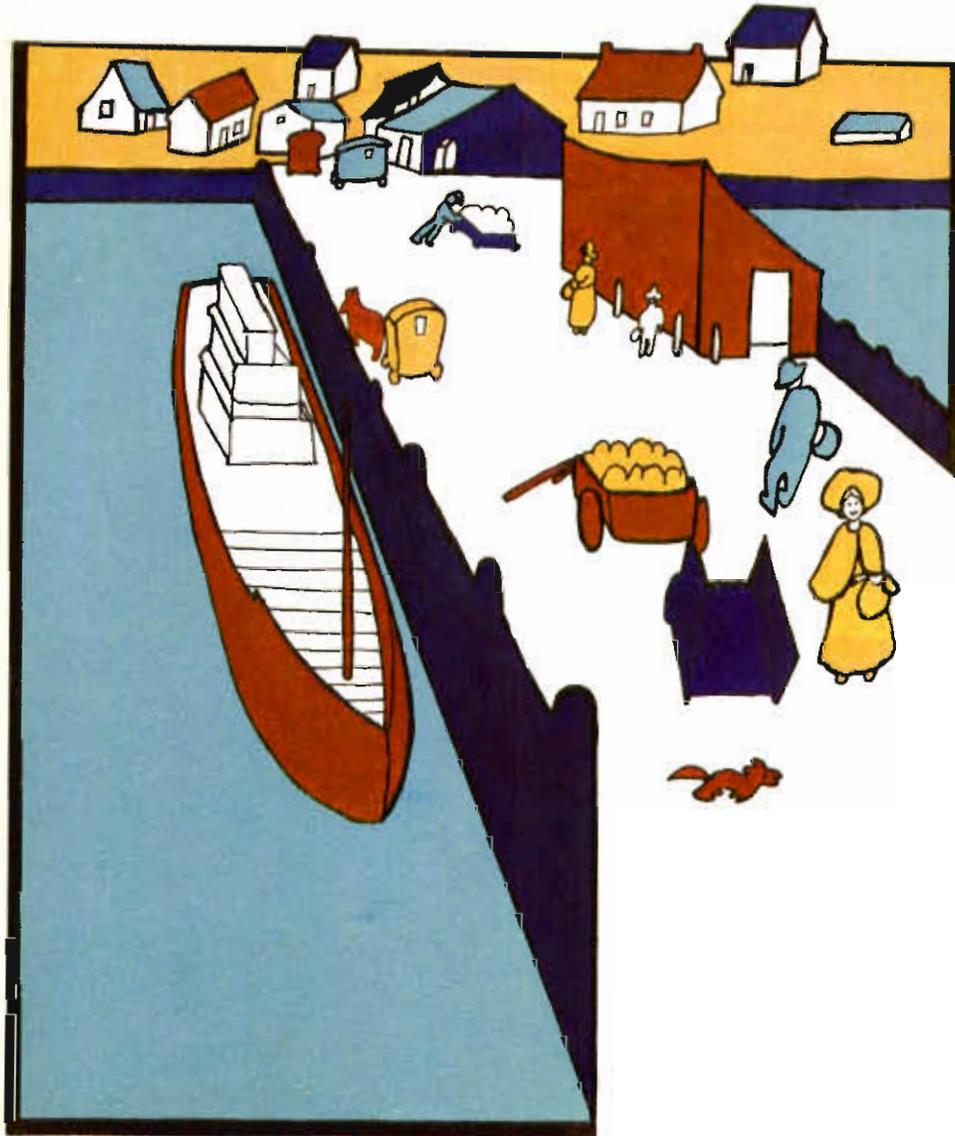


LE FLEUVE ET SA RIVE DROITE:

4. LES RELATIONS ET LES COMMUNICATIONS



LE FLEUVE ET SA RIVE DROITE:

4. LES RELATIONS ET LES COMMUNICATIONS

TEXTE ET RECHERCHE:

Diane St-Pierre
Robert Trudel

COLLABORATION À LA RECHERCHE:

Lyne Robitaille

SOUTIEN TECHNIQUE:

Direction de l'équipe:	Michel Nadeau
Graphisme et mise en page:	Carl Morin
Page couverture et illustration:	Louise Beaudet Joubert
Technicien en photographie:	Richard Bégin
Dactylographe:	Line Léveillé
Correction de texte:	Ministère de l'Éducation
Composition et Impression:	Imprimerie Saint-Romuald

Ce projet "Le fleuve et sa rive droite" a bénéficié des programmes d'aide à l'emploi suivants:

Été Canada (1982 et 1983)
Canada au Travail (1984)
Chantier Québec (1984)

Cette recherche a bénéficié d'une contribution du Conseil des Arts du Canada (Programme explorations).

La publication de cette brochure a été rendue possible par une subvention du ministère des Transports du Québec.

*Dépôt légal: Troisième trimestre 1984
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec*

LE GROUPE D'INITIATIVES ET DE RECHERCHES APPLIQUÉES AU MILIEU (G.I.R.A.M.)

CEGEP LÉVIS-LAUZON
205 MGR BOURGET, LAUZON

AVANT-PROPOS

Ce fascicule représente l'un des cinq volets thématiques traités dans le cadre du projet: "Le fleuve et sa rive droite, 1534-1984", parrainé par le Groupe d'initiatives et de recherches appliquées au milieu.

À l'occasion du 450^e anniversaire de l'arrivée de l'explorateur Cartier dans notre région, il convient de raviver la mémoire collective au sujet des éléments marquants de notre évolution. Nos principaux objectifs consistent à présenter une vision renouvelée de l'histoire et de la géographie de la Rive-Sud en privilégiant la perspective régionale. Cette démarche met en relief le rôle primordial du fleuve Saint-Laurent, d'hier à aujourd'hui, dans le développement social et économique du secteur littoral entre Saint-Nicolas et Saint-Michel.

Notre recherche a certaines limites qui reflètent assez bien les contraintes spatio-temporelles rencontrées sur notre parcours. L'une des préoccupations constantes qui a animé notre équipe de chercheurs a été le désir de permet-

tre à la population du milieu de redécouvrir certains aspects culturels propres à la zone riveraine. Nous espérons ainsi favoriser une meilleure connaissance de notre région et engendrer d'autres contributions intellectuelles dans ce domaine.

Avant de vous souhaiter une bonne lecture, nous croyons important de souligner l'excellent travail de tous ceux et celles qui ont participé à cette réalisation. Nous adressons des remerciements sincères au cégep Lévis-Lauzon, aux municipalités concernées, aux organismes du milieu et à nombre de personnes pour leur collaboration.

Les contributions financières des gouvernements se sont avérées indispensables; nous avons particulièrement apprécié l'intérêt et la bonne compréhension des députés du comté de Lévis à l'égard de notre initiative.

Gaston Cadrin,
concepteur et coordonnateur
du projet.

SOMMAIRE

Introduction	1
LES PREMIERS MOYENS DE DÉPLACEMENT	2
– Le canot d'écorce	2
– Le canot de bois	3
– La goélette	6
L'HIVER, SAISON FAVORABLE OU OBSTACLE AUX RELATIONS INTERRIVES	9
– Le pont de glace	9
– Le pont de glace: lieu de récréation unique	10
– Le pont de glace, les canotiers et les traversiers	12
LE DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU RÉGIONAL DE COMMUNICATION	14
– La traverse Québec-Lévis pendant la première moitié du XIX ^e siècle	15
– La traverse Saint-Nicolas-Québec	18
– La traverse Saint-Romuald-Sillery	20
– Seconde moitié du XIX ^e siècle: organisation et coordination meilleures	23
- La traverse du Grand-Tronc	23
- La traverse Québec-Lévis à partir du milieu du XIX ^e siècle: l'exclusivité d'exploitation	25
– La traverse de Lévis au XX ^e siècle	28
DÉVELOPPEMENT DES MOYENS DE COMMUNICATION ET DES INFRASTRUCTURES	30
– Le quai Lauzon	30
– Les quais Benson et Baker	31
– Le quai de Saint-Michel	33
– Les quais publics et leurs effets d'entraînement	35
– La vocation sociale du quai et des infrastructures connexes	37
LE FLEUVE ET LES LIEUX DE PÈLERINAGE RÉGIONAUX	39
CONCLUSION	42
Références bibliographiques	44

INTRODUCTION

Le majestueux Saint-Laurent, comme le nommaient nos livres d'école, fut sans contredit la grande voie de communication du Canada, voire de l'Amérique du Nord, pour le transport des marchandises comme pour les voyages d'affaires et d'agrément.

Dans ce fascicule, nous retracerons l'évolution des moyens de transport utilisés par la population de la Rive-Sud pour aller à Québec ou pour se rendre d'un village à l'autre. Avant que les routes monopolisent le transport, c'est par le fleuve en effet que les gens se rendaient visite et commerçaient.

Du "frêle" canot d'écorce aux goélettes et aux bateaux à vapeur, les moyens de transport n'ont cessé de s'améliorer jusqu'à ce que de nouveaux modes de communication viennent les supplanter. Seuls, quelques vestiges de qual disséminés le long de la côte témoignent encore de cette époque. La traverse de Lévis, quant à elle, a subsisté jusqu'à nos jours.

Si aujourd'hui, l'hiver complique à l'occasion les relations entre les deux rives du fleuve, nous verrons qu'il n'en fut pas toujours ainsi et qu'au contraire, les ponts de glace pouvaient améliorer les échanges économiques et sociaux en général.

Enfin, nous traiterons de l'influence du fleuve sur les relations sociales, car les rivages, les quais et les commerces avoisinants étaient indéniablement des lieux privilégiés de rencontre des gens de tous âges.

Le fait de vivre en bordure d'un fleuve, même s'il n'a pas la dimension de la mer qu'on lui reconnaît en aval de l'Île d'Orléans, peut donc être un obstacle aux déplacements ou au contraire une occasion d'ouverture sur le monde urbain et rural.

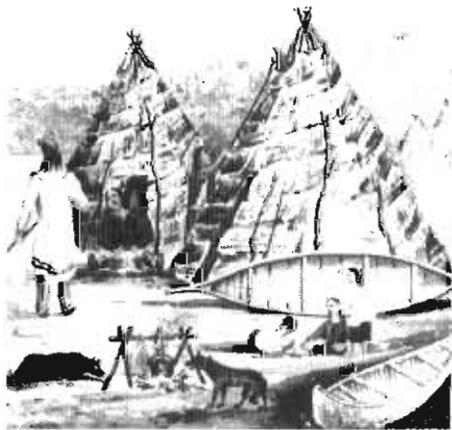
C'est ce double aspect du fleuve que nous tenterons de rappeler, puisque la mémoire collective, en cette époque d'autoroutes et de ponts suspendus, risque bientôt de s'amenuiser.

LES PREMIERS MOYENS DE DÉPLACEMENT

Le canot d'écorce

Les Amérindiens surnommaient ce grand fleuve de quatre mille kilomètres "le chemin qui marche". C'est Jacques Cartier qui le baptisa "Saint-Laurent" en 1535, en l'honneur du saint dont c'était l'anniversaire le jour où il s'arrêta dans une baie nommée aujourd'hui Sainte-Geneviève, près de Natashquan.

Bien avant "l'abitation" de Champlain en 1608 ou l'arrivée des époux Guillaume Couture et Anne Eymard en 1647 dans ce qui devait s'appeler la seigneurie de Lauzon, les premiers habitants du pays avaient sillonné le fleuve à bord de canots d'écorce de bouleau et "laissé traces" de leurs déplacements sur les bords de nos rives*.



Un campement Micmac... et leurs fameux canots d'écorce. Aquarelle de M.M. Chaplin (Archives publiques du Canada, C-847).

Les premiers colons français empruntèrent ce mode de transport aux Amérindiens. En effet, comme nous le rappelle Jean Provencher (1), l'écorce de bouleau a de multiples usages, parmi lesquels l'histoire a surtout retenu les canots d'écorce.

Les diverses ethnies amérindiennes ont parfois utilisé l'écorce d'autres arbres, mais c'est l'écorce de bouleau,

d'une légèreté et d'une durabilité plus grandes, que les premiers Européens ont retenue pour la construction des canots. Selon Pehr Kalm, le célèbre Suédois qui nous a laissé le récit du voyage qu'il a effectué en 1749 (2), le canot se composait ordinairement de six plaques d'écorce, deux pour le fond et deux pour chacun des côtés. L'intérieur était renforcé de lisses de cèdre très minces. Selon Pierre-Georges Roy, cette embarcation de vingt pieds sur deux pieds pouvait, malgré sa légèreté, transporter quatre personnes et jusqu'à huit cent livres de bagages (3). D'autres canots plus grands pouvaient transporter jusqu'à douze personnes.

Ce moyen de transport était fort utilisé, puisque selon lui: chaque "...habitation possédait un canot d'écorce et /.../ on se servait, soit pour se rendre à la ville, soit pour aller chez les fermiers voisins (4)".

Dès le XVII^e siècle, une grande animation régnait sur le fleuve aux abords de Québec. De fait, la ville de Québec offrait un excellent marché pour les campagnes avoisnantes, pourvoyeuses des denrées alimentaires de première nécessité. Vu la rareté de l'argent, les colons recevaient entre autres des souliers, de la toile et des étoffes en échange de leurs marchandises.

Les jours de marché, c'est en grand nombre qu'hommes et femmes de la Pointe-Lévy et de Beaumont venaient offrir leurs produits au marché; "les uns les étalaient sur la grève ou les vendaient dans leurs canots, les autres se tenaient sur la place à la porte de l'église de la basse-ville (5)".

Ce genre d'activité qu'on appelait "cabotage" était cependant peu sécuritaire. Dans son récit de voyage de 1669-1670, l'abbé de Galinée écrit: "... quand on est dans un de ces bâtiments, on est toujours, non pas à un doigt de la mort, mais à l'épaisseur de cinq ou six feuilles de papier (6)".

* Fascicule I. La présence amérindienne.



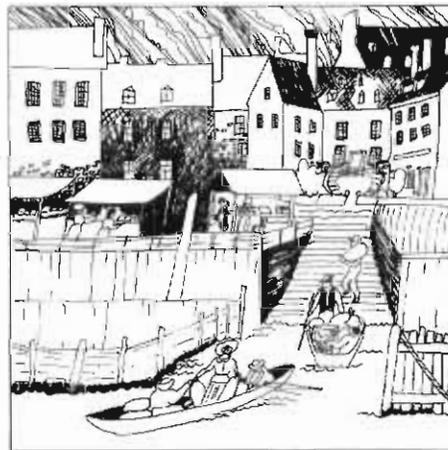
Enfants amérindiens entourant un canot d'écorce en construction (coll. Paul Couture).

Même s'ils n'étaient pas très sûrs, les canots ont pourtant inspiré les poètes nostalgiques, comme témoigne cet extrait d'une chanson composée par l'abbé Casgrain en 1865, et popularisée un siècle plus tard par le groupe "Les Cailloux":

**"Mon canot est fait d'écorce fine
 Qu'on plume sur les bouleaux blancs
 Les coutures sont faites de racines
 Les avirons de bois blanc
 J'ai parcouru le long des rives
 Tout le long du fleuve Saint-Laurent
 J'ai connu les tribus sauvages
 Et leur langage différent
 Tu es mon compagnon de voyage
 Je veux mourir dans mon canot
 Sur le tombeau près du rivage
 Vous renverserez mon canot
 Le laboureur aime sa charrue
 Le chasseur, son fusil, son chien
 Le musicien aime sa musique
 Moi mon canot c'est tout mon bien".**

Le canot de bois

Vers la fin du XVII^e siècle, les canots d'écorce furent peu à peu remplacés par les canots de bois. Louis Fréchette, auteur de *LA LÉGENDE D'UN PEUPLE*, décrit ainsi ce nouveau type de canot, ce sont "... des espèces de pirogues creusées dans un double tronc d'arbre dont, chaque partie... en bois de chêne, polie et



L'arrivée des habitants au marché...



Une vue de la Pointe-Lévis. Encre noire de J.P. Cockburn (Archives publiques du Canada, C-12608).

relevée aux deux extrémités de façon à ce que l'embarcation pût, au besoin, servir en même temps de traîneau (7)''

Plus robustes, plus grands et plus sécuritaires que les canots d'écorce, les canots de bois permirent aux habitants et aux animaux de franchir le fleuve durant plus d'un siècle. Le "patron" s'installait à l'arrière sur une petite plateforme surélevée d'où il dirigeait la manoeuvre, tandis qu'en avant, un

autre canotier "scrutait les passes et surveillait les impasses (8)''.

Philippe Aubert de Gaspé, Louis Fréchette, J. Edmond Roy et surtout Pierre-Georges Roy ont fait l'éloge des canotiers de Lévis qui "étaient faits d'un acier dont la trempe n'est plus connue (9)'' C'est surtout pendant la prise des glaces que leurs services devenaient indispensables.



Le saut de la batture. Aquarelle d'Eugène Hamel (Musée du Québec, 34.236 D).



Les canotiers au cours de l'hiver 1838. Aquarelle de M.M. Chaplin (Archives publiques du Canada, C-845).

Leur courage n'avait d'égal que les chicanes légendaires qui opposaient les canotiers de Lévis aux concurrents des paroisses environnantes. Les canotiers de Lévis, plus nombreux, voyaient notamment, d'un mauvais oeil les gens de New-Liverpool qui, à l'occasion, allaient au-devant des habitants de Saint-Nicolas pour leur offrir la traversée à Sillery ou à Québec. De leur côté, les clients s'élevaient parfois contre le prix élevé qu'on leur demandait ou contre le manque de sécurité des embarcations.

En 1863, on dénombrait 116 canotiers à Lévis et 83 à Bienville et Lauzon (10). Parfois à la saison des récoltes et de la pêche, les canotiers refusaient de faire traverser les voyageurs, faute de temps. C'est alors que leurs femmes suppléaient à cette tâche *"avec autant d'habileté que leurs époux (11)"*.

L'époque des canotiers a, soulignons-le, engendré l'époque des "passagers", ces hôteliers qui hébergeaient les personnes désireuses de traverser à Québec. La côte du Passage, à Lévis,



La batture de Lévis. Aquarelle d'Eugène Hamel, 1912 (Musée du Québec, 34-234 D).

rappelle qu'à l'origine plusieurs hôteliers y avaient leurs établissements.

Du temps des canots d'écorce, il n'y avait pas d'endroits déterminés pour l'embarquement des voyageurs, les départs se faisant un peu partout le long du rivage. Avec les canots de bois, on assista à la polarisation des lieux de départ et d'arrivée. Ce fut d'abord à la pointe des Pères située à Bienville, au bas de la rue Sainte-Anne.

Par la suite, ce fut à l'anse Bégin, un peu à l'est du chantier de M. Davie. Puis, à partir de 1784, alors qu'on prolongeait le chemin de grève de la côte de la Cabane des Pères jusqu'à l'anse Labadie, on choisit le pied de la côte des Bûches, emplacement de l'escalier actuel, comme point de départ de la traversée à Québec.

La goélette

En plus des canots d'écorce et de bois qui constituaient les moyens de transport les plus utilisés au XVIII^e siècle, deux autres types d'embarcation faisaient leur apparition: d'une part la chaloupe, embarcation relativement rapide, plus souple à la manœuvre que le canot de bois, mais de capacité inférieure puisqu'elle mesurait généralement trente pieds au plus, d'autre part le "sloop", voilier à un seul mât et à coque semblable à celle d'une goélette. Selon Michel Desgagnés (12), il semble que le "sloop" soit apparu en même temps que la petite goélette, mais celle-ci fut toujours plus importante en nombre.

À partir du XIX^e siècle, les chaloupes et les canots de bois furent peu à peu remplacés par de petites goélettes.



Un "sloop" sur les battures de Lévis. D'après une gravure parue dans PICTURESQUE CANADA, 1882 (coll. Rosalre St-Pierre).

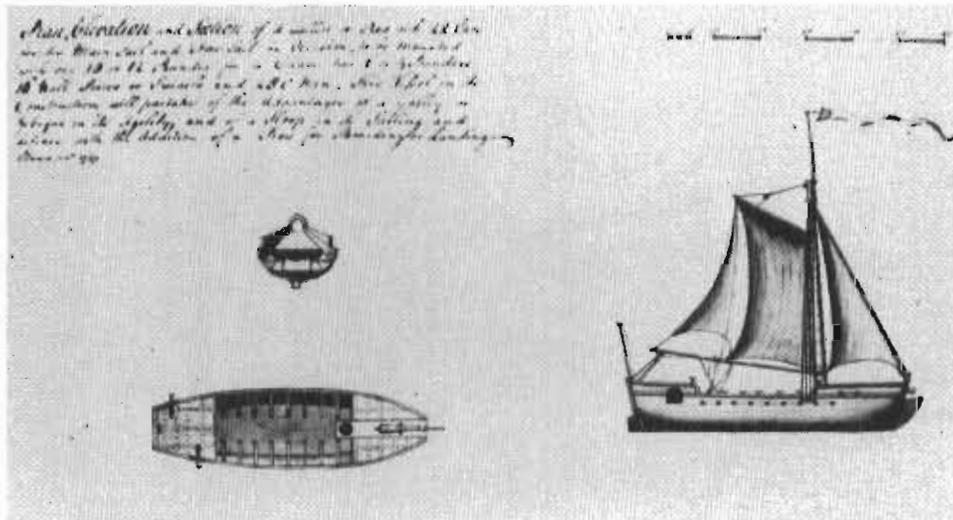


Une flottille de bateaux destinés au transport du bois. (Archives nationales du Québec, N-80-11-23).

Beaucoup plus sécuritaires, elles étaient généralement affectées au transport des denrées alimentaires, du bois à pâte et du bois de construction, comme en témoignent ces annonces tirées dans LE QUOTIDIEN de Lévis: "Bois de corde Plusieurs bateaux chargés de bois sont arrivés hier à l'anse Labadie à Lévis. Avis à ceux qui veulent se chauffer l'hiver prochain" (27 septembre 1879).

"Patates! patates! Le soussigné vient d'arriver dans l'anse Labadie, à Lévis avec une goélette chargée /sic/ de plus de 800 minots de patates qu'il vendra pour 20 centimes. Il suffit de dire que ces patates sont de l'Isle-aux-Coudres pour les recommandés. Louis Tremblay" (31 octobre 1879).

Le cabotage domestique, destiné à répondre aux besoins de ravitaillement



Plan d'élevation et de section d'un voilier. Encre noire de T. Davies (Archives publiques du Canada, C-13319).

des villages, s'intensifia avec la venue des goélettes. Elles permettaient de multiplier les voyages entre Québec et les localités avoisinantes, augmentant ainsi le volume des marchandises commercialisées.

Les goélettes construites étaient de deux types désignés par les marins du Saint-Laurent comme l'"Américaine" et la "Canadienne". Apparue aux États-Unis au début du XIX^e siècle, l'"Américaine" qui mesurait plus de soixante pieds, présentait une proue mince, une quille profonde, deux mâts de hune supportant huit voiles de grande surface. Son maniement nécessitait un équipage de six à neuf hommes. Toutes ces caractéristiques, avantageuses pour la navigation en haute mer, devenaient nuisibles pour la navigation fluviale. Pour toutes ces raisons, on lui préférait la "Canadienne" qui mesurait de quarante à cent pieds. Grâce à sa

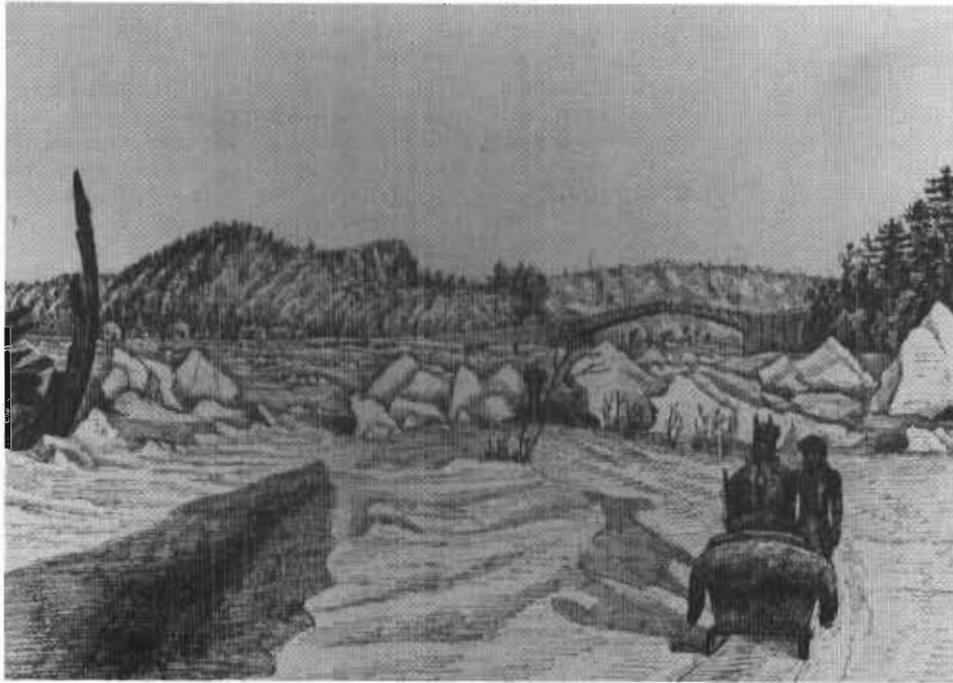
forme évasée et à sa quille peu profonde, on pouvait en l'absence de quai l'échouer sur les battures pour charger et décharger des marchandises. Sa voilure simple, composée de quatre voiles, deux focs à l'avant, une misaine au centre et une grande à l'arrière (13), suffisait largement pour la navigation fluviale et permettait de réduire de moitié l'équipage.

Les goélettes étaient fort importantes au point de vue économique et social. Elles pouvaient transporter beaucoup plus de marchandises que les canots et représentaient un gagne-pain pour les calfats, les charpentiers et les menuisiers, en particulier ceux de Saint-Michel et de Saint-Nicolas. Tous se sentaient plus ou moins concernés lors de l'arrivée et du départ de ces navires, c'était l'occasion de rassemblements importants.



Une goélette au quai Fitch à Saint-Romuald en 1880 (coll. Studio Etchemin enr.).

L'HIVER, SAISON FAVORABLE OU OBSTACLE AUX RELATIONS INTERRIVES



Un chemin sur les battures du fleuve, près du pont de la Chaudière. Plume et encre sur crayon d'un auteur inconnu (Archives publiques du Canada, C-89515).

Lorsqu'en hiver, le "chemin qui marche" devient le "chemin qui glisse" et que les communications et l'ensemble des relations sociales se transforment rapidement, comme l'affirme Sophie-Laurence Lamontagne (14), les communications entre les localités d'une même rive ou d'une rive à l'autre n'étaient pas interrompues mais au contraire, elles se renforçaient.

D'un village à l'autre, les communications s'amélioraient, les clôtures enlevées permettaient au colon de "faire la trace", expression habituellement réservée au sillon qui marque et fixe le chemin sur la neige, véritable symbole de sa conquête de l'espace hivernal. Selon les hivers, on pouvait aussi utiliser les chemins de grève qui permettaient une communication plus rapide si on ne devait pas contourner les anses.

Le besoin de se déplacer en cette saison a suscité l'invention de plusieurs appareils de glissement, de la traîne à la motoneige. Jusqu'au vingtième siècle, l'engouement pour les moyens de transport à traction animale soulevait parfois le mécontentement des autorités civiles qui demandaient aux habitants de "diminuer le nombre de leurs chevaux qui consomment pendant l'hiver la plus grande partie de leur fourrage (15)".

Le pont de glace

Lorsqu'on parle d'amélioration des communications et conséquemment des relations sociales, on pense surtout au célèbre "pont de glace". Cette expression, apparemment utilisée pour la première fois par les colons français en 1633, désigne la prise des glaces



Une vue du pont de glace et de la Rive-Sud. (Archives de la Ville de Québec-Centre de documentation photographique, A 101 / H 5200 no 4889).

d'une rive à l'autre, particulièrement entre Lévis et Québec. Cet englacement survenait généralement à la fin de décembre pour ne disparaître qu'à la fin d'avril, parfois même au début de mai. Il prenait des dimensions variées selon les années et ne se formait pas toujours de la même façon. Comme le rappelle Roger Bruneau, "il se composait de glaces entassées les unes sur les autres, enchevêtrées, pleines d'aspérités. On disait alors que le pont était pris en "bourguignons". En d'autres circonstances, "le fleuve se figeait d'une seule pièce formant une surface unie comme un miroir (16)". L'épaisseur de la glace augmentait avec les jours, passant de quelques pouces à dix pieds et plus. Parfois, à



Le pont de glace..., tirée du NEW ALBUM OF QUÉBEC (coll. Rosalre St-Pierre).

cause du climat, le pont de glace ne se formait pas.

Un tel pont demandait de l'entretien. Dès la formation des glaces, des centaines d'hommes munis de pelles et de grattes nivelait la surface et y ajoutaient des traverses de bois étant donné l'écart entre les glaces des battures et celles du chenal. Afin de maintenir le pont plus longtemps, on plaçait même parfois des billots à intervalles réguliers. Ce chemin était en dernier lieu balisé de sapins.

Grâce à ce pont, l'hiver devenait la saison privilégiée pour l'acheminement du bois de chauffage et des produits agricoles à Québec. Selon plusieurs sources, le pont était une bonne voie d'acheminement des vivres vers Québec: il permettait d'expédier vers les marchés les légumes sortis des caveaux, les poissons et les viandes congelés, ainsi que les volailles. Son efficacité était telle qu'il faisait baisser le prix des denrées (17).

Le pont de glace: lieu de récréation unique

Le pont de glace était d'autre part un facteur de regroupement. LE QUOTIDIEN de Lévis rapporte le 18 février 1884, que "Plusieurs mille personnes sont



Les caboulots sur le pont de glace... (Archives publiques du Canada, C-12694).

descendues sur le pont de glace, hier après-midi. On n'avait pas vu une aussi grande affluence de promeneurs depuis qu'il est formé. Malgré le mauvais état du chemin, les voitures faisaient queue. Les brillants équipages ne manquaient pas. Vue de Lévis, le tableau était joli. Ce va-et-vient, cette animation, tout cela était gentil à voir".

Le pont de glace offrait un lieu de récréation unique en son genre. On y allait patiner et faire des courses de traîneaux ou de voiliers à glace, sim-

ples plates-formes chaussées de patins et surmontées d'une voile.

Les villes contrôlaient seulement les permis des débits d'alcool installés sur la terre ferme: le pont de glace devenait donc un "no man's land" où les cabanes ne tardaient pas à s'installer et à devenir fort populaires, au grand déplaisir de certains. À plusieurs reprises, LE QUOTIDIEN déplore l'impuissance de la police à mettre fin à ce genre d'activité: "Il n'y avait qu'un point



Une vue du pont de glace en 1892 (Archives nationales du Québec, GH 371-23).

sombre et c'était /sic/ les caboulots qui le formaient. On vendait de la boisson à qui voulait en boire. La loi semble impuissante contre cet abus. Les deux descentes de police n'ont eu aucun résultat sérieux. Nous est /sic/ d'avis que les agents de sûreté devraient faire une descente le dimanche, entre midi et une heure. De cette façon, on empêcherait de se commettre bien des scandales. À part cela, les jeux de hasard attirent une foule de badauds qui se faisaient victimes de l'escroquerie (18)"

Le pont de glace, les canotiers et les traversiers

Les "moralistes" n'étaient pas les seuls à voir des "points sombres" sur les ponts de glace. Les canotiers, eux aussi, voyaient d'un mauvais oeil la concurrence des charretiers et des cochers qui transportaient les voyageurs et les marchandises en carriole, en berlot ou en traîneau.

En relisant les articles dans LE QUOTIDIEN, on se rend compte que les années 1879 et 1884 ont représenté les moments forts de cette lutte entre canotiers et traversiers. Si parfois on se plaignait des canotiers parce qu'ils pro-

fitaient des difficultés des bateaux-passeurs à traverser les glaces pour augmenter leur tarif, en général LE QUOTIDIEN prenait parti pour eux: "Les embarcations sont rares et ceux qui les conduisent connaissent parfaitement le fleuve et sont pleins d'attention pour les passagers. Il n'est pas besoin de faire l'éloge des chaloupiers de Lévis à ceux qui les voient à l'oeuvre tous nos hivers. Nos canotiers sont depuis longtemps en renom et nous espérons que les personnes de Lévis sauront les encourager de préférence (19)".

Cette compétition faisait parfois appel aux méthodes fortes. Les journaux d'époque mentionnent même que des bombes avaient été posées pour détruire le pont de glace et favoriser les canotiers. Sans approuver les gestes qui tendaient à couper le lien Québec-Lévis, LE QUOTIDIEN estime toutefois que les canotiers demandaient un tarif raisonnable puisqu'identique à celui qu'exigeaient les bateaux-passeurs (20).

Il n'en demeure pas moins que la Chambre de commerce de Lévis privilégiait ce lien entre les deux rives: "Au sujet du pont de glace, plusieurs conseillers /.../ font observer que, d'après son contrat,



Le pont de glace... une voie de communication incomparable. Gravure de W. Radelyffe, sc. (Archives nationales du Québec, GH 470-95).



Le pont de glace en 1892 (Archives nationales du Québec, N-1073-82).

la compagnie de la traverse s'est engagée à ne pas briser le pont pendant neuf ans /.../ Notre intérêt, ainsi que celui de Lévis, est d'avoir un pont de glace devant la ville, et nous n'avons aucune instruction à recevoir de Montréal ou d'ailleurs à ce sujet (21)".

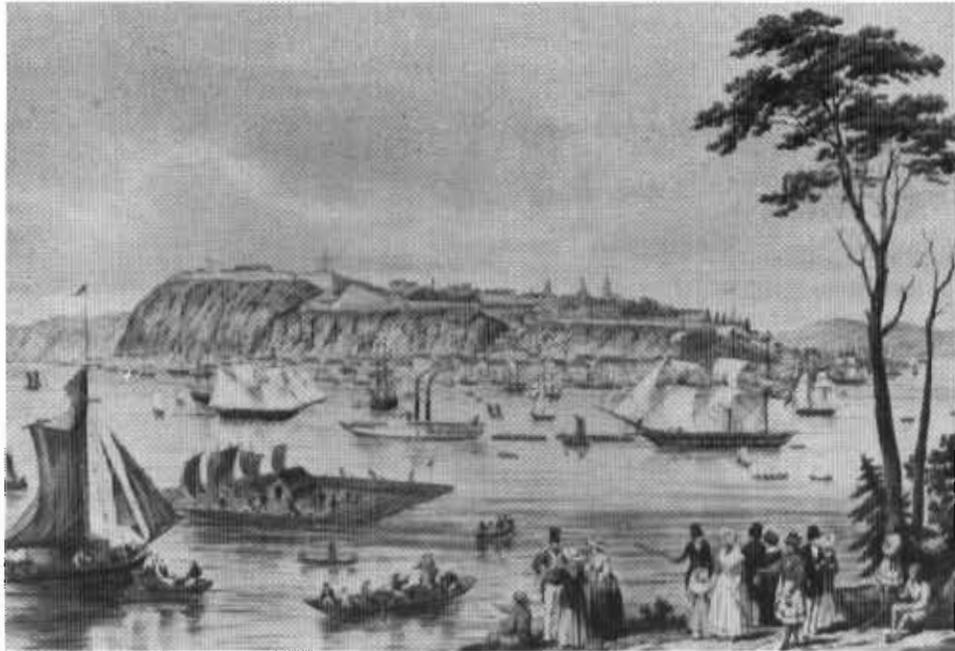
Les opinions étaient cependant partagées puisque dans le courrier des lecteurs du QUOTIDIEN du 26 novembre 1889, on mentionnait par exemple que le "conseil n'a rien à voir, pas plus que l'homme dans la lune".

Peu à peu la concurrence entre les canots et les bateaux s'estompa au profit de ces derniers, mais la nature impose toujours sa loi. Il se forme encore à l'occasion un pont de glace qui oblige les traversiers à rester à quai ou à faire une croisière non désirée à l'île d'Orléans. Les canots d'hiver, eux, ne subsistent plus que pour la célèbre course de canots, activité très prisée du carnaval de Québec.



Des participants d'une course en canot vers 1928 (coll. Richard Bégin).

LE DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU RÉGIONAL DE COMMUNICATION



Animation sur le fleuve, toutes les sortes de bâtiments y sont présents. Gravure de Benjamin Beaufoy (Archives publiques du Canada, C-243).

Près d'un demi-siècle après la conquête et la stupeur créée chez certains par l'abandon de la mère-patrie, l'occupation des rives du Saint-Laurent n'a pas ralenti. Les habitants du pays, qu'il s'agisse de nouveaux arrivants ou de descendants des premiers colons, se partagent les terres agricoles, deviennent artisans, marchands, journaliers, notables, hommes d'église. La colonie se développe et ses besoins croissent.

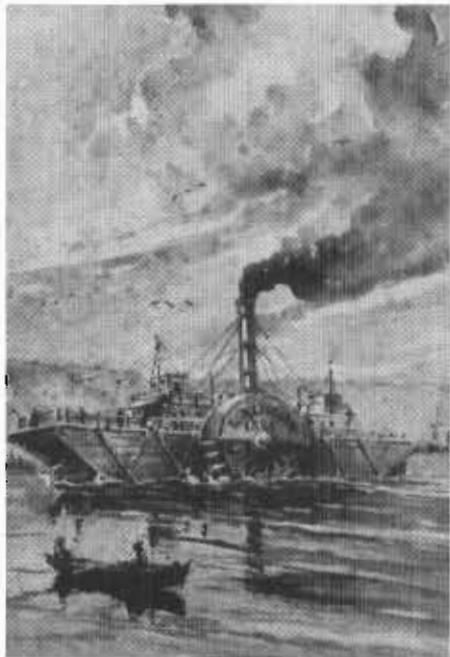
Au cours des années 1800-1840, de nombreuses industries s'installent le long de la Rive-Sud; ici et là, des commerces sont florissants: chantiers navals, scieries, "moulins à carder", petits

commerces d'artisans. Des noms tels que Patton, Atkinson, Tibbits, Russell et bien d'autres contribuent au développement économique de la région. John Caldwell travaille à l'édification de sa ville modèle d'Aubigny (Lévis).

Les communications entre les deux rives s'intensifient et se diversifient à la suite de cette poussée du développement économique et urbain. Les canots et les goélettes, toujours omniprésents, ainsi que les bateaux à vapeur et les "horse-boats", tout nouveaux, mènent entre eux une vive concurrence au cours de cette première moitié du XIX^e siècle.

La date du 4 novembre 1809 fut mémorable pour ceux qui assistèrent à l'arrivée du premier bateau à vapeur à Québec. Le journal THE QUÉBEC MERCURY, dans son édition du 6 novembre, soulignait d'ailleurs cet événement: "On Saturday morning at eight o'clock, arrived here from Montreal, being her first trip, the steam boat ACCOMODATION, with ten passengers. This is the first vessel of the kind that has ever appeared in this harbour (22)"; trois jours plus tard, THE QUEBEC GAZETTE publiait un article à peu près similaire qui pourtant donnait plus de détails sur la performance du célèbre bateau: "...but her progress was very slow. It is obvious that her machinery, at present, has not sufficient force for this river... (23)". Il restait donc beaucoup à faire.

Moins de dix ans plus tard, la région était dotée de son premier bateau à vapeur, le *Lauzon*. Lancé en octobre 1817, il commençait son service l'année suivante, ouvrant ainsi une nouvelle ère dans les communications nord-sud.



Le "Lauzon", premier traversier à vapeur de la région (coll. Musée du Collège de Lévis).

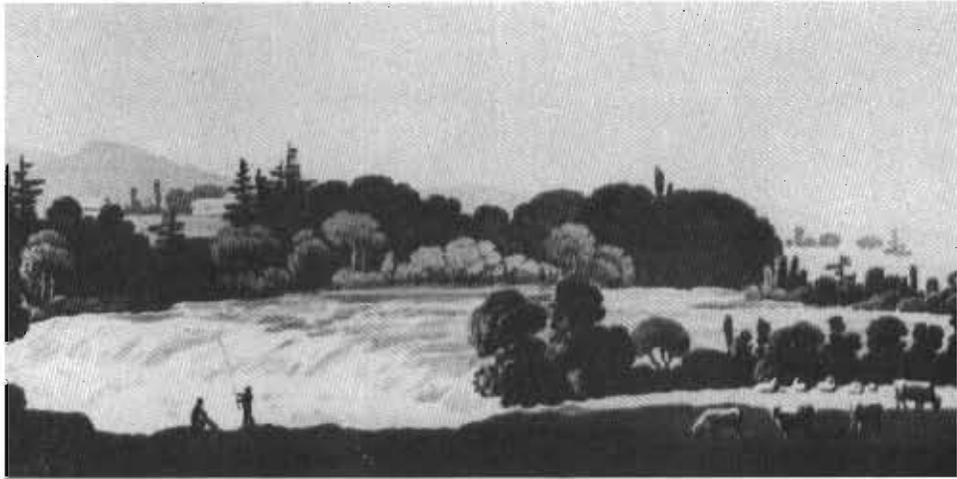
La traverse Québec-Lévis pendant la première moitié du XIX^e siècle

La traverse Québec-Lévis est sans contredit une des plus importantes, sinon la plus importante du Québec. Depuis son inauguration en 1818, quarante-six bateaux-passeurs ont assuré le service entre les deux rives. Ses débuts, quoiqu'assez modestes, font partie de notre histoire régionale. À ce titre, ils méritent d'être relatés ici.

L'idée d'établir une traverse régulière entre Lévis et Québec doit être attribuée à Henry Caldwell, le futur seigneur de Lauzon.

En 1776, il déposa une demande afin d'obtenir la permission d'établir un service de traversiers entre les deux rives. Ce projet, comme les deux suivants, se perdit en procédures. Plus d'une trentaine d'années après, soit en 1810, un dénommé Blackwood, député de Québec, renouvela la demande, suivi en 1815 par Josias Still de Québec. Il fallut attendre l'année 1816 pour voir se réaliser un quatrième projet. Cette année-là, John Caldwell, avocat et fils d'Henry, forma avec six associés la première société de traversiers. Ils firent "...construire un navire qui transporterait les voyageurs, les animaux, les voitures, les denrées, /.../. de Québec à Lévis et vice-versa (24)". Le *Lauzon* était un bateau de 310 tonnes avec un moteur de 20ch. et deux gouvernails. Il effectuait la traversée en un temps record de neuf à quinze minutes, créant ainsi une véritable révolution dans les habitudes des usagers. Notons qu'à l'époque, près des trois quarts des habitants de la ville de Québec n'avaient jamais mis le pied sur la Rive-Sud. D'après M. Aubert de Gaspé, chacun "... voulait visiter cette plage inconnue /.../. Les plus pauvres faisaient des épargnes pour se procurer l'agrément d'une promenade, le dimanche, sur l'autre rive du fleuve: . . (25)".

L'entreprise prospéra jusqu'en 1823, année où John Caldwell, accusé de détournement de fonds, déclara faillite. Ses biens, seigneurie, traversier et hôtel, furent rachetés par John McKenzie qui en continua l'exploitation. En 1828, il mit en service un nouveau vapeur, le *New Lauzon*, qui assura les tra-



Un paysage champêtre en bordure de l'Etchemin. Aquarelle de Georges Heriot (Archives publiques du Canada, C-11063).

versées pendant les dix années suivantes. La publicité de l'époque nous apprend que ce vapeur assurait la traversée toutes les trente minutes, de six heures du matin à huit heures du soir et cela, de la débâcle à la prise du pont de glace en hiver.

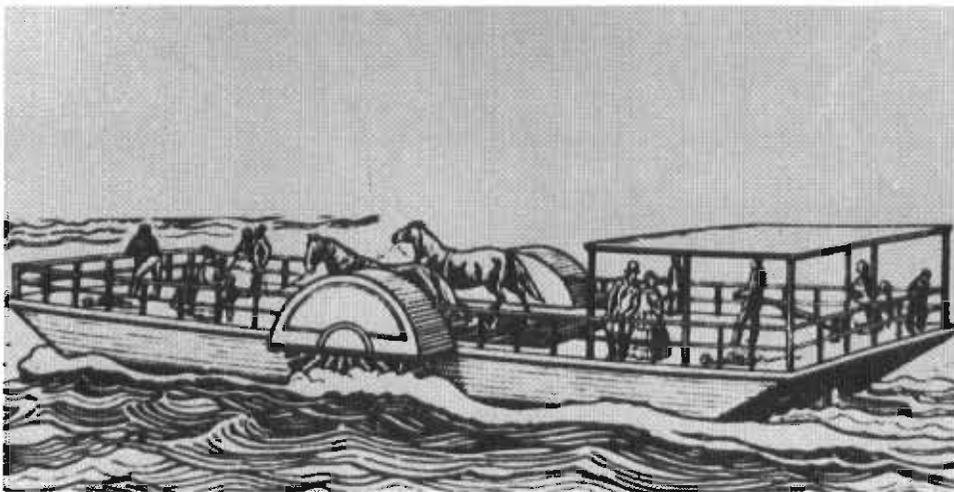
L'avènement des bateaux à vapeur, le *Lauzon* puis le *New Lauzon*, fut une grande source de bonheur pour les populations environnantes, sauf toutefois pour les canotiers qui y perdirent une bonne partie de leur clientèle estivale.

Pour contrecarrer directement l'influence du *Lauzon* sur leur clientèle, les

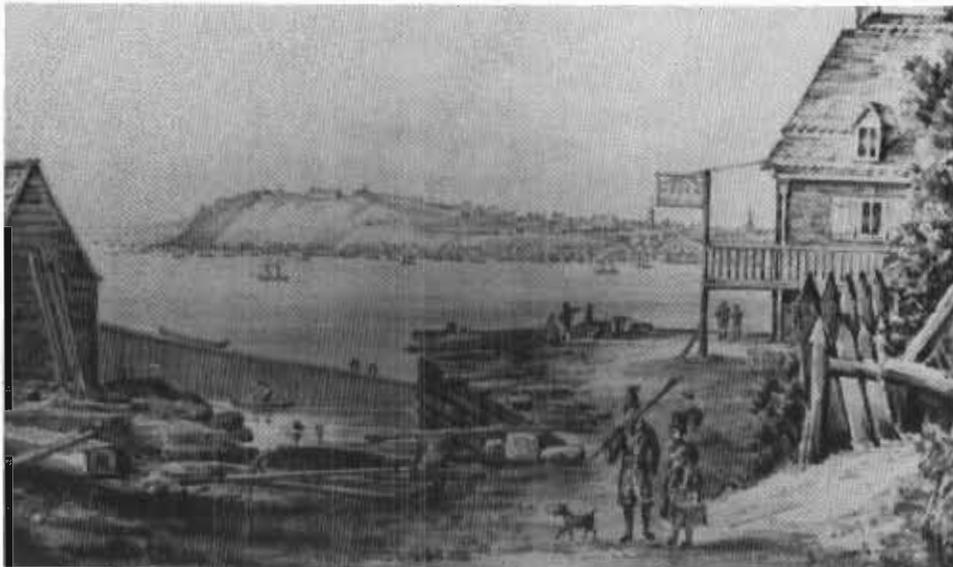
canotiers ripostèrent par une propagande néfaste sur ce qu'ils qualifiaient de "chienne d'invention anglaise". C'est ainsi qu'ils firent "croire aux naïfs habitants de la campagne que l'engin à vapeur installé sur le *Lauzon*, ferait explosion quelque bon jour et que les passagers iraient au fond du fleuve avec le bateau (26)".

En 1828, Charles Poiré*, cultivateur et canotier de Lévis, inaugurait le premier bateau à manège ou "horse-boat",

* Mentionnons ici que cette initiative fut bientôt suivie par Auguste Bégin, Julien Chabot, Michel et Pierre Barras et Théodule Foley.



Un "horse-boat" vers 1835. Gravure (coll. Marcel Léveillé, reproduction Gaétan Paquet).

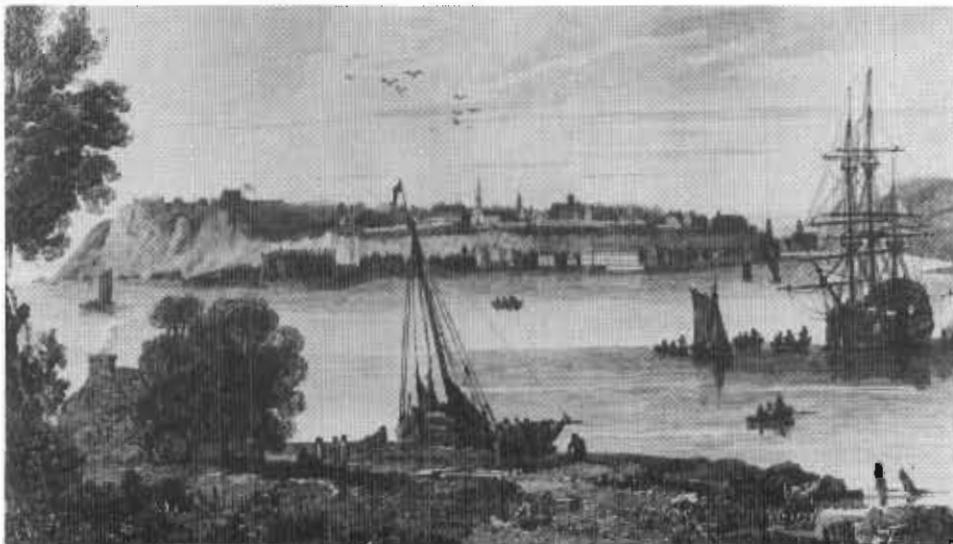


Le secteur de la traversée, à la Pointe-Lévis, en 1834. Dessin de Henry Pooley) (Archives publiques du Canada, C-18).

surnommé ainsi parce qu'il était muni d'une roue à aube de chaque côté et activé par la force motrice des chevaux. Ce type d'embarcation était un peu plus confortable et moins dangereux que le canot et le coût du passage y était moins élevé que sur un vapeur. Malheureusement, le "horse-boat" n'était pas ce qu'il y avait de plus pra-

tique et de plus rapide pour faire la traversée. Il devait suivre le courant et la traversée était parfois longue, pénible et hasardeuse.

En septembre 1830, John Mckenzie lança son propre "horse-boat", le *Britannia*, afin de concurrencer celui de Charles Poiré.



Les battures de la Pointe-Lévis, un secteur animé au siècle dernier! (Archives de la Ville de Québec-Centre de documentation photographique, A/H 5200 - no 4887).

Pendant les dix années qui suivirent, soit de 1828 à 1838, trois bateaux¹ assurèrent la traversée Québec-Lévis: deux "horse-boats" et le vapeur *New Louzon*. Encore utilisé en 1837 dans le port de Québec, le bateau à manège disparut du système des traversiers vers les années 1841-1842.

La réussite de John Mckenzie dans l'exploitation de sa traverse semble avoir joué un rôle primordial, car elle a encouragé la création d'autres services de traversiers. "Si bien que pendant les vingt années qui suivirent, on assista à un véritable engouement pour la mise en service de traversiers (27)".

Le 3 juillet 1843, Jean Baptiste Martin, dit Beaulieu, lança son vapeur, le *Charles-Édouard*, pour assurer la navette entre Québec et Lévis. "Il fut le premier à transporter des pèlerins à Sainte-Anne-de-Beaupré, le 26 juillet 1844 (28)". La même année, on lança le *Dorchester* et le *Trois-Rivières*: le premier, destiné à concurrencer le *Charles-Édouard*, demeura en service cinq ou six années, le second, rapidement écrasé par la concurrence des autres traversiers, fut retiré de cette ligne.

L'augmentation du nombre de traversiers entre les deux rives ne répondait pas nécessairement aux attentes et aux

besoins des usagers. À vrai dire, aucune réglementation ne réglait ces services: on respectait plus ou moins les horaires fixés, une "...fois en route, ils couraient souvent au-devant des bateaux qui arrivaient dans le port pour leur servir de remorqueurs, geste très lucratif mais.. (29)".

Il n'était donc pas étonnant de voir des comités se former et recommander au gouvernement d'entamer des procédures visant à réglementer le service de traversiers.

La traverse Saint-Nicolas – Québec

Suivant l'exemple de John Mckenzie de Lévis, des hommes d'affaires des localités environnantes dotèrent à leur tour leur municipalité de services de traversiers. Dès le mois de mai 1831, Saint-Nicolas fut desservi par un bateau à vapeur, le *Lady Aylmer*. "This little steamboat was the first to be built for the market trade, it being the intention of her owners to run her between St-Nicholas and Quebec. Malheureusement, cette ligne

¹Le *Léonard*, autre "horse-boat" propriété d'un nommé Jean Moreau, obtint la permission d'utiliser le quai de John Mckenzie à Lévis, en 1837. Roger Bruneau, OP. CIT., p. 16.



Le coeur du village de Saint-Nicolas en 1891 (coll. A.-Marie Fréchette).

1. Endroit où se trouvait la deuxième église de St-Augustin sur la rive nord (1720).
2. Endroit où a eu lieu l'incendie du vapeur "Montréal", à 5 heures p.m. le 26 juin 1857, une perte de 252 vies humaines.
3. Ancien couvent devenu, par la suite, une école de garçons.

ne connu pas vraiment le succès escompté, car "...the farmers of St-Nicholas preferred to drive their rigs to Lévis, where the toll was considerably less and besides, time was not too important (30)". On préférait donc prendre le chemin de terre, utiliser les ponts des rivières Chaudière et Etchemin, pour se rendre à Lévis.

Quelques années plus tard, ce bateau fut affecté à la traverse Québec-Lévis. Au cours de la première moitié du XIX^e siècle, Saint-Nicolas connut une assez forte activité en matière de cabotage et de construction navale (goélettes, bateaux de toutes sortes): en 1831 par exemple, on lança le *Lady Aylmer* et un "horse-boat" construit par les citoyens de cette municipalité; en 1840, on construisit le navire *Maud* à l'anse Paquet; en 1842, le bateau *Hart* de la ligne Trois-Rivières – Québec fit escale au quai; en 1843, le capitaine Basile Demers construisit un bateau qui, reconstruit à la suite d'un incendie, demeura en service jusqu'en 1864; en 1850, on lança le premier navire *Ste-Croix*, le second desservit le comté de Lotbinière jusqu'en 1928; en 1855, Victor Roberge construisit une goélette de 51 tonnes (31).

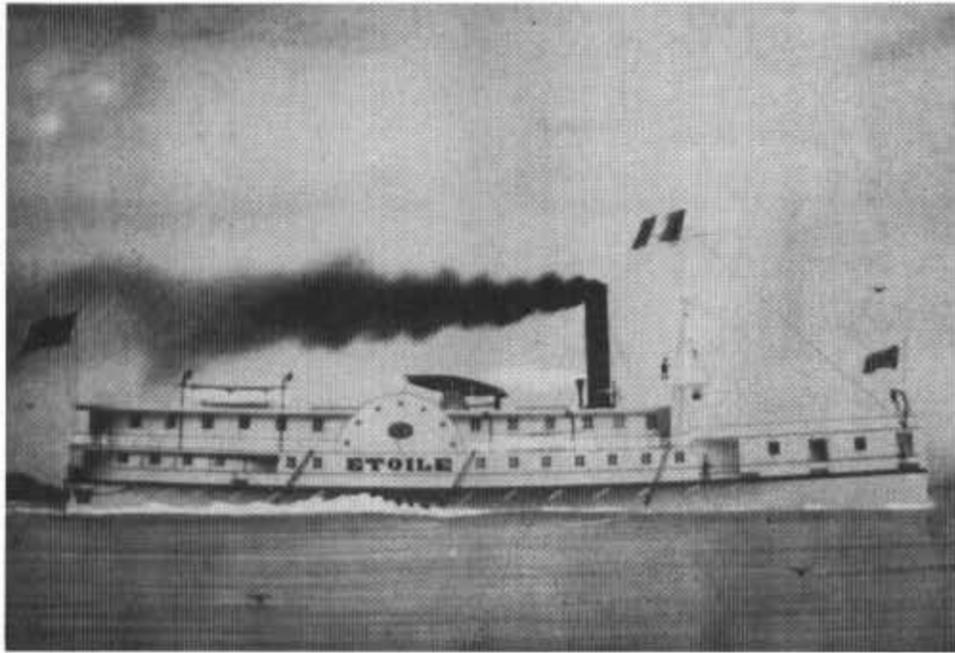
De plus, un journal de l'époque nous signale en 1859 une levée régulière de la "malle" par bateau, les lundi, mercredi, et vendredi à 16 heures. Enfin, Joseph-Edmond Roy souligne que des "bateaux font régulièrement le trajet entre Saint-Nicolas, Saint-Romuald, Lauzon, Lévis et la capitale (32)". Parlait-il d'une ligne régulière avec Québec?

Le *Lady Aylmer*, nous l'avons vu, fut le premier traversier; vint ensuite le vapeur *Saint-Nicolas* construit en 1844 par Basile Demers. Incendié en 1847 et reconstruit peu après, ce bateau assura le service jusqu'en 1864, à raison de deux voyages par jour. James Gaherty, de Saint-Romuald, prit ensuite la relève de 1873 à 1883. Les frères Baker reprurent cette ligne au cours des années 1880 avec le *Saint-Nicolas* et l'*Étoile*. Ces deux vapeurs servirent entre autres au traditionnel pèlerinage à Sainte-Anne-de-Beaupré jusqu'en 1924.

L'entrée en service du pont de Québec en 1917 mit pour ainsi dire fin aux communications fluviales interrives entre Saint-Nicolas et les autres municipalités. Seules subsistèrent quelques activités de cabotage (transport de matériaux) jusqu'à l'abandon du quai.



Le pont de la rivière Chaudière en 1837. Encre noire et aquarelle de Philip John Bainbridge (1817-1881) (Archives publiques du Canada, C-100358).



Le bateau à vapeur "Étoile". Photo d'après une peinture de P. Carbonneau (coll. Marcel Léveillé).

La traverse Saint-Romuald – Sillery

Peu de choses ont été écrites sur cette traverse. Ce que nous en connaissons se résume en quelques lignes puisées ici et là dans les journaux d'époque, les monographies paroissiales ou dans la mémoire collective.

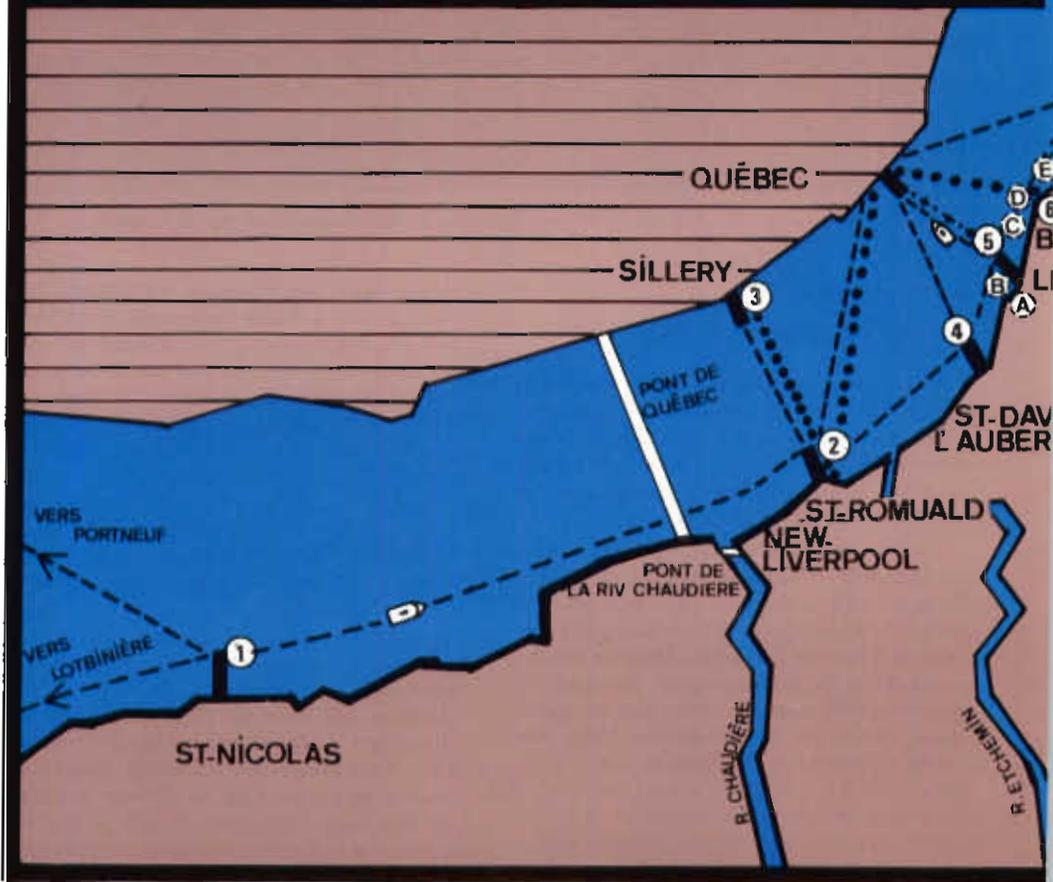
La première mention de l'existence de la traverse Saint-Romuald – Sillery date de 1831, année où est mis en service un "horse-boat" construit par Laurent et Thomas Roberge. Benjamin Demers dans sa monographie paroissiale nous signale aussi la présence de quelques canotiers qui jusqu'en 1860 environ, affrontent le fleuve: "Ses canotiers, sans être célèbres comme ceux de la traverse entre Québec et la Pointe de Lévy, étaient cependant des gens habiles, pleins d'audace et en même temps très prudents sur leurs solides canots. Ils suivaient la marée, et transportaient des passagers et surtout des effets destinés aux marchands d'Estchemin (33)".

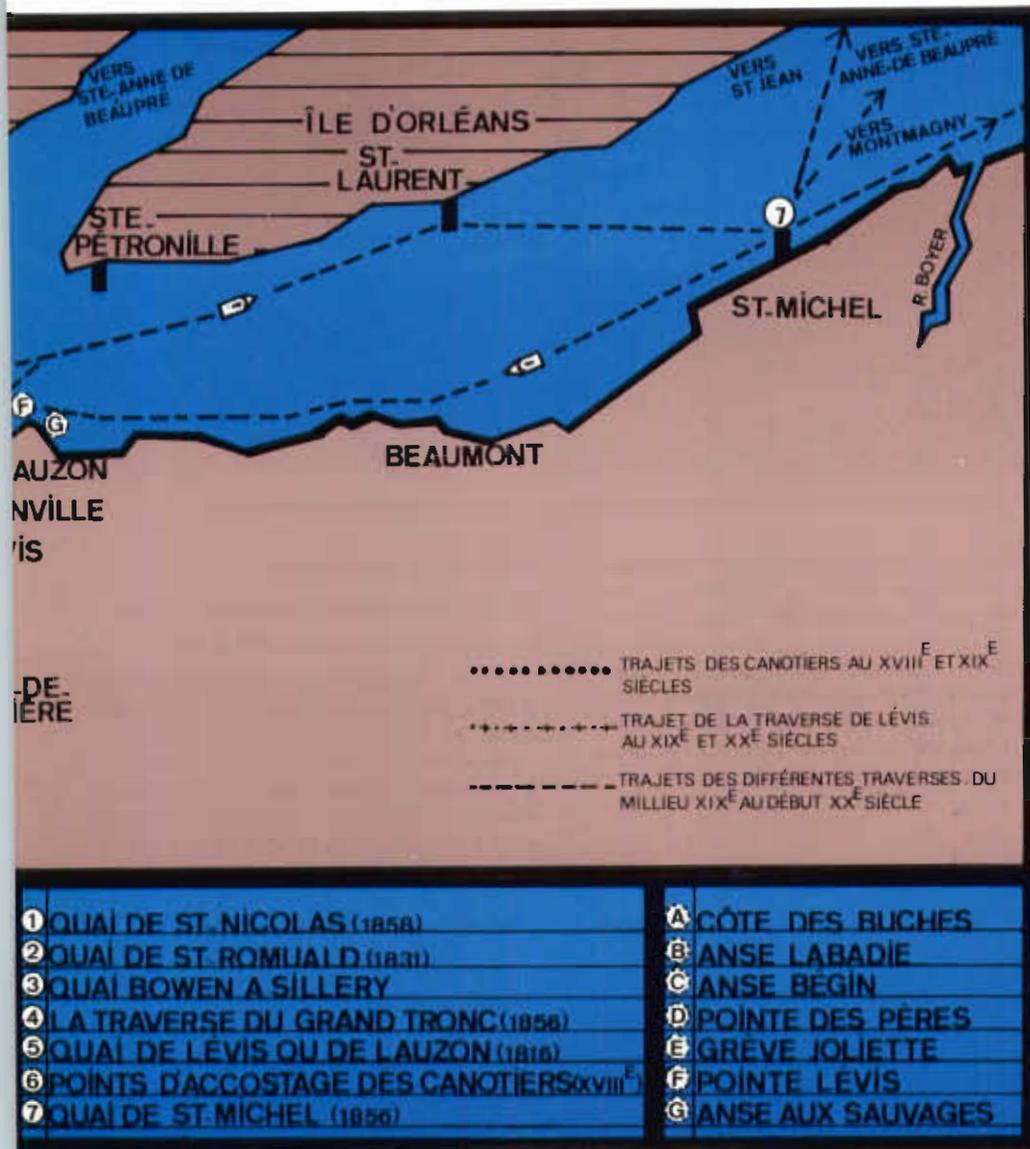
De 1846 à 1864, c'est le Saint-Nicolas qui, semble-t-il, assurait le service de traversiers. Partant de Saint-Nicolas à

destination de Québec, ce bateau faisait escale à Saint-Romuald. En 1864, le bateau à vapeur *James* prenait la relève jusqu'en 1883, année où il se brisa lors d'un pèlerinage. Puis, "le 3 octobre 1883, M.M. Beaulieu et Frères établissent une ligne régulière de bateaux à vapeur entre Québec, Saint-Romuald et Sillery. C'est le nouveau vapeur *Lévis* qui inaugure ce service (34)". Une annonce parue dans **LE QUOTIDIEN** du 13 juillet 1886 sous le titre "*Traverse Saint-Romuald et Sillery*", nous apprend que le vapeur *Lévis*, dont le capitaine Desrochers est gérant, aura un nouvel horaire à partir du jeudi 13 mai de la même année. On compte six départs par jour de New-Liverpool en direction de Québec et deux le dimanche. Ce bateau fait escale à Saint-Romuald et au quai de M. Bowen à Sillery. De plus, "tous les samedis, il y a un voyage de St-Romuald et Sillery à Québec à 7 heures p.m.". Benjamin Demers indique que ce bateau maintint une ligne jusqu'en 1906. Le *Frontenac* prit la relève par la suite.

Les gens de Saint-Romuald, tout comme ceux de Saint-Nicolas, avaient donc leur réseau de communication maritime avec Québec au XIX^e siècle.

LES RELATIONS ET LES COMMUNICATIONS DU XVIII^E AU XX^E SIÈCLE







Le "Frontenac" au quai de Saint-Romuald vers 1900 (coll. Caisse populaire les Etchemins).

Pourtant cela n'empêcha pas le secteur de la traverse Lévis — Québec de devenir, vers la fin du XIX^e siècle, le véritable carrefour des relations entre les deux rives. L'essor économique, l'accroissement de la population, l'organisation et la coordination plus efficaces des activités de la traverse furent à l'origine de cette polarisation des activités.

TRAVERSE DE
St-Romuald et Sillery
LE VAPEUR "LEVIS"
CAPT DESROCHERS

Fiendra la ligne suivante à partir du 15 courant, le temps et les circonstances le permettant :

Québec	St-Romuald
6.00 h. a. m.	8.15 h. a. m.
9.00 h. a. m.	8.00 h. p. m.
11.30 h. a. m.	1.00 h. p. m.
2.00 h. p. m.	3.00 h. p. m.
4.30 h. p. m.	5.30 h. p. m.
6.15 h. p. m.	
SERVICE DU DIMANCHE	
1.30 h. p. m.	2.00 h. p. m.
3.00 h. p. m.	5.30 h. p. m.
6.00 h. p. m.	

9 mai 1885.

Annonce tirée du QUOTIDIEN de Lévis, 9 mai 1885.

Seconde moitié du XIX^e siècle: organisation et coordination meilleures

C'est pendant la seconde moitié du XIX^e siècle, que débuta l'ère des chemins de fer dans un contexte économique à la hausse. De plus en plus, le gouvernement du Canada-Uni s'appliqua à renforcer le réseau de communication. La voie maritime du Saint-Laurent commença à donner les résultats escomptés. La multiplication des chemins de fer alimenta l'idée d'un tronc principal transcanadien suivant un axe est-ouest et on entrevit la nécessité d'aménager des jonctions.

La traverse du Grand-Tronc

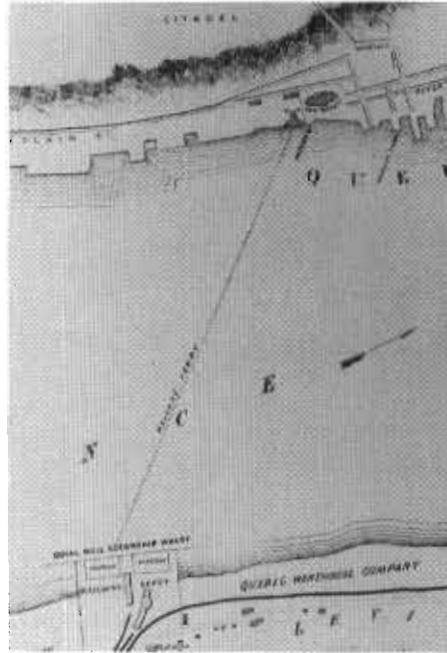
Dans notre région, les compagnies de chemins de fer constataient la nécessité de créer un système de liaison entre les deux rives tant pour le transport des passagers que pour les produits et denrées de toutes sortes*. La compagnie du Grand-Tronc fut la pre-

* Voir fascicule 3: Les activités économiques en zone littorale

mière à s'attaquer énergiquement aux problèmes de communication entre les deux rives.

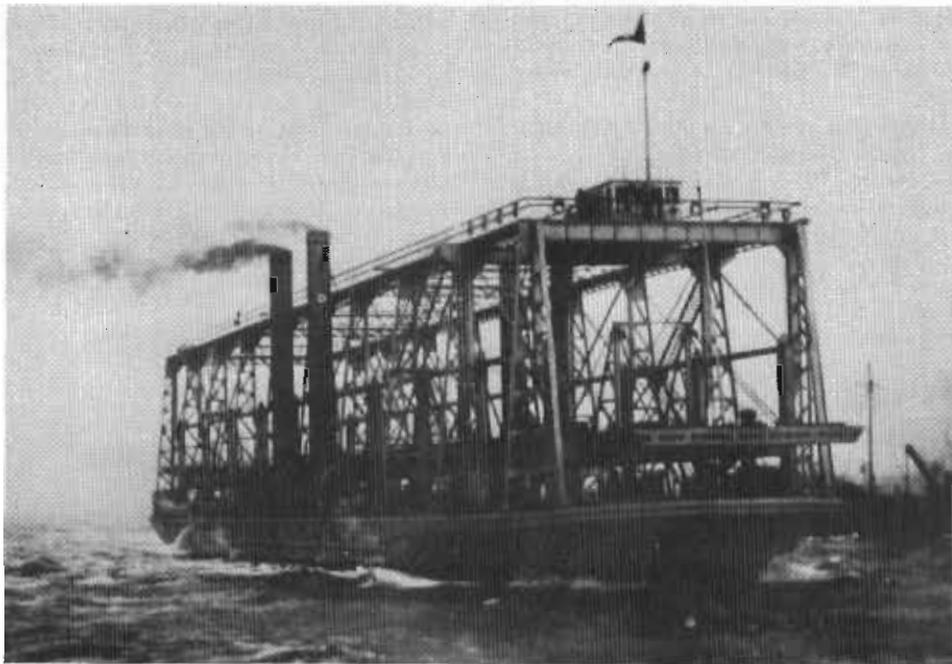
Pour contrer ce problème, on mit en service le 15 juillet 1856, un bateau dont l'horaire était synchronisé avec celui du train. Deux mois plus tard, la compagnie du Grand-Tronc confirmait à James Tibbits l'exclusivité du transport des passagers et des marchandises: le "GRAND TRUNK FERRY" to operate from the railway wharf to the landing at Champlain Market just about where the Pilotage Office is situated now (35)". Par après, "Lampson's Shipyard launched the ferry PROGRESS on the 24 November 1874 for the Grand Trunk route and she replaced Tibbett's GRAND TRUNK FERRY. The new vessel was 157 feet long [...], built by Carrier, Laine & Co. in Lévis (36)".

En 1885, "La compagnie de la traverse Québec et Lévis agrandissait son champs d'activités [...], en signant des ententes avec diverses compagnies ferroviaires afin de transporter des wagons de fret d'une rive à l'autre... (37)". On fit donc construire un bateau, le J.S. Thom. La rentabilité de l'entreprise fut telle qu'en 1910, on mit en service un second traversier-rail, le S.H. Shaw. Ces navires transportaient

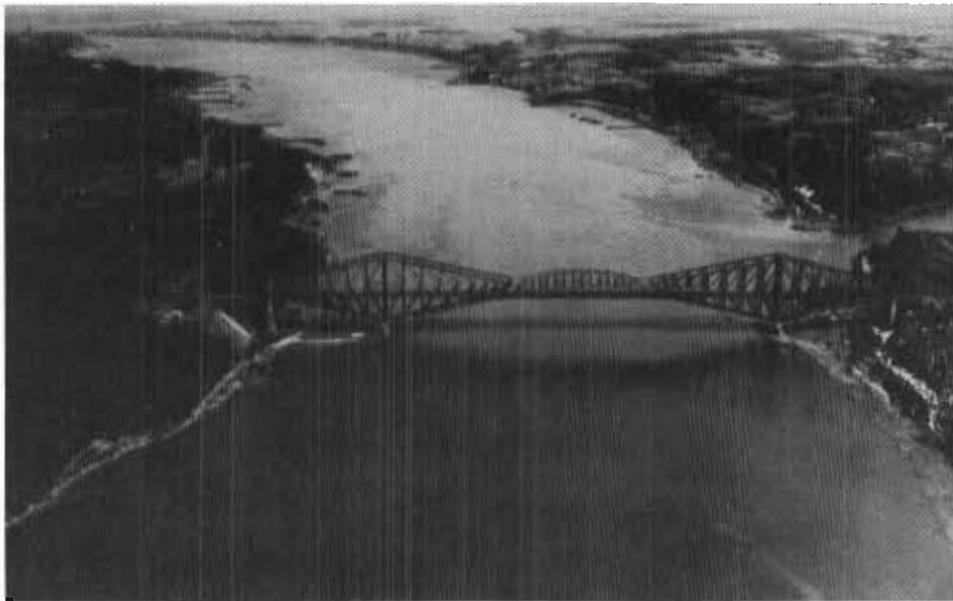


La traverse du Grand-Tronc vers 1860. Fonds Famille Stavely, plan 46A (Archives nationales du Québec, NC 84-3-8).

en moyenne, hiver comme été, trois mille wagons de fret par mois.



Le traversier-rail "Léonard", orgueil de la compagnie Transcontinentale... (Archives publiques du Canada).



Le célèbre pont de Québec (Archives publiques du Canada, PA-44430).

Constatant la prospérité évidente des traversiers-rails, la compagnie Transcontinentale décidait à son tour d'inaugurer son propre traversier-rail: le *Léonard*, construit en Angleterre en 1914, fut affecté au transport interrive l'année suivante. La mise en service de ce troisième traversier nuisit passablement à la "Quebec and Levis Ferry Co."

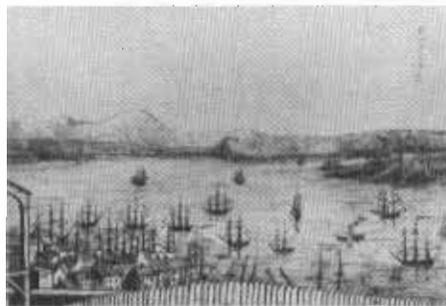
Enfin, l'ouverture du pont de Québec au trafic ferroviaire régulier le 3 décembre 1917 porta un dur coup à l'utilisation des traversiers-rails entre les deux rives. "Le *Léonard*", orgueil de la compagnie Transcontinentale et dernier survivant de l'ère des traversiers-rails, abandonna son service vers 1920. C'était la fin d'une époque (38)".

La traverse Québec-Lévis à partir du milieu du XIX^e siècle: l'exclusivité d'exploitation

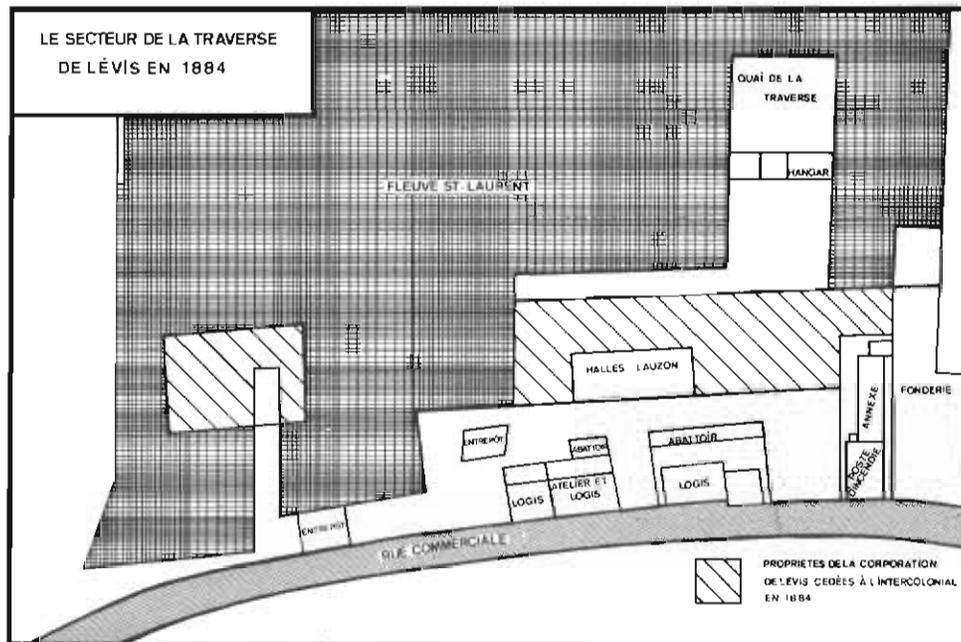
Comme nous l'avons vu, l'état assez lamentable des services offerts par les sociétés de traversiers pendant la première moitié du XIX^e siècle, suscita de nombreux mécontentements et le gouvernement, suite aux recommanda-

tions de divers comités, dut prendre position. Selon Roger Bruneau, les tentatives mises de l'avant pour améliorer les services de traversiers s'étaient jusque-là heurtées à des manœuvres politiques.

Le 14 juin 1853, la sanction d'une nouvelle loi, "Acte pour régler les traverses en dehors des limites locales des municipalités dans le Bas-Canada", amorça véritablement la mise sur pied de mesures destinées à assurer une organisation et une coordination plus efficaces des activités de la traverse. Parmi les nouveaux règlements, l'exclusivité des ser-



Animation sur le fleuve et vue de la Rive-Sud au début du XIX^e siècle. Crayon et encre d'Élizabeth Frances Hale (1798-1823) (Archives publiques du Canada, C-13098).



Une vue du secteur de la traverse et de la rue Laurier en 1898. Photo d'après une carte postale (coll. Jean Sirolé).

vices de traversiers devint primordiale. Cependant, il fallut attendre dix longues années avant l'ouverture de la première mise à l'enchère.

À l'automne 1863, James Tibbits, seul enchérisseur, obtint l'exclusivité de l'exploitation de la traverse Québec-Lévis. L'année suivante, cette nouvelle société lança les vapeurs *Lévis* (7 mai) et *Québec* (12 mai). De plus, Pierre-Georges Roy souligne dans les *DATES LÉVISIENNES* que le 12 décembre 1864 "M. Tibbits établit une traverse régulière entre le Grand-Tronc et Québec avec son vapeur à hélice, l'*Artic* (39)".

La seconde enchère eut lieu le 16 décembre 1873. La compagnie des Remorqueurs du Saint-Laurent obtint le contrat pour les cinq années suivantes. Elle acheta alors le *Notre-Dame-de-la-Victoire* (1864-1876), le *Prince Édouard*, le *Saint-Georges*, les deux traversiers de James Tibbits et associés, ainsi que l'*Artic*^{*} qui fut le premier vapeur à faire la traversée d'hiver.

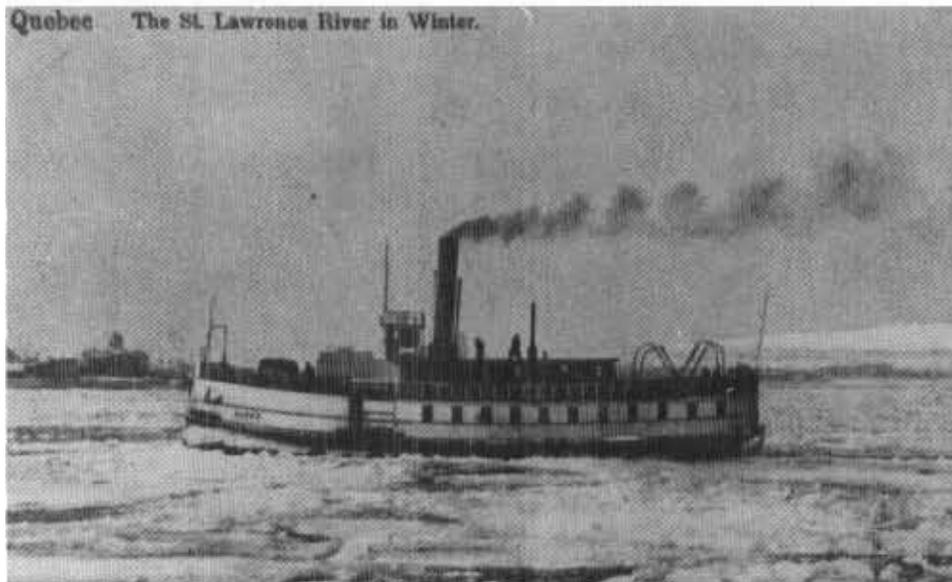
Enfin, le 28 mars 1876, cette compagnie céda pour la somme de 100 000 dollars son privilège d'exploitation et ses biens à la "Quebec and Levis Ferry Co."

La rentabilité de la traverse ne fait alors plus de doute; l'augmentation du nombre des traversiers et l'importance

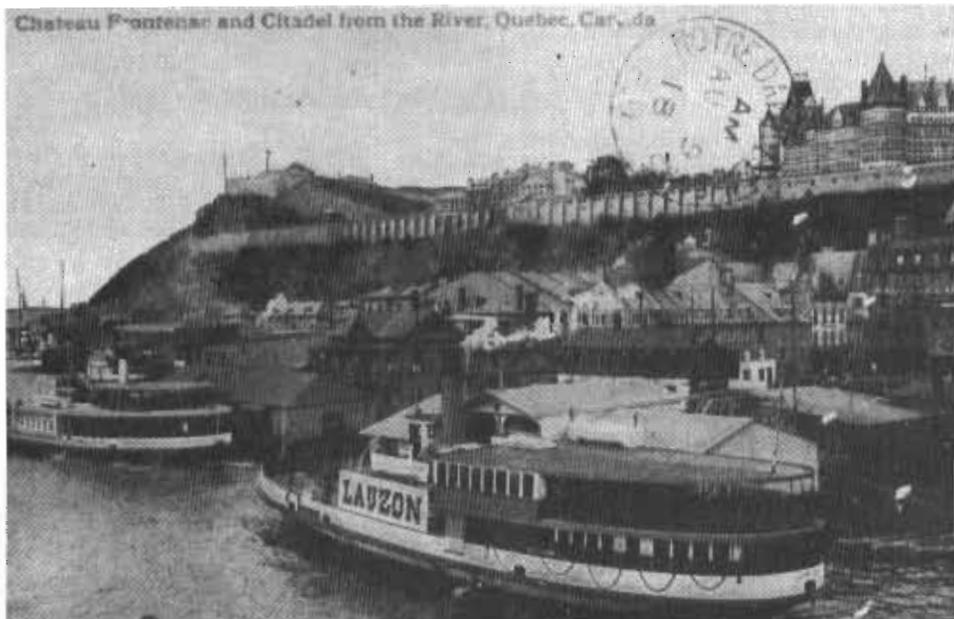
de la clientèle en sont les meilleures preuves. D'ailleurs, un article du *CANADIEN* paru le 7 septembre 1877 nous apprend que depuis le commencement de la saison, 700 000 personnes ont été transportées par les bateaux de la traverse, soit près de 100 000 personnes par mois.

Les contrats des enchères du 12 septembre 1882 et du 17 septembre 1891 furent octroyés à une filiale de la "Quebec and Levis Ferry Co.". À leur flotte régulière de traversiers s'ajouta un autre vapeur, comme nous le signale un article paru dans *LE QUOTIDIEN*: "...on doit faire aujourd'hui l'essai du vapeur "Queen" que la compagnie de la traverse vient de faire construire pour faire le service d'hiver entre Québec et Lévis (40)". Pour ce qui est du contrat de 1891, il spécifie "...que les bateaux devront traverser nuit et jour, hiver comme été, le temps et les circonstances le permettant, et pendant l'hiver le prix de la traverse pour les passagers sera de 5 cents, de 6 heures du matin à 7 heures du soir, et de 10 cents de 7 heures du soir à 6 heures du matin (41)"

* Edmond Willoughby Sewell offrait en 1852 de construire un navire capable de naviguer l'hiver. Son idée ne fut pas retenue et il fallut attendre quatre années avant de voir se réaliser ce projet. En 1856, on mit en service l'*Unity* conçu spécialement pour circuler à travers les glaces; il brûla au cours de l'été 1859. Enfin, on construisit l'*Artic* au cours de l'hiver 1862-1863.



Le vapeur d'hiver "Queen" en 1905. Photo d'après une carte postale (coll. Jean Sirols).



Le "Lauzon" et le "South" à la traversée de Québec en 1912. Photo d'après une carte postale (coll. Jean Sirols).

La traversée de Lévis au XX^e siècle

Des diverses traverses régionales qui existèrent au XIX^e siècle, seule la traversée Québec-Lévis a subsisté. La "Quebec and Lévis Ferry Co." assura le

service jusqu'en 1909', année où elle

Par la suite, cette compagnie exploita tant bien que mal une ligne entre des paroisses de l'île d'Orléans et Québec et organisa quelques excursions populaires sur le fleuve jusque vers 1928, année de sa dissolution. Roger Bruneau, OP. CIT., p. 33.



Le secteur de la traversée de Lévis vers les années 1925-30. (Archives nationales du Québec, N-77-7-7-0).

perdit le contrat au profit de "La traversée de Lévis Ltée". Quelques mois plus tard, cette nouvelle compagnie accorda un contrat à G.T. Davie pour la construction du *Lévis*, du *Lauzon*, du *Plessis* et du *Colomb*; ces deux derniers étaient des bateaux d'hiver. Le 30 mai 1923, elle obtint de nouveau le contrat. En 1925, pour répondre à de nouvelles normes sur la dimension des navires, on mit en service le *Colbert* (ou *Baxter*) et le *Bienville* (ou *Mckle*).

En 1929, revirement: le contrat fut annulé et remplacé par un nouveau. En fait, les ingénieurs de la ville de Québec exigeaient de nouveaux traversiers afin d'assurer un meilleur service. "Avant de se lancer dans de nouveaux investissements, la /Traverse de Lévis/ demandait un contrat d'une plus longue durée /36 ans/ et une augmentation des tarifs (42)". ce qu'ils obtinrent. En 1931, on

lança deux traversiers d'hiver, le *Cité-de-Lévis* et le *Cité-de-Lauzon*, construits par une firme de Grande-Bretagne.

En 1938, on lança le *Louis Joliette* qui demeura en service jusqu'en 1972. Cinq ans plus tard, il fut racheté par une compagnie d'excursions maritimes. En 1965, à l'échéance du contrat, le gouvernement du Québec assura la relève et prit graduellement le chemin de la nationalisation. Finalement en 1971, le *Lomer Gouin* et l'*Alphonse Desjardins*, deux traversiers toutes saisons, entrèrent en service. Depuis ses débuts, la traversée de Lévis-Québec a ainsi vu nombre de bateaux-passeurs faire la navette, hiver comme été, entre les deux rives. Face à ce bilan, il convient d'étudier les moyens de communication et les infrastructures en périphérie.



Une vue actuelle du secteur de la traversée. Photo: Paul Grant, 1983 (coll. G.I.R.A.M.).

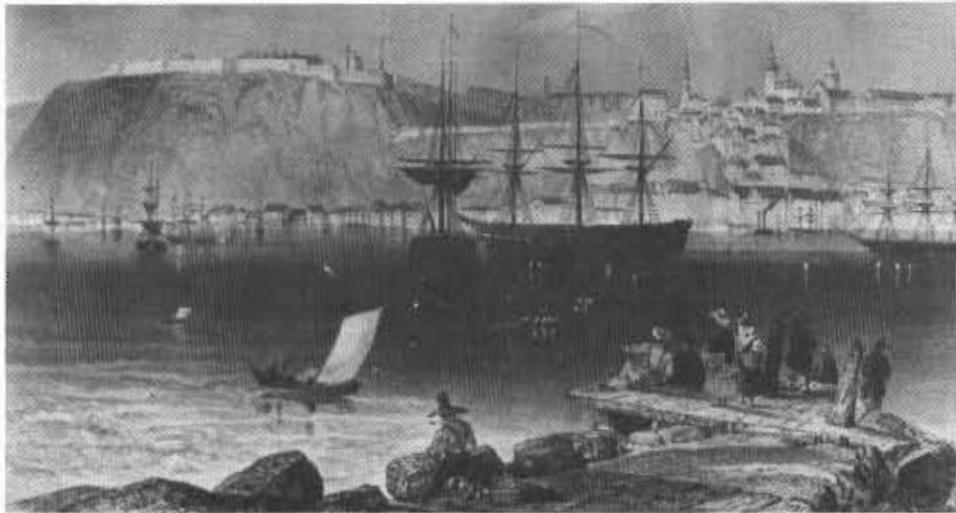
DÉVELOPPEMENT DES MOYENS DE COMMUNICATION ET DES INFRASTRUCTURES

Il fallut attendre le XIX^e siècle pour voir s'ériger les premiers quais publics sur la Rive-Sud. Avant cette date, les constructions existantes constituaient plutôt de simples lieux d'accostage ne mesurant que quelques pieds.

Le quai Lauzon (1816) à Lévis, le quai Benson (1831) à Saint-Romuald surnommé aussi le "quai du bateau", le quai Baker (1858) à Saint-Nicolas et le quai de Saint-Michel (1858) furent tous construits au cours du XIX^e siècle¹.

commande au gouvernement que le quai "Lauzon" soit utilisé comme débarcadère (43), car à l'époque, aucune réglementation n'établit de point d'accostage officiel pour les traversiers.

Le 2 septembre 1861, au cours d'une séance du conseil de ville de Lévis, on étudie le choix d'un nouvel emplacement. Le 24 avril 1862, on offre 600 louis au gouvernement pour le quai Lauzon. Le 20 octobre suivant, on demande des soumissions et sept jours



Un quai de la Rive-Sud. Dessin de W.H. Bartlett gravé par H. Griffiths, 1840. (Archives de la Ville de Québec - Centre de documentation photographique, A/H 5200, no 10140).

Le quai Lauzon

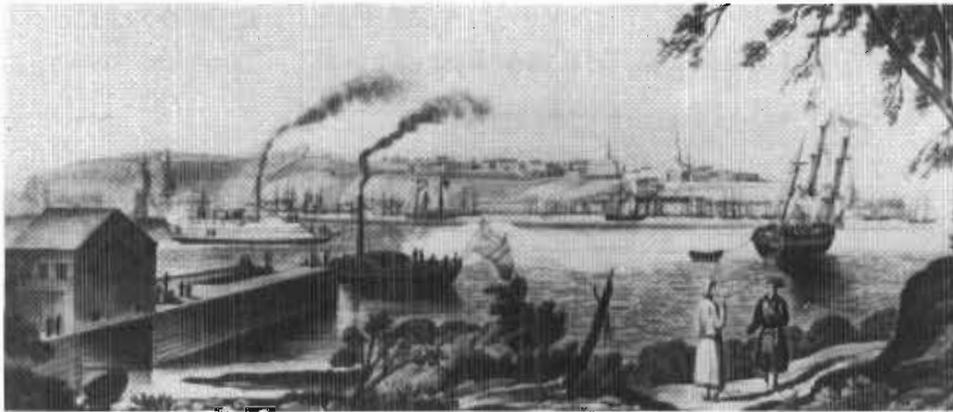
Même si cet ouvrage se trouve à Lévis, il serait malaisé de ne pas le mentionner, vu le rôle qu'il a joué et qu'il joue encore de nos jours.

Du temps des canotiers, les points d'accostage diffèrent d'une époque à l'autre. De la pointe des Pères à Bienville, on passe à l'anse Bégin puis, à partir de 1784, on préfère l'anse Labadie. Avec l'arrivée du premier vapeur, le *Lauzon*, en 1818, la pointe Lévis obtient la préférence.

En 1845, un comité de citoyens, re-

plus tard, on accorde le contrat à Louis Fréchette (44). Le 18 avril 1864, le conseil municipal décrète ce quai "...le seul

¹ À proximité de ces débarcadères, notamment à New-Liverpool, Lévis et Lauzon, de nombreux quais privés furent construits pour l'acheminement des marchandises, certains servant occasionnellement au transport interrive. Les renseignements recueillis à partir du fonds Alexandre Sewell (1882) sont assez éloquentes quant au nombre de ces constructions. De l'anse qui abrite les infrastructures du Grand-Tronc au lot de Julien Chabot (propriétaire d'un horse-boat, puis d'un vapeur), nous recensons une quinzaine de quais en faisant abstraction de ceux de G.T. Davie.



Secteur de la traverse et de la Pointe-Lévis en 1828. Gravure de J. Gray (Archives publiques du Canada, C-2042).

débarcadère auquel les vapeurs licenciés pour faire le service de la traversée entre Québec et Lévis pourront toucher et accoster (45)''

Le 2 mai, il établit une série de règlements concernant les havres Labadie et Lauzon. Par la suite, à différentes époques, on y effectue des travaux d'amélioration et de rénovation: en 1867, on installe un nouveau ponton au quai Lauzon; le 9 août 1882, le steamer "Lake Nepigon /.../, frappe le ponton de la Traverse avec une telle force que celui-ci recule de près de quinze pieds... (46)''; le 25 juin 1883, le CANADIEN fait l'éloge des améliorations apportées au quai. Le 25 juin 1894, lors de

l'émission d'une nouvelle réglementation, le conseil de ville de Lévis mentionne que les bâtiments qui accostent au quai sont des bateaux à vapeur, des goélettes, des bateaux, des chaloupes et des canots. Pour le reste, les documents photographiques sont des plus élogieux.

Les quais Benson et Baker

On a trouvé peu de documents retraçant l'histoire de ces quais; les seules informations proviennent de personnes qui ont puisé dans leurs souvenirs quelques anecdotes se rapportant le plus souvent à notre siècle.



Le secteur de la traverse vers 1895 (coll. Marcel Léveillé, reproduction Gaétan Paquet).



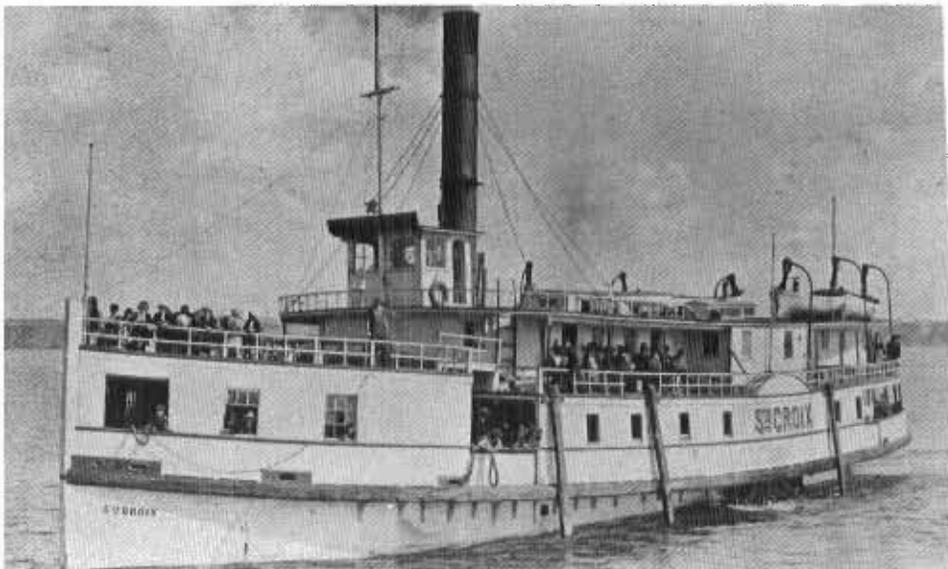
Scène sur un traversier, le 7 mars 1917 (Archives publiques du Canada, PA-70052).

C'est en 1831 que M.C. Benson installe un quai à Saint-Romuald. Il exploite vers la même époque un des chantiers les plus achalandés de la région. Jusqu'au début du XX^e siècle, les vapeurs assurent quotidiennement la navette Québec-Pointe Benson – Saint-Nicolas. De plus, les goélettes de toutes sortes y font escale.

M. Aurelle Demers, de cette paroisse, se souvient du quai et de son achalandage; il se rappelle également les nombreux autres quais: St-John, Breakey, Wade, Ritchie. Mlle Auxillia Charrest de Saint-Romuald, qui a tenu une épicerie de 1927 à 1970, se souvient qu'au "quai du bateau", il y avait une salle d'attente et une consigne où la



Le quai du "Bateau" à Saint-Romuald vers 1905 (coll. Caisse populaire les Etchemins).



Le "Ste-Croix" qui desservait Portneuf et Lotbinière vers Québec. Reproduction Studio Brel (coll. Mme F.X. Larue).

population et les commerçants venaient chercher leurs marchandises. Le bateau transportait les cultivateurs et les villageois désireux de se rendre au marché Findlay à Québec. Le quai était alors un endroit fort fréquenté où les gens venaient par affaires ou pour le plaisir. De plus, selon Mlle Charest, de nombreux hôtels accueillaient les voyageurs.



Le bateau régulier arrivant au quai Baker à Saint-Nicolas (coll. André Gingras).

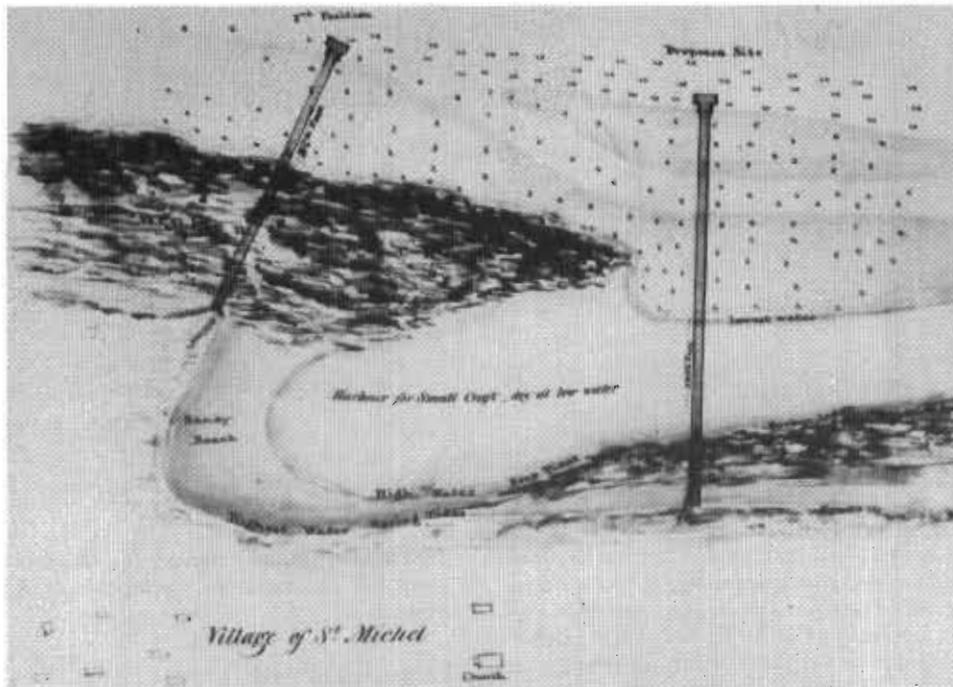
Pour ce qui est de la municipalité de Saint-Nicolas, M. Paul-Émile Olivier nous a signalé qu'il existait plusieurs quais au XIX^e siècle et au début du XX^e, mais le seul ouvrage public, selon lui, était le quai Baker construit en

1858. Pour sa part, M. Raymond Gingras en attribue la construction à la famille Baker originaire de Québec, qui serait venue vers cette époque s'installer à Saint-Nicolas.

M. Olivier se souvient que les gens prenaient les bateaux *l'Étoile* ou le *Ste-Croix* et traversaient à Québec. D'après lui, ces bateaux suivaient l'itinéraire Deschaillons – Saint-Nicolas – Saint-Romuald – Québec. Les cultivateurs des environs prenaient le bateau avec les animaux ou les produits de la ferme qu'ils destinaient aux marchés. Tout comme les charretiers, ils venaient également au quai prendre leurs marchandises entreposées dans les hangars /2/. Il y avait également une grange et une maison pour le gardien et sa famille. Enfin, selon M. Olivier, le dernier bateau qui accosta au quai fut une goélette en 1933. Par la suite le quai fut abandonné et le temps fit son oeuvre.

Le quai de Saint-Michel

C'est à l'automne 1858 que la firme Normand Beaulieu entreprit la construction de ce quai. Au printemps 1859, le conseil municipal de Saint-Michel ne semblait pas pleinement satisfait des constructeurs et nommait David Lessard, forgeron de cette pa-



Plan du quai de Saint-Michel en 1856: deux hypothèses de localisation (Archives publiques du Canada, H 2/340).

roisse, responsable des hommes et du matériel. En juillet, on autorisait " le contremaître à porter le nombre des ouvriers à 25 au besoin (47)". La construction du quai se termina en 1860 et immédiatement, en juillet, le conseil municipal établit une réglementation.

Au cours du mois de septembre 1864, une tempête endommagea passablement le quai. En 1870, son accès fut interdit car la municipalité n'avait pu faire les réparations nécessaires, trop onéreuses. Condamné, il ressuscita en avril 1871 grâce à une séance du conseil qui autorisait la levée de tarifs ou de droits de péage. "L'après-midi de ce même jour, le sieur Chavigny de la Chevrotière s'engage à tenir ouverte une ligne de vapeurs directe entre Québec et Saint-Michel pendant huit ans, avec un bon "steamer", /l'Eugénie/ sûr et commode;... (48)". De son côté, la municipalité accorda le privilège du quai au sieur de la Chevrotière, "...excepté pour les voyages de plaisir ou piques-niques faits par n'importe quel "steamer" et dont les profits restent à la Municipalité (49)".

En 1877, Théodore Chabot & Cie prit

la relève pour la ligne Québec – Saint-Michel. En 1878, un dénommé N. Bernatchez obtint l'autorisation d'entreprendre une ligne avec son vapeur *Montmagny*. Un article paru dans **LE QUOTIDIEN** nous apprend que ce bateau "...est sorti /.../ de ses quartiers d'hiver pour prendre incessamment ses voyages à l'île d'Orléans, à St-Michel et à Montmagny (50)".

De 1886 à 1893, on se plaignit de l'état lamentable du quai auprès du gouvernement fédéral. En effet, à maintes reprises des tempêtes endommagèrent cette construction, comme le relate un article dans **LE QUOTIDIEN** paru le 8 novembre 1889: "Destruction du quai de Saint-Michel par une tempête dans la nuit du 28 au 29 octobre 1889". Malgré les nombreuses plaintes, il fallut attendre 1922 pour que le gouvernement fédéral accorde "...\$14 000.00 pour terminer les travaux du quai et creuser le chenal de nouveau parce que le vapeur *Champion* /*/ dit avoir touché le fond à maintes reprises (51)".

* Le *Champion* était un vapeur de 679.5 t. Lancé en 1897, il appartenait à la Cie maritime et industrielle de Lévis.



Le village de Saint-Michel vu du quai (coll. Michelle Corriveau).

En 1937, bien que dangereux, le quai est toujours utilisé puisqu'il " ...est d'une grande utilité aux cultivateurs, pêcheurs, fabricants de bois de pulpe du comté de Bellechasse pour l'expédition de leurs produits .. (52)"

En 1953, le conseil, appuyé par les navigateurs et par d'autres intéressés, demande par l'entremise du député des travaux de creusage près du quai. En 1962, une missive envoyée au Secrétaire d'État à Ottawa formulait de nouvelles réclamations au sujet du quai. En 1970, on demanda au gouvernement du Québec d'entreprendre des travaux de réfection. Quelques années

après, le quai jugé dangereux disparut sous les coups de la dynamite et du bulldozer.

Les quais publics et leurs effets d'entraînement

Si aujourd'hui, on se promène avec nostalgie sur les restes du quai de Saint-Michel ou on prend plaisir à contourner les vestiges des quais de Saint-Nicolas et Saint-Romuald, il convient de rappeler que ces quais ont été construits essentiellement pour des raisons d'ordre économique. De nombreux voyageurs devaient aller par affaires



Le bateau à vapeur "Champion" vers 1912 (coll. Lucette Roy).



Le quai de Saint-Michel et son bâtiment vers 1940 (coll. Michelle Corriveau).

d'un village à l'autre ou traverser à Québec; les quais servaient en outre au transport des animaux et des marchandises, en particulier du bois et des produits agricoles. Comme nous l'avons vu, les quais servaient aussi de lieux d'entreposage, car on y construisait souvent des hangars flanqués de la maison du surveillant des marchandises.

Devant l'ampleur des activités qui se déroulaient sur les quais, les corporations municipales ont établi des réglementations. À lire les documents conservés aux archives municipales, on s'étonne de la minutie des détails, en

particulier lorsqu'il s'agit des droits de péage. À Lévis par exemple, ces droits variaient selon qu'il s'agissait d'une boîte de thé, d'une boîte de tabac, d'un paquet de savon, de madriers de deux pouces d'épaisseur... ou de madriers de trois pouces d'épaisseur! Alors qu'à Saint-Michel, ils variaient selon le type d'embarcation à l'exception des embarcations appartenant aux résidents de cette paroisse et des navires transportant des articles au profit des citoyens de Saint-Michel.

Cette animation apportait aussi ses problèmes de circulation... qu'il fallut réglementer faute, semble-t-il, de



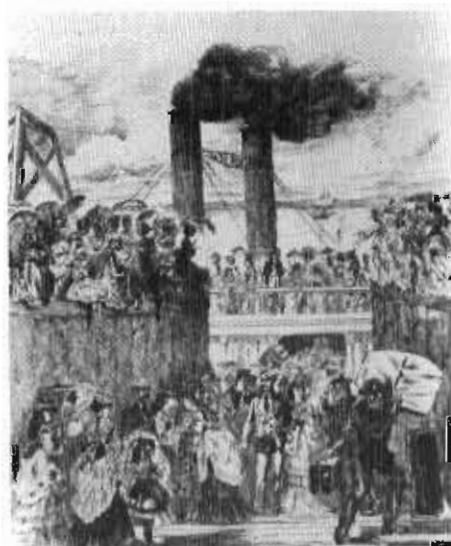
Les restes du quai de Saint-Michel... Photo: Paul Grant, 1983 (coll. G.I.R.A.M.).

discipline personnelle. Ainsi en 1878, à Saint-Michel, un règlement exigeait qu'*"il n'y ait pas plus de deux voitures de front /.../ afin qu'il reste un passage aux piétons (53)"*. On prévoyait des amendes de un à cinq dollars et du double en cas de récidive... Fait qui peut paraître étonnant de nos jours, la moitié de l'amende allait au dénonciateur!

La vocation sociale du quai et des infrastructures connexes

Si les aspects économiques sont à l'origine de la construction et de l'entretien des quais, on devine que d'autres fonctions s'y sont ajoutées au fil des ans. On pense ici à la vocation sociale en général et récréative en particulier.

Les témoignages que nous avons recueillis auprès des personnes âgées vont tous dans le même sens: l'arrivée et le départ des bateaux étaient des moments privilégiés pour tous ceux qui vivaient à proximité du quai. C'était le moment des retrouvailles, des échanges de marchandises, d'informations ou simplement de potins. Les commerces afférents étaient nombreux à Saint-Romuald, Lévis, Saint-Michel. De plus, les salons de barbier et les magasins généraux permettaient



L'arrivée du vapeur engendrait toute une animation autour du quai...

d'attendre les bateaux, tout en "jasant" sur les bancs placés à cet effet.

À proximité des quais se trouvaient également de nombreux hôtels dont très peu subsistent. De dimensions variées, ils recevaient les voyageurs qui ne pouvaient traverser et accueillait ceux qui ne voulaient ou ne pouvaient continuer leur route le jour même. Certains détenaient un permis d'alcool et attirait davantage les marins. Ces endroits étant surtout fréquentés par les hommes, une salle leur était réservée, alors qu'une autre était destinée à la clientèle mixte. Nombre d'histoires concernent les marins ivres et les batailles subséquentes. Une prison destinée aux marins trop fêtards se trouvait d'ailleurs autrefois dans le sous-sol de l'actuel bureau de A.C. Davie, rue Commerciale.

Les quais étaient fréquentés par toute la population, chacun y trouvant ses intérêts et ses occupations. Selon l'heure, le jour ou la saison, le type d'activités variait. Par les belles journées d'été, on s'adonnait à la baignade. Les plus hardis plongeaient du bout du quai, d'autres se baignaient au bord de la rive. À Saint-Michel ces baignades étaient mal vues par les autorités religieuses, car le quai se trouvait à proximité de l'église.

Les enfants pouvaient passer des heures sur le quai, aucun coin ne leur était étranger et leur imagination fabriquait mille jeux et cachettes. Des bancs permettaient aux gens de flâner et de discuter plus longtemps. Le soir, le quai était propice aux promenades d'amoureux... Durant les nuits d'automne, il accueillait surtout les pêcheurs munis de fanaux.



L'ancienne maison de la famille Davie dont le rez-de-chaussée servit jadis de prison. Photo: Gaston Cadrin, 1984 (coll. G.I.R.A.M.).

Le développement des routes, l'établissement de ponts et les oeuvres de la nature ont eu raison des quais. À Lévis, les quais ont disparu, à Saint-Romuald et Saint-Nicolas, on a peine à les retracer et à Saint-Michel ne subsiste qu'une petite partie du quai qui avait jadis 1 200 pieds de long. Ce prolongement du village qui permettait à tout le monde d'avoir accès au fleuve,

n'existe plus. La construction et l'entretien d'un quai sont coûteux. Comme en attestent les documents municipaux, la question des réparations suscita souvent des litiges entre les divers paliers de gouvernement. Aujourd'hui, on semble plus prêt à investir dans la construction des marinas qui, pourtant, ne desservent qu'une faible portion de la population.



Le petit bateau de Théophile Hardy au quai de Saint-Romuald. Le bateau servit à l'installation du câble électrique entre les deux rives vers 1904 (coll. Georges Charest).

LE FLEUVE ET LES LIEUX DE PÈLERINAGE RÉGIONAUX

Étant donné l'importance de la religion dans l'histoire du Québec, il était sans doute inévitable de voir s'implanter de nombreux lieux de pèlerinage, en bordure du fleuve qui constituait en effet une des principales voies d'accès à ces sites. La chapelle Notre-Dame-de-Lourdes à Saint-Michel et bien sûr le sanctuaire de Sainte-Anne-de-Beau-pré furent les endroits les plus fréquentés dans notre région; les différents modes de transport maritime menèrent à bon port nombre de pèlerins.



La chapelle Notre-Dame-de-Lourdes à Saint-Michel: l'arrivée des pèlerins (coll. Michelle Corribeau).

Les lieux de pèlerinage s'établissaient en général dans des sites agréables et de grandes dimensions. C'est en 1879 que fut inauguré à Saint-Michel le sanctuaire de Lourdes, campé sur une colline rocheuse à proximité du fleuve. Le terrain adjacent, ombragé par des rangées d'érables et surplombant un vaste emplacement, permettait le rassemblement des pèlerins.

Certains venaient des villages avoisinants; d'autres, plus nombreux arrivaient par bateau à vapeur. *L'Étoile* et le

Ste-Croix, entre autres, partis de Saint-Nicolas, faisaient escale au quai de Saint-Romuald, puis au quai Veilleux au pied de la côte Patton, pour embarquer les gens de Saint-David; enfin, ils s'arrêtaient aux quais Lauzon et Guilmour où les gens de Lévis et de Lauzon se joignaient aux autres pèlerins.



L'arrivée du "Ste-Croix" au quai... (coll. Mme F.X. Larue, reproduction Studio Brel).

L'arrivée à Saint-Michel constituait alors un événement de grande importance, surtout lorsque la "Garde Champlain" et les étudiants du séminaire de Québec débarquaient avec leurs fanfares. Après le rassemblement sur le quai, hommes, femmes et enfants formaient une procession vers la chapelle où les prêtres célébraient les messes. La journée se poursuivait avec les "institutions", le salut et la bénédiction du Saint-Sacrement, la visite à la grotte, sans oublier les activités profanes telles que dîner champêtre et promenade le long du quai, lieu de rencontres et d'échanges. De fait, les différences d'âge et de sexe perdaient de leur importance dans cette foule; les pèlerins, en particulier les femmes, jouaient un rôle plus actif que dans leur paroisse (processions, allumage de cierges, montée d'escaliers, etc.).

D'autres bateaux, dont le *Saint-François*, le *Pèlerin* et surtout le *Champion*, relient Québec à Saint-Michel et fai-

saient escale à Saint-Jean et à Saint-Laurent de l'Île d'Orléans. À la disparition de l'Étoile, le *Champion* devint le transporteur le plus populaire jusqu'en 1930.

Les lieux de pèlerinage au bord du Saint-Laurent constituaient ce que Pierre Boglioni et Benoit Lacroix appellent une "thérapie de l'espace (54)". La route représentait l'un des as-

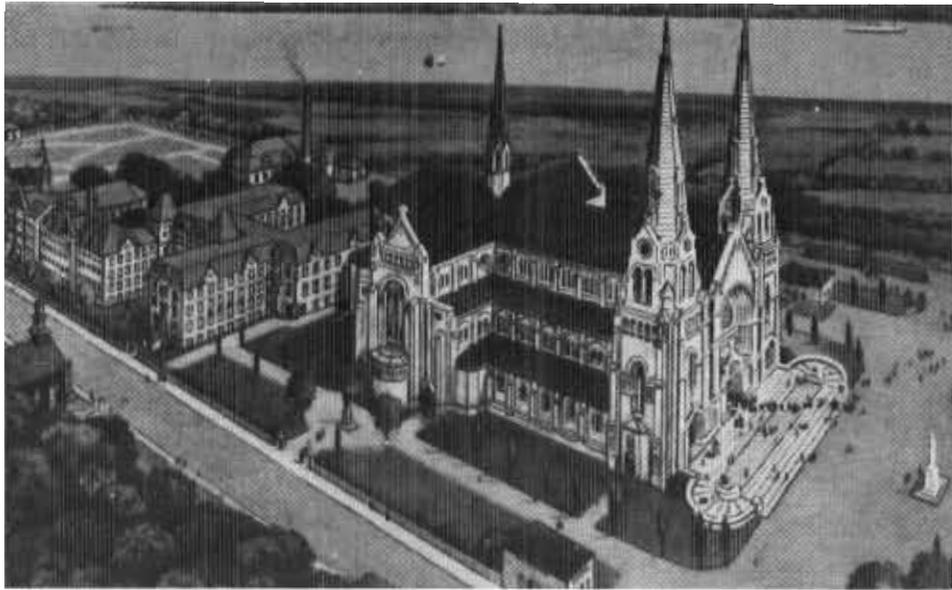


L'arrivée d'un bateau de pèlerins au quai de Sainte-Anne-de-Beaupré en 1936. Photo d'après une carte postale (coll. Jean Siros).

Mais c'est à Sainte-Anne-de-Beaupré, bien sûr, que se rendirent les plus importants groupes de pèlerins à bord de bateaux à vapeur. En parcourant *LE QUOTIDIEN* de Lévis (1879-1935), on constate que par milliers, les pèlerins embarquaient de la Rive-Sud à bord du *Pèlerin* et du *Brothers* pour se rendre au célèbre sanctuaire. Par exemple, un article nous apprend que le 16 juillet 1879, dans le seul village de Saint-Nicolas, "600 paroissiens accompagnés de m. le curé Bureau sont allés en pèlerinage à la Bonne Sainte-Anne à bord du *Pèlerin*. De Lévis des convois complets de pèlerins américains arrivaient très tôt à la gare du Grand Tronc. Ceux-ci montaient à bord des bateaux à vapeur vers cinq heures. L'*Intercolonial* de son côté amenait des pèlerins des provinces maritimes". Le 6 juillet 1887, le même journal rapporte que "1 100 pèlerins de Memramook et Moncton au Nouveau-Brunswick sont arrivés ce matin en cette ville en route pour la Bonne Sainte-Anne".

pects essentiels du pèlerinage: le voyage permettait en effet aux pèlerins de dépasser la routine, le quotidien, voire l'isolement et de se retrouver en d'autres lieux dont la beauté inspirait sinon le sacré, du moins le recueillement. Dans ce sens, cette "spiritualité de la route" avait par elle-même un caractère thérapeutique. De plus, comme les deux auteurs le rappellent, le pèlerinage comportait aussi un "supplément joyeux", c'est-à-dire une occasion de plaisir dont se plaignaient souvent les autorités religieuses.

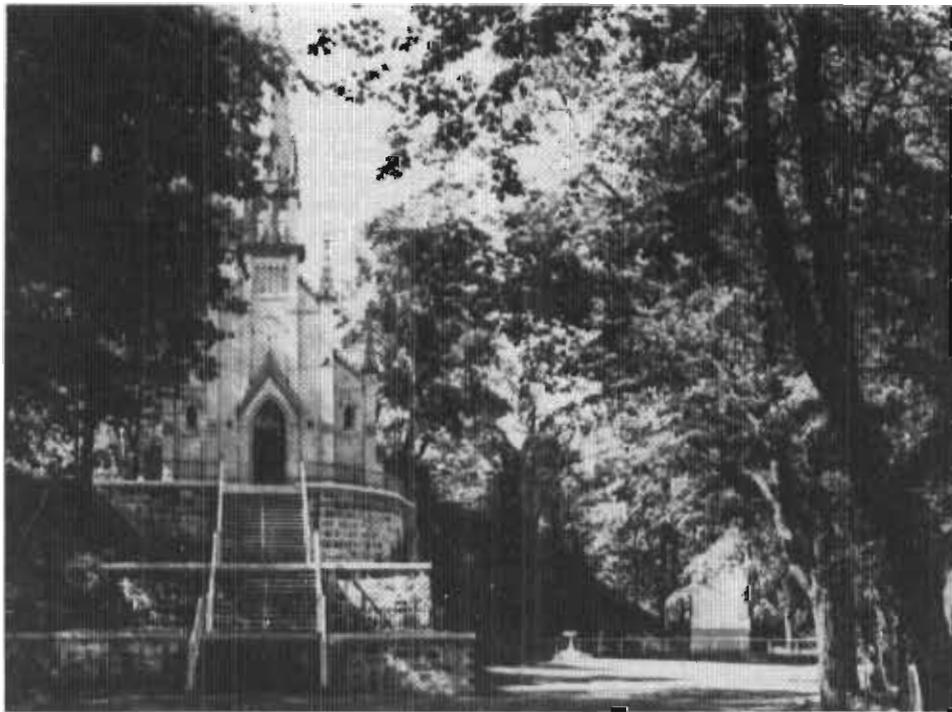
Les pèlerinages à Sainte-Anne-de-Beaupré se perpétuèrent malgré la disparition des bateaux à vapeur. On y vient encore par milliers et il est toujours difficile de rendre compte de l'ambivalence de ce geste qui tient à la fois du besoin de ressourcement spirituel, du goût du voyage et de la volonté d'une plus grande fraternité. À Notre-Dame-de-Lourdes de Saint-



La Basilique Sainte-Anne-de-Beaupré et ses dépendances. Photo d'après une carte postale (coll. Jean Sirols).

Michel, en revanche, ce sont aujourd'hui les mariés qui semblent apprécier le plus ces lieux "baignés de silence et

de paix", selon l'expression utilisée dans la brochure éditée à l'occasion du centenaire du sanctuaire.



La chapelle Notre-Dame-de-Lourdes à Saint-Michel... vers 1950 (coll. Mme A. Lecterc).

CONCLUSION

Le fleuve et ses affluents ont constitué les premières grandes routes du Canada. Avant l'établissement des premiers sentiers sur les rives, le Saint-Laurent était, en effet, la principale voie de pénétration et de communication utilisée par les premiers habitants, les Amérindiens.

Habiles constructeurs de canots d'écorce, ces peuples autochtones avaient su s'adapter parfaitement à leur environnement. Les premiers découvreurs ne leur empruntèrent-ils pas plusieurs techniques, dont celle notamment de la construction du canot d'écorce pour sillonner cet immense continent.

L'établissement des premiers colons, le regroupement des premiers villageois et la naissance des premières villes, avec toutes les activités économiques, sociales, culturelles et religieuses qui s'y rattachent, ont été à la source de ce besoin de créer de meilleurs liens entre les différentes localités de la Rive-Sud et Québec.

Au XVIII^e siècle, on opte donc pour des constructions de plus grande capacité, capables de transporter nombre de passagers et de marchandises. C'est ainsi qu'apparaissent les canots de bois et les premières goélettes. Ces dernières ont été plus spécifiquement affectées, au cours du XIX^e siècle, au cabotage domestique entre les diverses localités, tandis que les canots de bois, initialement destinés à faire la navette entre les deux rives, ont été graduellement remplacés par les "horse-boats" et les vapeurs.

On imagine difficilement de nos jours ce que pouvait représenter ce fleuve dans la vie quotidienne des gens. En effet, au début de l'hiver, les habitants attendaient avec impatience la formation du pont de glace. Dès lors, les communications entre les deux rives s'accroissaient. C'était souvent une occasion de réjouissance et de divertissement qui adoucissait les rigueurs de l'hiver, sans toutefois les faire oublier.

Grâce aux Dates Lévisiennes, publiées par Pierre-Georges Roy, nous sa-

vons que ce pont de glace s'est formé quinze fois en trente ans, de 1861 à 1890, soit une moyenne d'un an sur deux. Son apport aux relations et aux communications interrives était indéniable.

Puis, c'était avec une certaine agitation que l'on attendait la débâcle, signe annonciateur du printemps. La rupture des glaces débutait par un bruit semblable à un coup de canon. C'était également la période la plus dangereuse de l'année pour les navigateurs pressés de reprendre leurs activités.

Les relations est-ouest reprenaient, tandis que les relations nord-sud diminuaient d'intensité. Certes, on pouvait toujours utiliser le canot ou le bateau-passeur, qui exigeaient un droit de passage. Cette effervescence au cours du XIX^e siècle a créé de nombreux besoins dont celui de se doter d'infrastructures capables d'accueillir les bateaux, les passagers et les cargaisons. Les municipalités de Saint-Nicolas, Saint-Romuald, Saint-Michel et Lévis ont dû ériger ou améliorer leur quai public, construire des hangars et des entrepôts, embaucher des gardiens pour surveiller les marchandises et aménager des salles d'attente. De plus, une multitude de petits commerces se sont établis à proximité de ces constructions. Tel fut le quotidien de nombreuses personnes qui se sont adaptées au va-et-vient des bateaux accostant au quai. Celui-ci devenait parfois le centre d'attraction de la paroisse; on y venait par affaires ou par plaisir.

La construction du pont de Québec en 1917, initialement voué au trafic ferroviaire, a amené la disparition des bateaux-rails régionaux. L'ouverture, en 1929, d'une voie carrossable sur le pont permettant la liaison des réseaux routiers des deux rives a rendu éphémère l'existence des traverses locales et, par le fait même, des quais.

Le XX^e siècle a été témoin de plusieurs changements technologiques qui ont profondément bouleversé les communications et les relations fluviales. Graduellement, les bateaux qui

avaient fait la fierté de leur propriétaire ont été vendus à la ferraille, les quais sont tombés en désuétude et les commerces afférents ont fermé leurs portes. Mais, avant que cela ne survienne, les bateaux à vapeur avaient fait la joie des pèlerins désireux de se rendre aux sanctuaires faire leurs dévotions.

Devant ce majestueux fleuve Saint-Laurent, nous ne pouvons que nous sentir rêveurs. Nous devons être fiers de pouvoir évoquer son apport dans la vie des premiers habitants, des décou-

vreurs et des colons. D'aucuns, malheureusement, le considèrent comme un acquis et dès lors, ne se soucient guère de son existence. Nous espérons que cette brochure permettra de nous réapproprier une partie de notre histoire, de suivre les premiers sentiers de nos ancêtres et de connaître leurs moyens de déplacement. Nous sommes bien conscients des limites de notre recherche; beaucoup reste à faire, beaucoup reste à dire...

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. Jean Provencher, C'ÉTAIT L'ÉTÉ, Montréal, Boréal Express, 1982, 150.
2. "Voyage de Pehr Kalm au Canada", cité par Jean Provencher, OP. CIT., 150.
3. Pierre-Georges Roy, LA TRAVERSE ENTRE QUÉBEC ET LÉVIS, Lévis, 1942, 4.
4. IBID.
5. Joseph-Edmond Roy, HISTOIRE DE LA SEIGNEURIE DE LAUZON, vol. I, Lévis, Mercier et Cie, 1897, 379.
6. Pierre-Georges Roy, OP. CIT., 4.
7. Pierre-Georges Roy, "Les canotiers entre Québec et Lévis", BULLETIN DE RECHERCHES HISTORIQUES, vol. XLVIII, Lévis, oct. 1942, no 10, 290.
8. IBID.
9. Pierre-Georges Roy, "Les canotiers une race disparue", CAHIERS DES DIX, no 12, Montréal, 1947, 19.
10. Pierre-Georges Roy, LA TRAVERSE ENTRE QUÉBEC ET LÉVIS, OP. CIT., 65-66-67.
11. IBID., 46.
12. Michel Desgagnés, LES GOÉLETES DE CHARLEVOIX, Québec, Leméac, 1977, 29.
13. IBID., 33.
14. Sophie Laurence Lamontagne, L'HIVER DANS LA CULTURE QUÉBÉCOISE, Québec, Institut québécois de la recherche sur la culture, 1983, 77.
15. IBID., 58.
16. Roger Bruneau, LA PETITE HISTOIRE DE LA TRAVERSE DE LÉVIS, Québec, ministère des Transports, 1983, 9.
17. Gray Hugh, LETTERS FROM CANADA, Londres, Longman, Hurst, Rees and Orme, 1809, 254.
18. LE QUOTIDIEN (Lévis), 18 février 1884.
19. LE QUOTIDIEN (Lévis), 23 août 1879.
20. LE QUOTIDIEN (Lévis), 14 avril 1884.
21. LE QUOTIDIEN (Lévis), 29 novembre 1884.
22. THE QUEBEC MERCURY (Québec), 6 novembre 1809.
23. THE QUEBEC GAZETTE (Québec), 9 novembre 1809.
24. Pierre-Georges Roy, LA TRAVERSE ENTRE QUÉBEC ET LÉVIS, OP. CIT., 84.
25. IBID., 88.
26. IBID., 86.
27. Roger Bruneau, OP. CIT., 21.
28. IBID., 89.
29. IBID., 22.
30. Yvan S. Brookes, THE LOWER ST-LAWRENCE: A PICTORIAL HISTORY OF SHIPPING AND INDUSTRIAL DEVELOPMENT, Cleveland: Freshwater Press, 1974, 12.
31. Raymond Gingras, GLANURES HISTORIQUES DE SAINT-NICOLAS, DES ORIGINES À NOS JOURS, cahier II-1800-1850, 1978, 153.
32. Joseph-Edmond Roy, OP. CIT., XLVI.
33. L'abbé Benjamin Demers, LA PAROISSE DE ST-ROMUALD-D'ETCHEMIN, AVANT ET DEPUIS SON ÉRECTION, Québec, J.A.K. Laflamme, 1906, 218.
34. Pierre-Georges Roy, DATES LÉVISIENNES, vol. III, 1881-1888, Lévis, 1933, 97.
35. Yvan S. Brookes, OP. CIT., 16.
36. IBID., 21.
37. Roger Bruneau, OP. CIT., 42-43.
38. IBID., 44.
39. Pierre-Georges Roy, DATES LÉVISIENNES, vol. I, 1848-1869, Lévis, 1932, 203.
40. LE QUOTIDIEN (Lévis), 6 novembre 1886.
41. LE QUOTIDIEN (Lévis), 6 juillet 1891.
42. Roger Bruneau, OP. CIT., 39.
43. IBID., 22.

44. Pierre-Georges Roy, DATES LÉVISIENNES, vol. I, 1848-1869, Lévis, 1932, 159.
45. IBID., 185.
46. Pierre-Georges Roy, DATES LÉVISIENNES, vol. III, 1881-1888, Lévis, 1933, 58.
47. Guy Laviolette, SAINT-MICHEL DE BELLECHASSE: TROIS CENTS ANS D'HISTOIRE, 1678-1978. Saint-Romuald, Éd. Etchemins, 1977, 77.
48. IBID., 79.
49. IBID.
50. LE QUOTIDIEN (Lévis), 29 avril 1890.
51. Délibérations du Conseil municipal de Saint-Michel, vol. I-IV, 563-564, 577-578, cité dans Guy Laviolette, OP. CIT., 156.
52. IBID.
53. Guy Laviolette, OP. CIT., 80.
54. Pierre Boglioni et Benoît Lacroix, LES PÈLERINAGES AU QUÉBEC, Québec, Éd. Pierre Boglioni et Benoît Lacroix, P.U.L., 1981, 13.

AUTRES SOURCES

Compilation des concessions dans le havre de Québec pour les paroisses de Saint-Nicolas, Saint-Romuald-d'Etchemin, quartier St-Laurent, Lévis, Lauzon, Saint-Michel. "QUÉBEC RAILWAYS AND HARBOUR WORKS" (1879), Publ. by Québec Harbour commissioners.

Entrevue avec M. Aurelle Demers de Saint-Romuald, le 8 août 1983.

Entrevue avec Mlle Auxilla Charest de Saint-Romuald, le 11 août 1983.

Entrevue avec M. Paul-Émile Olivier de Saint-Nicolas, le 27 juillet 1983.

Entrevue avec M. Raymond Gingras de Saint-Nicolas, mai 1984.

Hamelin, Jean. HISTOIRE DU QUÉBEC. St-Hyacinthe, Éd. Isem inc., 1977, 541.

Ouellet, Alphonse. SAINT-DAVID-DE-L'AUBERIVIÈRE, CENTENAIRE 1876-1976. Ville de Saint-David, 1976, 220.

Picard, François. LE PATRIMOINE MARITIME AU QUÉBEC. Gouvernement du Québec, Québec, 1983, 60.