au pays de rester en contact avec le monde et avec ses régions. Avant même l'arrivée des Européens, il servait de principale voie de communication et d'échanges pour les peuples autochtones. Ce fleuve omniprésent constitue un réservoir inépuisable d'histoires de légendes de catastrophes et de lieux de rendez-vous.

« Naviguer sur ce fleuve au temps passé » constituait un défi énorme : les marées, le vent, la météo et le type d'embarcation rendaient ce fleuve difficile, voire impossible à maîtriser. Même encore aujourd'hui, les marins expérimentés disent de ce fleuve qu'il est un des plus difficiles à naviguer. Comme le dit si bien Franck dans son introduction, « Faire revivre les souvenirs évoqués par ces remarquables navires qui ont été à l'image des hommes du fleuve, c'est pénétrer dans l'univers de la navigation fluviale [...] la présentation des navires nous apporte une vision bien particulière de cette époque, soit celle d'un environnement humain où les activités maritimes sont omniprésentes et essentielles, puisque le fleuve est indissociable des navires indispensables à la vie quotidienne. »

Tout au long du livre on découvre une collection époustouflante de photos anciennes souvent inédites qui nous tracent un tour d'horizon de cette vie fluviale. Quelques-unes sont de véritables œuvres d'art. La recherche de ces

documents est remarquable et la qualité des photos tout autant. Le choix a dû être très difficile à effectuer.

En fait le sujet est beaucoup trop vaste pour le contenu de cette collection. À eux seuls, les thèmes des chapitres : des hasards de la navigation, des feux dans la nuit ou de vivre avec le fleuve peuvent constituer un livre en soi... Il a donc fallu sûrement des choix déchirants, ce qui nous laisse sur notre appétit tellement la matière est intéressante. À l'heure où les enjeux de protection du fleuve sont criants, où la destruction des quais se fait de plus en plus évidente il est utile de pouvoir jeter un regard nostalgique sur l'histoire de ce chemin qui marche, et c'est à cela avec brio que nous invite Alain Franck.

Aventures aériennes, 1910-1960. Là où il n'y a pas de fleuve, il y a la forêt, il y a la toundra, il y a les centaines de milliers de lacs. Le Québec est grand, très grand.

Le Québec a une superficie d'un million et demi de kilomètres carrés. Sa situation est résolument nordique : la totalité de son territoire est plus proche du pôle nord que de l'Équateur. Si on superpose le Québec à l'Europe aux mêmes latitudes, son territoire couvre depuis l'Espagne jusqu'à la Scandinavie, depuis l'Irlande jusqu'à la Pologne. La grandeur du Québec fait que sa densité de population est très faible : à peine plus de 4 habitants au kilomètre carré, soit une densité 50 fois moindre que celle de l'Allemagne. Il n'y avait qu'une seule façon pour desservir adéquatement un aussi grand territoire : l'avion. Ce n'est pas pour rien que le Québec est connu à l'échelle mondiale comme le berceau de l'aviation de brousse. Le livre des frères Franck nous raconte cette histoire fabuleuse de l'aviation au Québec.

L'avènement de l'aviation au début du vingtième siècle et son expansion effrénée après la fin de la Première Guerre mondiale va complètement modifier notre perception du territoire. Ce qui était quasiment inatteignable devient tout d'un coup possible. Le monde entier est fasciné par le domaine aéronautique et les Québécois y trouveront une source inépuisable d'activités. Ce seront les premières compétitions aériennes au départ dans les grandes villes et ensuite dans toutes les petites villes du Québec. C'est dans ces villages que les frères Fecteau développeront leur expertise qui les ont rendus célèbres en faisant faire des tours d'avion aux nombreux visiteurs et admirateurs. C'est aussi là que naîtront les nombreuses vocations des futurs pilotes qui essaieront dans le Québec tout entier et ailleurs dans le monde.

Ce livre nous fait voyager aux quatre coins du territoire québécois en même temps qu'il nous fait participer à la découverte des régions éloignées. Le choix des photos et la qualité de celles-ci est tout à fait exceptionnel. Les auteurs ont dû chercher longtemps pour trouver de tels trésors. Ce livre est

tout simplement un incontournable pour qui veut comprendre le développement du territoire québécois. À lire et à relire.

PIERRE LAHOUD
Île d'Orléans

HARDY, RENÉ. *Charivari et justice populaire au Québec*. Québec, Septentrion, 2015, 282 p. ISBN 9782894488157.

L'historien René Hardy nous propose une recherche sérieuse et très fouillée sur un sujet peu étudié jusqu'à maintenant : le charivari au Québec. Mis à part quelques articles publiés il y a déjà plusieurs années, il n'y a jamais eu, à ma connaissance, d'étude approfondie portant précisément sur cette coutume au Québec. Et c'est bien dommage ! Car on aurait sans doute une meilleure connaissance de cette pratique qui s'est perpétuée pendant trois siècles dans la société québécoise si une enquête ethnologique d'envergure avait été réalisée sur le sujet avant qu'il ne soit trop tard. Malheureusement, il est désormais impossible de recueillir des témoignages d'hommes ou de femmes ayant participé à un charivari ou en ayant été victimes, puisque cette coutume est devenue de plus en plus rare à partir de la seconde moitié du ^{XX}^e siècle. « Faute de pain, on mange de la galette », dit le proverbe. Pour pallier à la quasi-absence de témoignages oraux, l'auteur a dû faire appel à une variété de sources écrites (archives judiciaires, journaux, monographies paroissiales, écrits de folkloristes, archives religieuses) qui lui ont permis de retracer et documenter 190 charivaris ayant eu lieu entre 1683 et 1960 au Québec. Mais, comme l'admet l'auteur lui-même, ces sources sont sans doute loin de refléter toute la réalité puisque les charivaris à caractère amusant ou pacifique ne donnaient habituellement pas lieu à des procès ou à des articles dans les journaux. Les archives judiciaires, par exemple, portent essentiellement sur les charivaris ayant mal tourné, laissant malheureusement dans l'ombre tous ceux qui se sont terminés sur une note plus cordiale. Et elles ne permettent pas toujours de savoir ce qu'on reprochait aux victimes du charivari puisque la plupart du temps, ce sont elles qui témoignent pour réclamer qu'on punisse leurs « agresseurs ».

Malgré les limites des sources utilisées, l'étude de René Hardy s'avère fort intéressante. En fait, elle ne porte pas uniquement sur le charivari puisqu'elle englobe aussi « tout ce que les classes populaires ont utilisé comme moyens pour se faire justice en marge des pouvoirs constitués » (p. 8). On y retrouve donc une grande diversité de manifestations publiques organisées pour régler un différend ou protester contre certaines situations jugées abusives ou im-