

En 1939, on offre des cours post-scolaires aux fils de cultivateurs âgés de 16 à 30 ans. En juillet, le fléau des chenilles consterne encore une fois les paroissiens de Saint-André.

L'assistance aux rencontres mensuelles des 9 juillet et 13 août est réduite à seize et à douze cultivateurs. La coopération et la fusion des Cercles agricoles sont une fois de plus les sujets d'étude. Le 10 septembre, cinquante cultivateurs écoutent les conseils du président au sujet de la stabilisation du beurre et de l'épargne. L'abbé Hudon, propagandiste de l'U.C.C. donne une intéressante causerie. Le 8 octobre, l'aumônier demande le respect de l'opinion de chacun en matière de politique. Le nouveau bureau de direction est formé. Gérard Michaud devient président. Démétrius Lapointe propose et toute l'assemblée seconde un vote de remerciements à l'ancien président François Michaud.

Le 15 novembre, quinze cultivateurs assistent à la séance sous la présidence de Gérard Michaud qui parle de recrutement des membres, de la coopération dans les achats et annonce pour le printemps, un effort en ce sens. Douze membres paient leur cotisation. Les vingt cultivateurs présents le 10 décembre à l'assemblée mensuelle écoutent leur président: «Le régime économique que nous vivons présentement marche à l'envers. Le moyen d'y remédier est la coopération.» L'aumônier parle du bon exemple que doivent donner les membres de l'U.C.C. par la tempérance dans le temps des fêtes et partout.

Le 10 mars 1940, environ vingt-cinq cultivateurs étudient et adoptent trois résolutions: opposition au port obligatoire de lumières sur les voitures hippomobiles, demande au gouvernement fédéral d'un juste équilibre entre le prix du porc et celui des moulées et demande d'un octroi sur les engrais chimiques. Par la suite, plusieurs coopérateurs commandent pointes, lests et oreilles de charrue pour achat en commun.

Au cours de l'été 1944, la température est peu favorable aux récoltes de foin. La pluie éclipse bien souvent l'astre du jour. Depuis une couple de jours, le soleil brille au firmament voilà pourquoi, dimanche le 6 août, M. le curé Garon permet aux cultivateurs de la paroisse d'entrer du foin mais défend bien toutefois d'en couper.

Le 18 mai 1947, les cultivateurs intéressés à l'usage d'un "bulldozer" sont invités à la salle publique où l'agronome les attend. Ce puissant engin à chenilles remplace avantageusement l'arrache-pierres. Peu à peu, les digues de roches disparaîtront, ensevelies sous la terre grâce à ces puissantes machines. Cette année-là, le printemps ayant été pluvieux, les dimanches 8 et 22 juin, la permission est accordée de travailler aux champs après avoir entendu la messe.

À la fin des années '60, l'Union catholique des cultivateurs (U.C.C.) fait place à l'Union des producteurs agricoles (U.P.A.). Vers 1970, Saint-André se joint à trois autres paroisses au sein de ce mouvement: Saint-Alexandre,

Saint-Antonin et Notre-Dame-du-Portage. Pendant de nombreuses années, Paul-F. Desjardins succède à son père comme secrétaire de ce regroupement agricole. Valmore Michaud s'implique aussi.

### **La vie agricole autrefois, selon Marguerite Morin**

Saint-André étant d'abord un centre agricole, les cultivateurs possédaient chacun un lopin de terre, quelques animaux: chevaux, vaches, cochons, poules, suivant l'étendue de la terre et la possibilité de les nourrir.

Les chevaux servaient pour les travaux de la ferme: labourage, hersage et tous les travaux qui se présentaient à chacune des saisons. Lorsque les chemins devinrent plus praticables, on se procura un cheval de voiture pour la promenade, c'est-à-dire aller à la messe le dimanche et les sorties des garçons pour aller voir les filles. Souvent, les habitants du bout d'en haut de la paroisse visitaient ceux du bout d'en bas (ou vice-versa) l'été en boghei, l'hiver en carriole ou en "sleigh".

Les vaches fournissaient le lait et le beurre pour la famille. Le surplus de lait était versé dans la crèmeuse pour laisser monter la crème sur le dessus, une petite vitre laissait voir la séparation de la crème du lait. On faisait alors sortir le lait et la crème était gardée jusqu'à ce qu'on en ait suffisamment pour mettre dans la baratte qu'on tournait pour faire le beurre. Une fois complété, il était séparé du petit lait et rincé à l'eau froide avant de le déposer sur une sorte de table en bois. Avec un instrument on le maniait pour faire sortir l'eau et le saler. Le beurre était ensuite moulu par quantités d'une livre, dans des moules en bois faits à la main. On gardait ce qu'il fallait pour la consommation et la provision d'hiver. Les "gros" cultivateurs vendaient le surplus au Syndicat des cultivateurs. Plus tard, avec le centrifuge, on sépara la crème pour la vendre à la beurrerie qui en faisait le beurre. On vendait aussi le lait pour le fromage.

Le printemps, c'était les semailles. Dans les champs, les grains: blé, orge, avoine, etc., se semaient à la volée, lancés à la main d'un sac accroché sur l'épaule. On passait ensuite le rouleau pour faire adhérer la semence à la terre. Les patates se semaient aussi à la main dans des sillons faits à la charrue. Quand la pêche était bonne, on ajoutait du poisson, sardines ou harengs, pour faire l'engrais. Les enfants manquaient l'école pour semer les patates au printemps et les ramasser à l'automne lors de l'arrachage.

Dans les champs, le foin était coupé, séché sur le terrain et engrangé pour nourrir les animaux. On récoltait aussi du lin qui devait être séché sur le champ pour le rouir. Puis, la graine était séparée des fibres qui étaient broyées et préparées pour le filage. Avec un rouet, on filait la filasse qui était ensuite tissée au métier pour faire des nappes et des linges pour essuyer la vaisselle. La graine de lin était vendue au magasin pour les besoins pharmaceutiques.

Le blé était moulu au moulin à farine pour faire le pain. La farine blanche était séparée de la farine brune qui était surtout utilisée pour la mouture servant de nourriture pour les animaux.

La récolte comprenait aussi les pois et les fèves qui étaient battus au fléau et utilisés dans l'alimentation, devenant soupe aux pois et fèves au lard.

Les femmes prenaient part aux travaux de la ferme. Elles s'occupaient de la traite des vaches, distribuaient le grain aux poules, ramassaient les oeufs.

Pour aider aux travaux, il fallait quelquefois avoir un engagé (homme à tout faire); on le payait de 50¢ à \$1 par jour. Au besoin, à la naissance des bébés et au temps du grand ménage, une fille engagée aidait à la maison; on la payait de \$3 à \$5 par mois.

Les moutons fournissaient la laine. Ils étaient tondus au printemps, avec l'aide des voisins. La laine était cardée et lavée, parfois à la maison ou au moulin à cardes pour ensuite être filée et tissée. Une voisine ou une grande fille de la maison venait aider à monter le métier et à ourdir la laine qui consistait à placer les fils de la chaîne sur l'ourdissoir. Avec la navette, on passait la laine de la trame à travers la chaîne pour faire des couvertures de laine pour les lits, de la flanelle pour les chemises qui gardaient la chaleur pour les hommes travaillant dehors durant l'hiver. La flanelle rouge étant plus chaude, elle servait à faire les camisoles. La laine blanche alliée à la noire, donnait la flanelle grise. On faisait aussi l'étoffe du pays, tissée au métier, foulée au moulin, taillée et cousue à la main.

Les tissus usagés ou guenilles, étaient taillés en lanières (laine défaits) pour être tissées sur du fil et en faire des catalognes utilisées comme couvertures de lit.

Les tricots étaient faits avec la laine des moutons: bas, foulards, mitaines, gants, gilets. Assises dans leur chaise bercante, les femmes tricotaient le soir, à la lueur de la lampe à l'huile pendant que les enfants faisaient leurs devoirs scolaires autour de la grande table.

À l'automne, lors du battage, lorsque le grain était séparé de la tige, on choisissait les meilleures tiges pour les tresser et les coudre à la main confectionnant ainsi des chapeaux de paille pour travailler dans les champs l'été.

Le jardin fournissait les légumes pour l'alimentation: oignons, carottes, navets, choux, fines herbes, etc. Il y avait même une plate-bande pour les fleurs. Une partie du jardin servait de verger où étaient plantés pommiers, pruniers, cerisiers et framboisiers. On faisait de la gelée de cerises et de framboises et même du vin de "gadelles" pour le temps des fêtes. Ainsi, chaque famille se suffisait à elle-même en récoltant ce qui était nécessaire à sa subsistance.

Le savon était fabriqué à la maison avec du gras d'animal et du caustique.

Au cours des longs hivers, les hommes coupaient du bois pour les besoins de la construction ou le chauffage. Les maisons étaient chauffées avec des poêles à bois, d'abord à deux ponts. Les bûches déposées dans la partie du bas donnaient la chaleur. La partie supérieure servait pour faire la cuisine. Sur le dessus, il y avait une bouilloire, appelée "bombe" qui fournissait l'humidité de la maison. Au second étage, un petit poêle ou fournaise réchauffait les chambres par temps froids.

En dehors de la maison, il y avait le fournil qui servait de cuisine d'été pour les mois de juin, juillet et août. Pendant ces mois, la maison qui contenait les chambres restait fraîche et propre. Dans le fournil ou à proximité, à l'extérieur, le four à pain cuisait une fournée par semaine.

En plus de la cuisine et du ménage, les femmes faisaient le lavage, la couture, le tricot et toutes les autres tâches ménagères et s'occupaient des nombreux enfants, jusqu'à vingt dans certaines familles. Le bon Dieu donnait les enfants et personne n'avait le droit d'en refuser la venue. C'est ainsi que s'est formée la race canadienne-française grâce à la vaillance et au courage des parents. La famille se composait souvent de trois générations.

Au temps des boucheries, chaque cultivateur tuait un cochon, un boeuf et des poules. Les femmes faisaient des cretons et du boudin avec le sang. Les viandes étaient débitées et chaque voisin qui avait aidé à la boucherie avait droit à son morceau. Ce qui restait était placé dans la laiterie pour être gelé et conservé pendant l'hiver. De même pour les autres provisions: beurre, pâtisseries, croquignoles, beignes, tartes... On entendait jamais parler de voleurs même si les portes n'étaient pas verrouillées.

L'entraide existait entre les voisins à plusieurs occasions. Les corvées se pratiquaient couramment. Elles étaient organisées pour aider à construire une grange, faire les foin ou autres travaux qui demandaient une main-d'oeuvre plus nombreuse. C'était une insulte d'offrir de l'argent pour un service rendu. Le remerciement était: «Dieu te le rendra au Centuple.»

### **Les sols de Saint-André**

Les sols de la série Saint-André (15 544 acres), nommés d'après cette paroisse sise à vingt kilomètres à l'ouest de Rivière-du-Loup, comptent trois types: le loam sablo-graveleux (11 682 acres), le loam sablo-schisteux (1 742 acres) et le loam sablo-graveleux et pierreux (2120 acres). À cause des variations nombreuses dans la proportion, la forme et la dimension du gravier, il serait possible de multiplier considérablement les types et les phases dans cette série.

Dans le Bas-Saint-Laurent, les sols Saint-André (loam sablo-graveleux) sont importants puisqu'ils forment dans les régions de Kamouraska et les régions limitrophes de Lotbinière à Matane, une bande de terre à peu près continue de l'ouest à l'est, nommée Basses Terres du Saint-Laurent et d'une largeur de quatre à six milles longeant le fleuve. Cette bande de terre occupe les terrasses ou gradins de plage, qui ont été édifiés par la mer Champlain lors de son retrait. Ces terrasses, au nombre de quatre à six, sur un espace d'environ un mille, sont toutes étagées entre deux cent vingt-cinq (225) et quatre cent vingt-cinq (425) pieds d'altitude. De plus, elles ont une orientation générale parallèle au fleuve Saint-Laurent, soit de 45° degrés nord-est. Le microrelief est légèrement ondulé ou vallonné, avec des pentes générales perpendiculaires au fleuve de 4% à 10%; les rebords des terrasses sont plus abrupts et leurs pentes peuvent atteindre 15% et plus. Les parties les plus uniformes du relief sont des lambeaux de plaine situés à des niveaux inférieurs à deux cents pieds et constitués par les sédiments marins fins de la mer Champlain et par les dépôts limoneux plus récents accumulés dans les baies du fleuve actuel. À partir de deux cents pieds, s'étagent une série de terrasses ou de cordons graveleux étroits, entrecoupés de vallées étroites qui s'allongent parallèlement au fleuve.

Le matériau originel est constitué d'un sable graveleux ou d'un gravier sableux à proportions variables de grès, de schistes ardoisiers, de schistes argileux et de quartzite, dont la coloration varie du gris au vert et au brun rouge. D'une manière générale, les pierres ou cailloux ont une dimension de un à trois pouces de longueur; à certains endroits, les pierres arrondies ou les schistes émoussés ont de trois à cinq pouces de longueur. À l'état vierge, ces sols sont généralement très pierreux en surface, avec des boulders énormes. La plupart des sols de Saint-André sont épierrés.

À cause de la nature poreuse du sol et de son substratum graveleux, les sols Saint-André sont très bien drainés et souffrent même parfois de la sécheresse au cours de l'été. Fort heureusement, la pluviosité abondante de la région compense dans une certaine mesure cet excès de drainage; ces sols n'auraient certes pas, dans des zones climatiques plus sèches, une grande valeur agricole. La végétation arborescente est celle de l'érablière à caractère septentrional, contenant un certain apport de sapins, d'épinettes et de merisiers. Dans les pâturages négligés, on observe l'épervière orangée et piloselle, l'oseille et la danthonie; dans beaucoup de pâturages abandonnés, l'épinette blanche est l'espèce pionnière envahissante.

Les sols cultivés ont une coloration brune à brun jaune. En surface, ils contiennent toujours une certaine proportion de roches, lesquelles ont été enlevées et entassées à divers endroits dans le champ ou enfouies sous la terre à l'aide de "bulldozer". Le pouvoir de rétention pour l'eau et les engrais est bonne à cause de leur texture riche en limon et en argile;

cependant le substratum est également très perméable ce qui fait dire, à juste titre, aux cultivateurs, qu'ils sont «paniers percés». Conséquemment, le niveau de fertilité est faible ou moyen. Aussi faut-il de généreuses applications de pierre à chaux et d'engrais chimiques pour obtenir des récoltes rentables. Ces sols, relativement pauvres de leur nature, répondent bien aux amendements et aux engrais, tout particulièrement à la chaux et aux phosphates. Il n'est pas économique d'utiliser ces sols pour les grains et le chou-de-Siam, sans emploi rationnel de fumier et d'engrais chimiques.

Leurs bonnes conditions de drainage les rendent favorables à la culture de la pomme de terre, du fraisier et des arbres fruitiers. La culture de la pomme de terre s'oppose à celle des légumineuses, car cette dernière requiert de trois à six tonnes de pierre à chaux, tandis que dans la première, une réaction élevée favorise la gale commune de la pomme de terre. Le cultivateur doit donc opter entre ces deux modes d'utilisation du sol. Lorsque la main d'oeuvre est suffisante et la ferme assez grande, une certaine superficie est réservée à la culture de la pomme de terre; sur cette étendue, aucun amendement calcaire direct n'est pratiqué dans les rotations.

Les sols de Saint-André fournissent d'excellents matériaux et sont utilisés abondamment pour la construction des routes comme en témoignent les quelques gravières. À cause des approvisionnements extrêmement abondants de gravier et de sable dans le Bas-Saint-Laurent, il semble qu'il serait facile de construire des routes à l'épreuve du gel et du dégel, un peu à l'instar des remblais des voies ferrées.

Le sol sablo-graveleux est excellent pour la culture des pommes et des prunes. Il est bon pour la culture du mil, du trèfle, de l'avoine, de l'orge, de la luzerne, du maïs, des petits fruits et des pommes de terre. Ce sol est médiocre pour la culture des pois et des choux de Siam et pauvre pour la culture de la betterave à sucre.

Le loam sablo-schisteux de Saint-André diffère du loam sablo-graveleux, décrit précédemment par une plus grande abondance de gravier fin et de schistes limoneux et argileux; ceci confère une meilleure texture et une meilleure capacité de rétention pour l'eau et les engrais. Quant aux autres propriétés physiques et chimiques du sous-sol, elles sont à peu près semblables dans les deux types. Ce type de sol est excellent pour la culture du maïs, du fourrage, des pommes, des prunes, des petits fruits et des pommes de terre. Il est bon pour la culture du mil, du trèfle, de l'avoine, de l'orge et de la luzerne. Ce sol est médiocre pour la culture des pois et des choux de Siam et pauvre pour la culture de la betterave à sucre.

À divers endroits, surtout au voisinage des affleurements rocheux, les sols de Saint-André (sablo-graveleux et pierreux) sont très rocailleux et contiennent généralement des cailloux arrondis et constitués de grès et de quartzite très durs, en plus grande proportion que dans les deux types

dominants du Saint-André décrits plus haut. De plus, ces sols sont rarement épierrés et sont inutilisables présentement pour l'agriculture. Leur vocation est plutôt forestière qu'agricole.

### **La forêt**

À Saint-André, la superficie désignée "zone verte" représente une superficie de cinq mille huit cent cinquante-sept (5857) hectares. Plusieurs espèces résineuses, sapins, épinettes et merisiers, y croissent abondamment. L'érable constitue aussi une des principales espèces de caducifoliés (arbres à feuilles caduquent, se renouvelant chaque année). La forêt est dense surtout à l'intérieur des terres.

### **Les terres et les cultures en 1956**

En 1956, selon le recensement agricole, la superficie totale occupée par des fermes à Saint-André est de douze mille six cent soixante-et-treize acres (12 673). Les huit mille quatre-vingt-trois acres (8083) de terre défrichée représente 63,8%. Cinq mille deux cent quarante-quatre (5244) acres sont en culture et deux mille six cent cinquante-neuf (2659) sont en pâturage. Quatre mille cinq cent quatre-vingt-dix acres sont de la terre non-défrichée, soit 36,2%. Deux mille sept cent trente-neuf (2739) acres sont occupés par des terres à bois.

À Saint-André, les soixante-douze (72) exploitants cultivent vingt-six (26) acres en blé, mille cinq cent soixante-huit (1568) acres en avoine, quatre-vingt-un (81) acres en orge, trente-quatre (34) acres en seigle, cent trente-et-un (131) acres en grains mélangés, deux mille cinq cent cinquante (2550) acres en foin cultivé, dix-huit (18) acres en maïs d'ensilage, cinq cent trente-six (536) acres en autres cultures fourragères, deux cent quinze (215) acres en pommes de terre.

Sur les fermes, vivent cent trente-trois (133) chevaux, mille huit cent deux (1802) bêtes à cornes, six cent trente-huit (638) moutons, mille soixante-huit (1068) porcs et trois mille cent douze (3112) poules et poulets.

### **Les marchés**

Les marchés de Québec et de Montréal absorbent à eux seuls au-delà de 90% des produits suivants: bovins, veaux, porcs, agneaux, moutons, beurre, fromage et pommes de terre. Le reste de la production est écoulé sur le marché local et régional. À l'exception des pommes de terre, la totalité de la production horticole est vendue dans la région.

## **Honneur à deux cultivateurs de chez nous!**

Au cours des années 1985 et 1986-87, deux fermes de Saint-André se méritent le prix de "La ferme élite" du comté de Kamouraska. Ce sont les "Ferme Pétri", propriété de MM. René et Jocelyn Pelletier, deuxième rang, et "Ferme Missipi", propriété de Louise Laplante et Claude Ouellet, fils de Camille, au rang Mississipi.

### **Quelques fermes spécialisées**

Au rang Mississipi, existent deux fermes transformées pour la production spécialisée. La Ferme Marichel, sise au 127, Chemin Mississipi, produit des fruits: fraises et framboises qui peuvent être cueillies par les acheteurs. Un peu plus à l'ouest, au 131, Chemin Mississipi, la Pépinière Saint-André offre depuis quelques années déjà plusieurs variétés d'arbres et arbustes.

Depuis plusieurs années, la ferme de Valmore Michaud et fils, 50-A, rue Principale, produit des pommes de terre. De Blois et Martin, 129, route 132 Est, sont producteurs de prunes. Maurice Dumas, 190, Route 132 Est, pour sa part, fait l'élevage de moutons.

### **L'agriculture à Saint-André aujourd'hui**

Selon le Ministère de l'Agriculture, vivent en 1990, à Saint-André, cinquante-trois producteurs agricoles qui cultivent surtout les fourrages (2428 hectares), l'orge (258,6 hectares), l'avoine (207,2 hectares), les céréales mélangées (89,9 hectares), les pommes de terre, le rutabaga, les carottes, les fraises et les framboises. Ils possèdent huit cent quatre-vingt-trois (883) vaches laitières, deux cent dix-neuf (219) vaches de boucherie, trois cent soixante-treize (373) brebis et treize (13) truies. Le quota laitier s'élève à cent trente-quatre mille trois cent quatre-vingt-cinq (134 385) kilogrammes et mille deux cent soixante-huit (1268) litres par jour. Le volume de lait expédié annuellement est de quatre millions cent quatre-vingt-quinze mille (4 195 000) litres de lait. Les ventes pour le secteur laitier représentent la somme de 2 415 000\$, le secteur "bovin", 200 000\$, le secteur "ovin" 80 000\$. Les fruits et légumes rapportent 200 000\$ et les céréales 145 000\$. Les produits de l'agriculture répondent amplement aux besoins de la population (neuf fois). L'auto-suffisance est plusieurs fois dépassée en ce qui concerne la production du lait, des oeufs, des viandes de boeuf, de porc, de mouton et des volailles. Les producteurs agricoles de Saint-André contribuent à l'approvisionnement alimentaire des zones urbaines. La valeur approximative des terres (fond de terre, bâtisses, troupeau, quota) est estimée à 9 000 000\$.

Le milieu rural représente 99,2% de la superficie totale du territoire zoné agricole, si l'on fait exception des îles. La principale fonction rurale de Saint-André est l'agriculture active qui s'accapare 58% du territoire couvert par la zone agricole permanente. Les terres à potentiel élevé sont dispersées sur l'ensemble du territoire. Néanmoins, leur pleine utilisation agricole justifie un contrôle rigoureux des constructions et des ouvrages autres qu'agricoles.

Le territoire se caractérise aussi par la présence du couvert forestier qui occupe 24% de la superficie municipale. Cette activité, plus marginale, est complémentaire à l'agriculture. La friche est également présente et couvre 9% du territoire.

Si l'agriculture occupe encore aujourd'hui la place de premier plan qu'elle a toujours eue dans l'économie québécoise, elle le doit d'abord à ceux et celles qui n'ont cessé de rechercher l'excellence dans la qualité de leurs produits et la gestion de leurs fermes, à travers les difficultés et les profondes mutations que notre société a vécues. Comme par le passé, les femmes jouent un rôle important dans l'exploitation des fermes. Le syndicat des agricultrices de la Côte-du-Sud, fondé en septembre 1987 et affilié à l'U.P.A., confirme les droits des femmes en agriculture.

Le monde et le paysage agricoles ont beaucoup changé depuis deux cents ans; il faut s'attendre à ce qu'ils évoluent durant les prochaines décennies. Malgré les lents et pénibles débuts et les nombreuses difficultés rencontrées par les pionniers, cette rétrospective témoigne de la capacité des producteurs agricoles d'être de leur temps et qui permet à plusieurs d'évoquer des souvenirs de la ferme, laisse entrevoir un avenir prometteur pour les agriculteurs de demain, entrepreneurs audacieux, dynamiques, compétents qui dirigeront de vastes fermes à productions spécialisées.

Collaboration: Gervais Darisse, agronome (Statistiques 1956), Marguerite Morin (Vie agricole autrefois) Paul-F. Desjardins (Union catholique des cultivateurs)

Recherche: Jeannine Ouellet Boucher

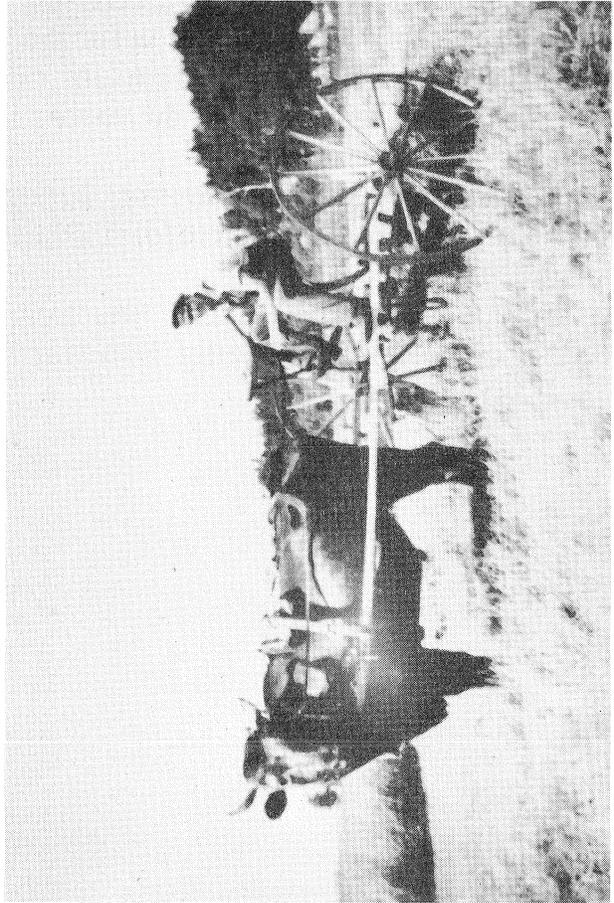
Rédaction: Jeannine Ouellet Boucher



22. Charles Charest et son arrache-roches Desjardins.



23. Didier Dionne et sa faucheuse à foin.



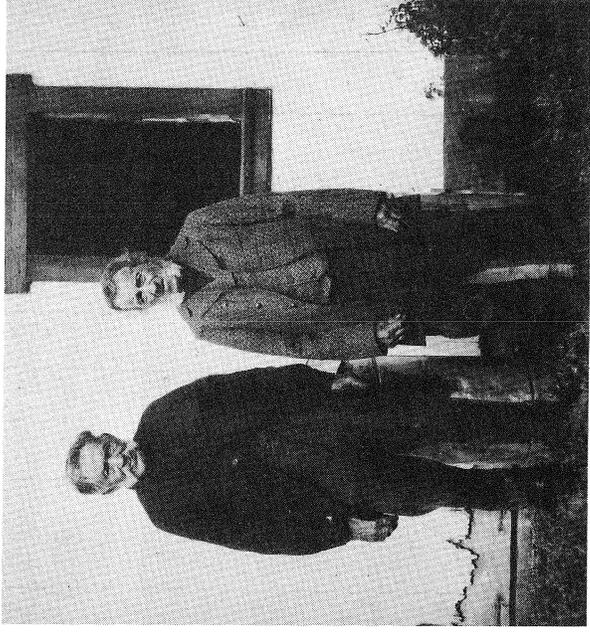
24. Henri Bélanger et son râtelier à foin.



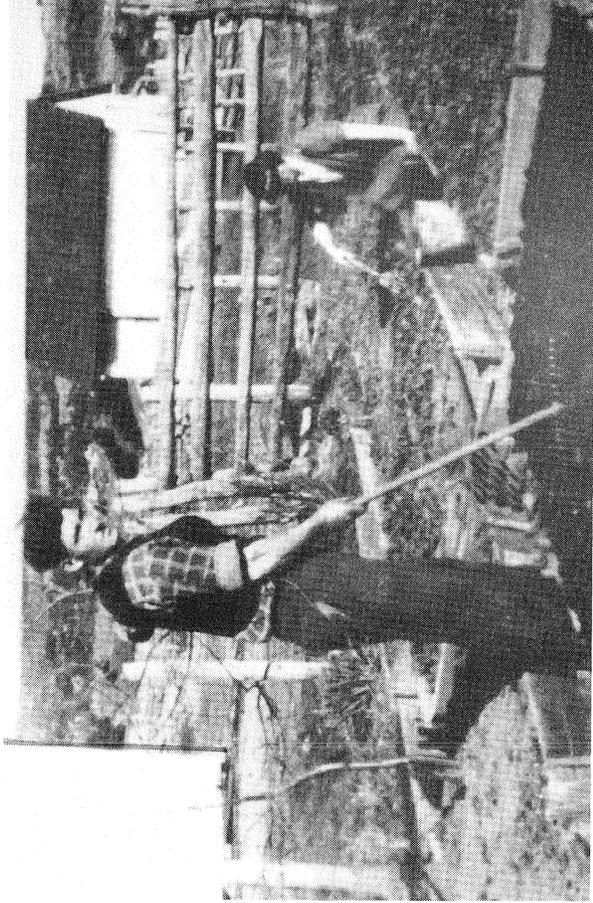
25. Au temps des foins! Omer Ouellet et sa charrette (vers 1930).



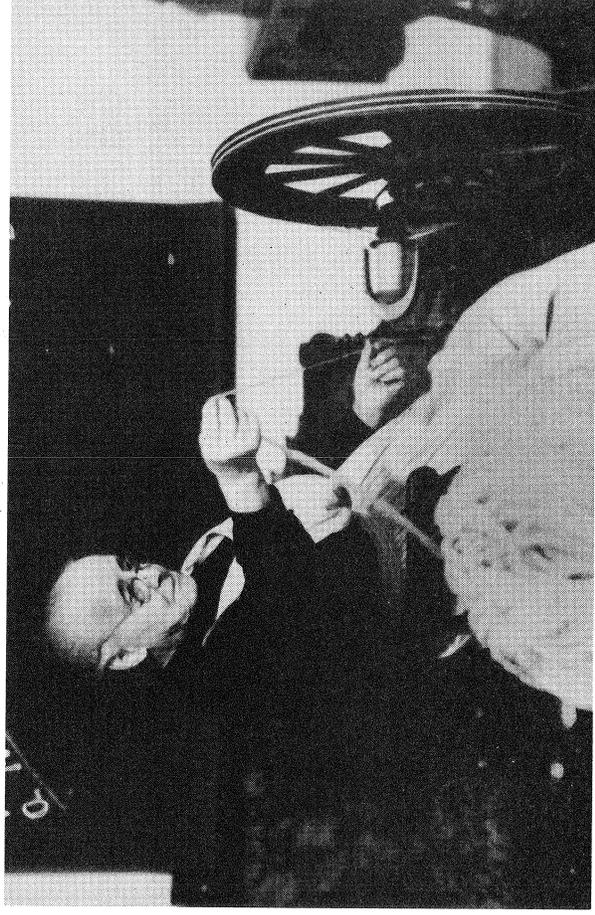
26. Les boucheries! Lucien Dionne, Camille Saint-Pierre et Jean-Marc Dionne.



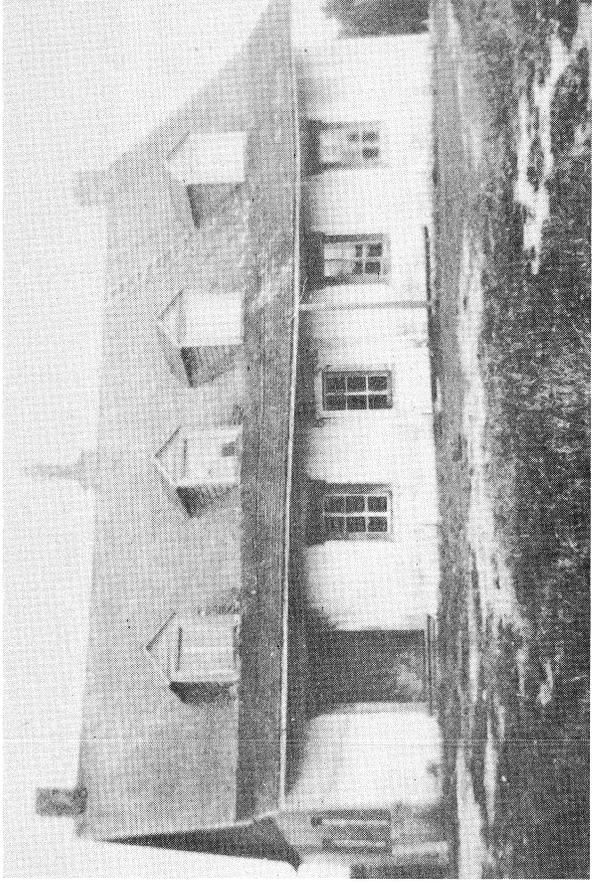
27. Les bidons à lait! Létuce, 89 ans, et Chrysologue Ouellet, 86 ans (en 1918).



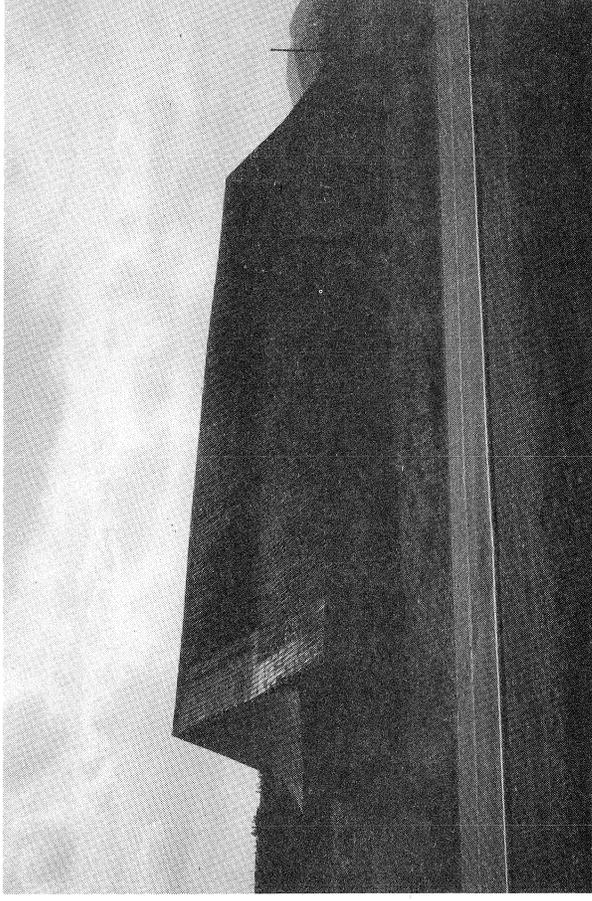
28. Le jardinage! Joséphine Ouellet (Mme Octave Saint-Pierre) et son fils Aurèle.



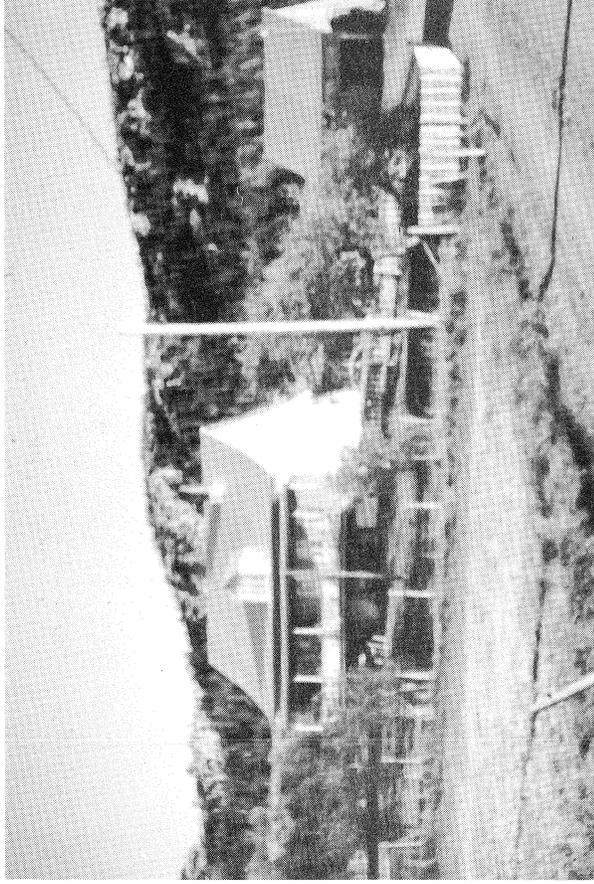
29. Filage de la laine! Elizabeth Laforest (Mme Jules Lévesque) & Leonore D'Espérance



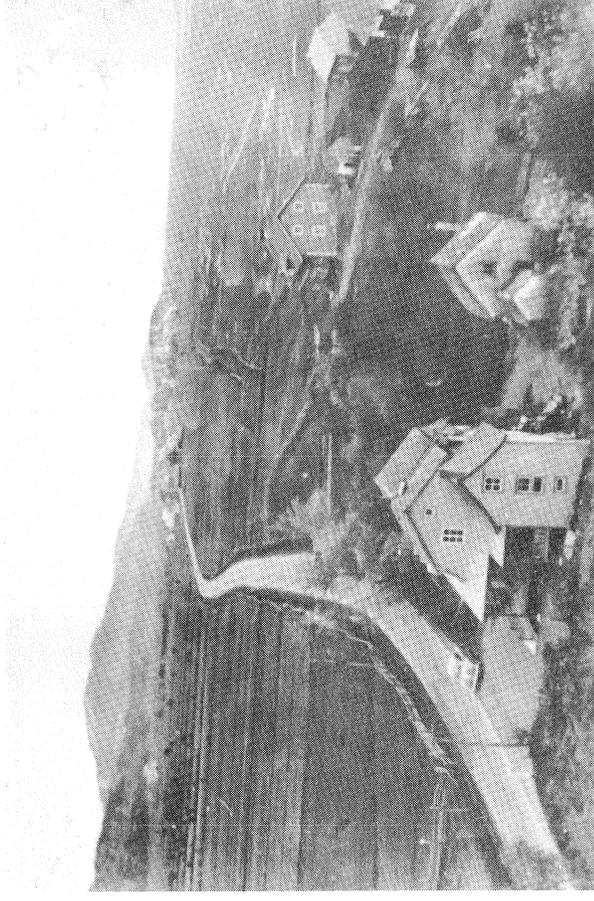
30. Maison située près du verger de Charles-Alfred Roy Desjardins, construite au sud de la montagne.



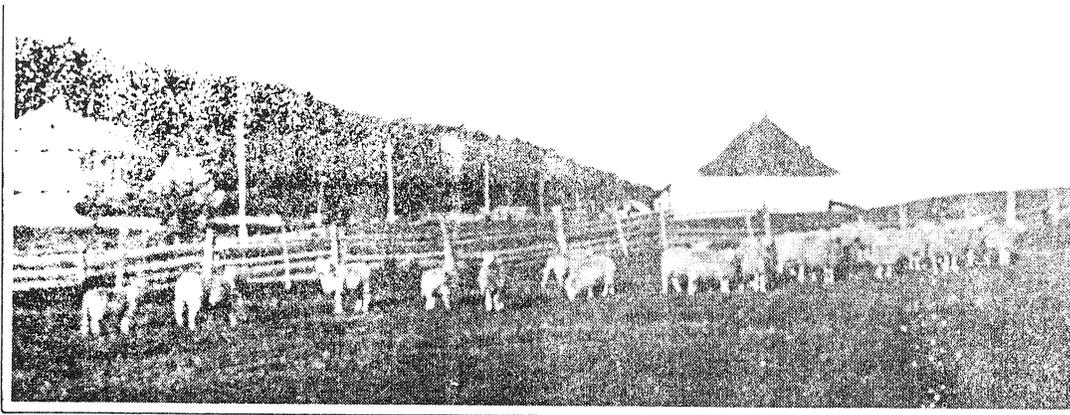
31. Grange-étable des LeBel (99, route 132 Est).



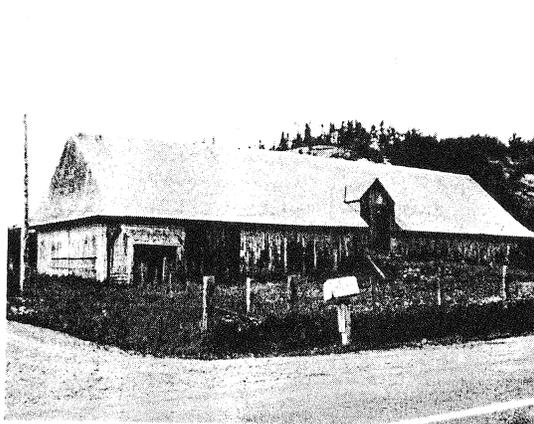
32. Maison appartenant aux Michaud depuis dix générations, bâtie vers 1750, sise au 264, route 132 O. propriété de Roger Michaud, plus ancien cultivateur de Saint-André.



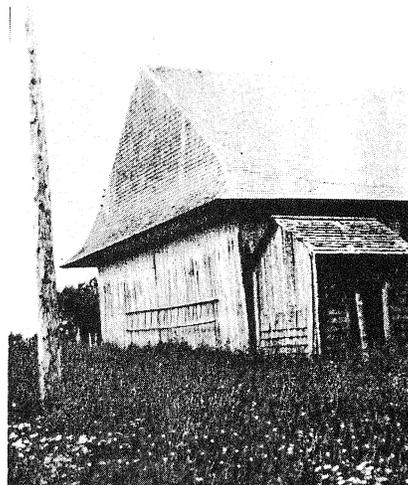
33. Route nationale (132 Est) vers 1940, maison la plus près, celle de Vianney Ouellet sise au 77, la plus éloignée, celle d'Albert Boucher, puis Philippe Vaillancourt (incendrée en décembre 1958).



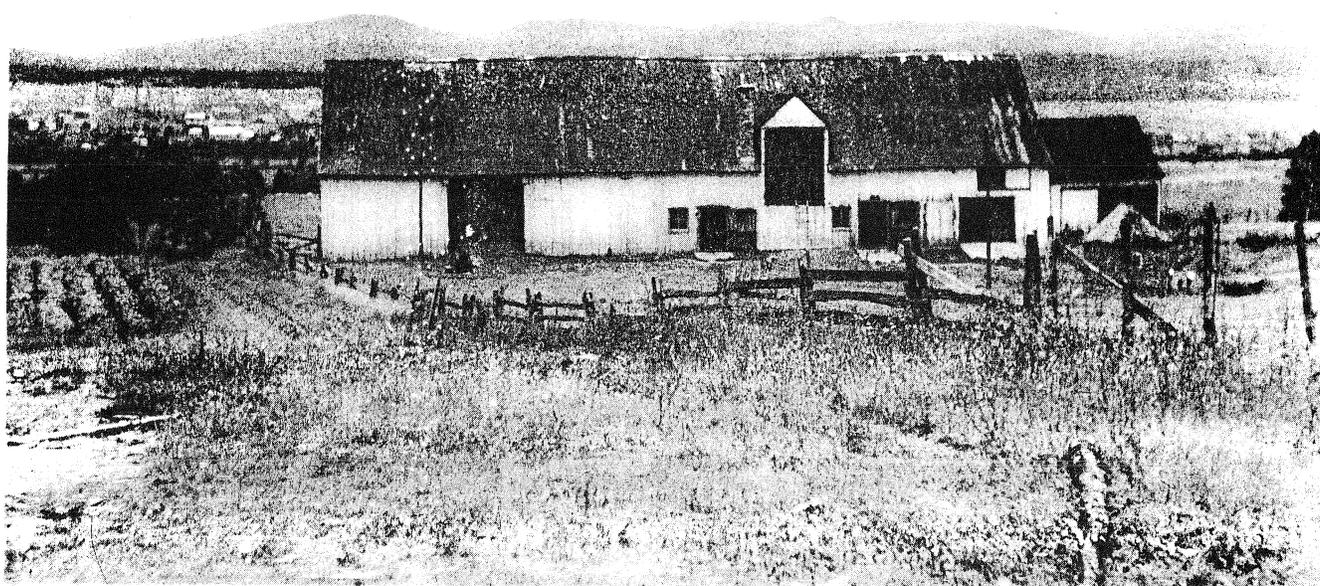
34. Beau troupeau de moutons Cheviot, chez Joseph-A. Morin, concurrent pour la médaille d'or en 1932



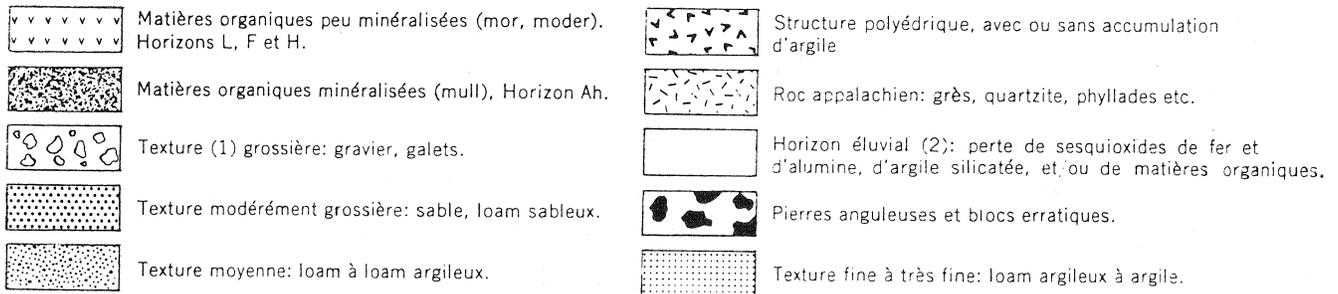
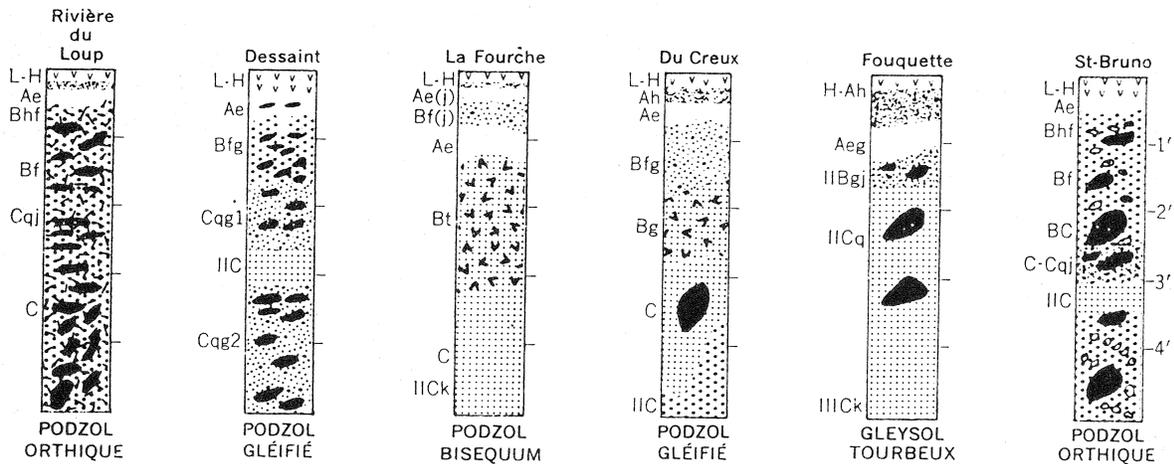
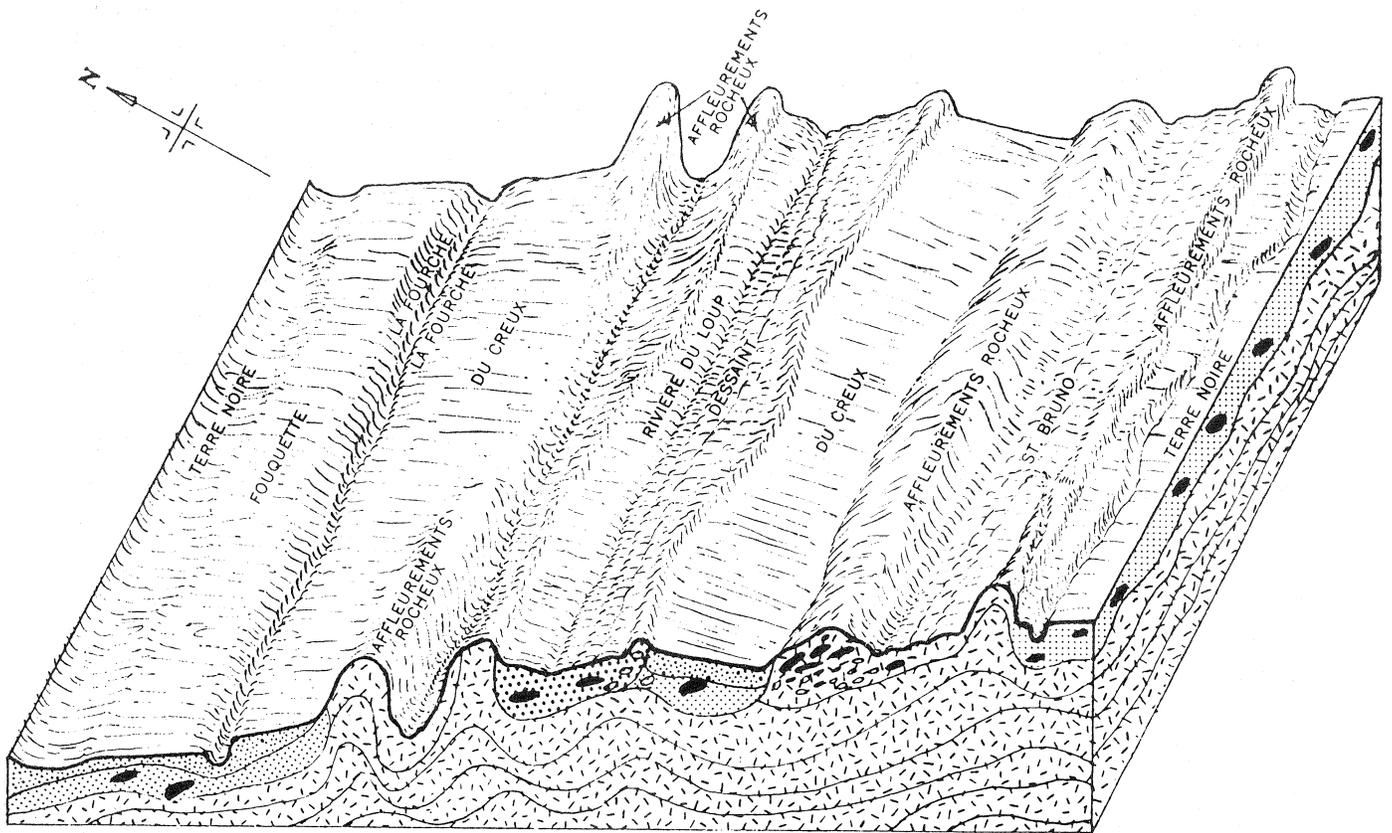
35. Grange-étable avec pignons à larmier (ferme Honoré Michaud, puis Patrice, Aurèle et Vianney Ouellet



36. Détail du larmier.



37. Granges-étables avec toiture à versants droits, modèle de la plupart de celles de Saint-André à une certaine époque



Notes (1) – Afin de ne pas multiplier les symboles, seulement le groupe textural auquel appartient l'horizon est indiqué.

(2) – L'horizon illuvial ou d'accumulation n'apparaît pas avec un symbole particulier mais peut être déduit par la nature des horizons B.v.g. Bhf signifie un horizon d'accumulation d'humus et de fer.

## 8. Relief et position relative des principales séries de sols des Basses-Terres de l'Estuaire, sises en bordure des Hautes Terres.

## Chapitre 5

### **La vie maritime**

#### Chantier maritime et goélettes à Rivière-des-Caps

Bien avant la fondation de Saint-André, au début du régime anglais, pendant les mois de navigation, c'est un va-et-vient continu. Des goélettes font la navette entre notre région et Québec pour transporter différentes marchandises. Ces goélettes, appelées "voitures d'eau", étaient fabriquées à Rivière-des-Caps et à la Pointe-Sèche, vers 1835.

À cette époque, les colons ont peu de loisirs pour voyager, les routes par terre sont à peu près inexistantes; il faut attendre le passage des goélettes et payer un shilling (ancienne unité monétaire anglaise, valant un vingtième de la livre, ou douze pence) ou entreprendre le voyage en canot d'écorce en été.

"Il y eut même, chose incroyable, en avant de la pointe est du Cap de la Rivière-des-Caps, un chantier maritime qui y a été actif très longtemps. Les anciens nous en ont souvent parlé et on peut voir encore aujourd'hui, la rampe de lancement qu'ils avaient pratiquée, à coups de mine à la poudre noire, sans doute, dans la pierre vive de la falaise, pour leur faciliter la mise à l'eau de leurs bateaux. Il s'agissait de robustes goélettes à voiles, construites en bois et d'une jauge de quarante (40) à soixante-dix (70) tonneaux environ, destinées au transport commercial entre les établissements de la région et Québec.

Elles étaient particulièrement actives très tôt, le printemps, dès le départ des glaces, pour transporter le sucre et le sirop d'érable nouveaux de même que le poisson que l'on venait de prendre. Parfois aussi, on ajoutait du bois en pièces ou en madriers, qui était bienvenu là-bas. Des barils de gros lard salé, du jambon cru, des fourrures à préparer, des peaux vertes à tanner, du bardeau de cèdre taillé à la main et bien d'autres produits de la campagne faisaient aussi partie de la cargaison. Au retour, c'étaient surtout des produits industriels qui constituaient le chargement: outils, instruments divers, étoffes fines, cotonnades, vaisselle, ustensiles de cuisine et d'agriculture, comme écrivaient les notaires du temps, objets manufacturés de toutes sortes, épingles, aiguilles, fil à coudre, vitres à fenêtre, mélasse et rhum des Antilles, etc...

[...] Tard l'automne, le plus près possible de la Toussaint, la goélette faisait son dernier voyage avant l'hivernage. On la chargeait de fruits et de légumes, pommes de terre, navets, choux, poireaux, herbes salées, tinettes de beurre et de sardines salées, enfin de produits de toutes sortes, de la maison, de la ferme et de la mer, pièces de flanelle ou de toile de lin,

travaux d'artisanat, viandes et poissons salés ou fumés, huile de phoque pour l'éclairage, huile de marsouin pour divers usages, bois sec de cheminée, érable ou merisier, enfin tout ce qui pouvait intéresser les négociants de la ville parmi les produits de la campagne.

Le retour fort attendu de la goélette apportait au marchand local le renouvellement de sa marchandise pour l'hiver, casques et manteaux de fourrure pour la famille, objets manufacturés, tels que haches et scies pour l'abattage du bois durant l'hiver, rubans et dentelles pour maman et les grandes filles, pièges et fusils de chasse pour les jeunes gens. Si la vente avait été excellente, on achetait pour la maison l'horloge qu'on désirait depuis si longtemps, ou encore, un poêle de fer, appareil considéré longtemps comme le summum du grand luxe, qu'on trouve rarement ici avant 1775". (Le Marquis, C. N.-D. du P.)

### **Goudron et chanvre, nécessaires à la construction des vaisseaux**

En 1729, l'intendant envoie à Rivière-Ouelle un détachement de vingt-cinq soldats et deux sergents pour travailler à la fabrication du goudron. Ce premier essai s'est avéré non rentable: chaque baril de goudron revenait à plus de quarante-trois livres (£43) alors qu'on le vendait de vingt à vingt-cinq livres (£20 à £25) en France et un peu plus cher dans la colonie. En 1735, on fabrique à la Baie Saint-Paul et à Rivière-Ouelle, jusqu'à quatre cents barils de ce produit huileux servant à imperméabiliser le bois. La discontinuation de la construction des vaisseaux du Roi aux chantiers de Québec a donné le coup de mort à cette industrie en Nouvelle-France. Dans la région, les noms de "prairies des Goudrons" au troisième rang de Saint-Germain de Kamouraska et de "rivière Goudron" qui va de Saint-André se décharger dans la rivière Kamouraska à Saint-Pascal viennent sans doute de là. À la même époque, on stimule la culture du chanvre avec lequel on fabrique cordages et voiles. (K)

En 1744, la crise économique devient évidente: l'industrie du goudron, entre autres, disparaît, sauf à Kamouraska et à Rivière-Ouelle où des gens persévérants en fabriquent encore en petites quantités...(RO)

### **Vie maritime dans Kamouraska en 1813**

L'arpenteur Bouchette, dans son rapport, nous renseigne sur l'état de notre comté en 1813 qui contient cinq paroisses, quatorze vaisseaux (goélettes), trois chantiers maritimes, deux bateaux à quille, tonnage trois cent soixante-dix-sept.

### **Vie maritime à Saint-André vers 1828**

Joseph Bouchette, arpenteur-général du Bas-Canada et lieutenant-colonel de la milice canadienne publie en 1832, les statistiques suivantes pour la paroisse de Saint-André: les habitants possèdent deux navires et quatre embarcations d'un tonnage de cent quatre-vingt-cinq. Ces données avaient sans doute été colligées vers 1828.

### Quai et chantier maritime à la Pointe-Sèche

À la Pointe-Sèche, c'est grâce à l'entrain de Joseph-Marie (dit José) Desjardins si la navigation devint une profession de famille. Navigateur de profession et par nécessité, car sa terre trop exigüe l'empêche de pourvoir aux besoins de sa famille. Le 6 octobre 1663, c'est en se rendant aux Pèlerins avec ses fils Praxède et Didier que Joseph-Marie se noie suite au chavirement de leur navire. Le frère de Joseph-Marie, Ignace, célèbre fabricant de tinettes, lance les Desjardins dans la construction navale. Il construit un quai, long de cent pieds, s'avancant en eau assez profonde à marée haute. Au bout, on élève un grand hangar pour l'entreposage des marchandises, des outils et de tout le matériel nécessaire à la construction des goélettes et des autres navires à fort tonnage. Le chantier naval s'installe entre la rive et le Chemin du Roi.

Le seigneur de l'Islet-du-Portage, John Saxton Campbell, convoite les bénéfices qu'il peut tirer du domaine de la Pointe-Sèche pour son commerce du bois, indispensable à l'Angleterre pour la construction de ses vaisseaux. C'est ainsi que les beaux pins de la "pinière" (deuxième rang) après avoir emprunté la route du Petit-Sault sont embarqués sur les vaisseaux en direction de l'Angleterre.

Le seigneur Campbell construit sur fondation de pierres, un quai jusque dans la mer, long d'un quart de mille ou sept arpents. Pour recevoir les gros navires d'Angleterre, il construit au large des bas-fonds, un biloque (môle ou jetée) de deux cents pieds ou soixante-dix mètres de long. Les barges et goélettes transportaient, dit-on, les cargaisons, marchandises ou passagers, entre le môle et le quai.

Le chantier maritime de construction de goélettes, l'un des quinze au Québec, est bâti en 1835. Antoine Ernst est maître charpentier en chef. Les goélettes construites à la Pointe-Sèche sont entièrement faites à la main. Les billots sont coupés dans la forêt de pins, d'épinettes et d'autres essences, transportés au chantier, placés sur des travers élevés et mis en planches avec un godendard (grande scie), à bras d'hommes. La pièce posée sur deux chevalets, un homme se met debout sur le billot. Ce travail occupe quotidiennement trois ou quatre groupes d'hommes pour une période de dix à douze heures. Les côtés du bateau sont coupés dans la forêt et choisis parmi les arbres courbés ou les racines. Quant aux planches, on les fait

tremper dans la vapeur pour les rendre plus malléables. Pour les joints, on se sert de chevilles de bois. L'étanchéité est obtenue par le calfeutrage et une application de goudron "coltar". On s'applique à donner aux navires les lignes ou contours, le galbe assurant vitesse et élégance car la concurrence est féroce entre constructeurs et fabricants de goélettes (petits navires à deux mâts) et les grands trois-mâts. Pas plus de sept à huit navires dont, la "Providence", "La Grande Providence" et l'"Amélia" sont construits à la Pointe-Sèche; le dernier, le "Lord Elgin".

Le recensement de 1851 nous révèle la présence à Saint-André d'un quai de mille cinq cents (1500) pieds de long appartenant à John Saxton Campbell.

### **Les Desjardins, navigateurs et constructeurs de navires**

Joseph-Marie dit José Desjardins, navigateur avant 1831, aide la construction navale à se développer. Grâce à lui, la navigation devient une profession de famille. Joseph-Marie Desjardins est le père de Charles-Alfred Roy dit Desjardins né en 1846.

Joseph Desjardins, fils aîné de Joseph-Marie dit José, gros homme pesant trois cents livres et pourvu d'une force herculéenne peut soulever un poids de mille livres. Il navigue entre le Canada, l'Europe et les États-Unis sur son beau voilier La Grande Providence, accompagné de ses fils Florian et Philippe. Vers 1855, le navire essuie une violente tempête au large des Bermudes. Joseph, balayant le pont, est emporté par une énorme vague. Découragés par cette fin tragique de leur père, les deux fils ramènent péniblement l'embarcation endommagée. Renonçant désormais à la navigation, ils vendent La Grande Providence et s'exilent à Lewiston, Maine.

Hardi et tenace, David Desjardins, un autre fils de Joseph-Marie dit José, connaît les plus dangereuses aventures! Jusqu'en 1874, David est constructeur de navire et navigateur au long cours. Il construit la goélette Providence (aussi appelée Petite Providence), plus petite que sa soeur La Grande Providence. Un jour, dans le détroit de Belle-Isle, La Petite Providence s'engloutit, écrasée par des banquises. Abandonnant la goélette, l'équipage se réfugie sur une banquise. Six jours durant, le vent et les vagues les pousse désespérément vers les côtes de Terre-Neuve. Enfin, après de nombreux signaux de détresse, un capitaine complaisant les prend à son bord, ils sont sauvés!

Peu de temps après cette aventure, à l'automne 1858, un nouveau naufrage d'une autre goélette se produit sur les côtes de l'île d'Anticosti, surnommée autrefois "cimetièrre des navires", car au XIXe siècle, on y a officiellement enregistré cent quarante-quatre naufrages. En mai 1859,

après avoir lutté contre la faim, le froid et les ours polaires, un navire ramène les navigateurs à la Pointe-Sèche.

Le 24 avril 1860, David Roy-Desjardins achète une goélette nommée Marie-Louise de vingt-deux tonneaux 1740/3500, propriété d'Hubert Warren, navigateur de La Malbaie. Le 4 mars 1861, devant maître Alexandre Fraser, il la vend pour la somme de \$640 à Pierre Drapeau, navigateur de Sainte-Luce.

En 1864, David met en chantier un trois-mâts. Trois ans plus tard, l'Amélia, le plus gros navire jamais construit au chantier maritime de la Pointe-Sèche, est prête à prendre la mer. Durant cinq ans, David parcourt l'Atlantique en tous sens. Un jour, traversant de Liverpool à Baltimore, une cruelle tempête faillit faire sombrer son navire. Après avoir réparé l'Amélia, David revient à Saint-André. Il remet le navire à ses fils David et Arsène et termine paisiblement sa vie sur sa terre qui deviendra propriété de son fils Frédéric, puis de son petit-fils Camille et enfin, de son arrière-petit-fils Paul-F. Desjardins. David s'éteint au Couvent-Hospice érigé par son frère le 29 septembre 1909, à quatre-vingt-six ans. En 1874, Arsène et David, fils, partent à destination de l'Europe. Après une escale aux îles Saint-Pierre et Miquelon, un ouragan engouffre l'Amélia et ses hommes en quelques minutes. La mer ne ramena aucune épave, aucun cadavre.

Un autre fils de Joseph-Marie dit José, Olivier, est pilote sur le fleuve dès 1830. Il s'y noie en 1833, à l'âge de vingt-quatre ans.

Grâce au quai qu'il construit, Ignace Desjardins, frère de Joseph-Marie dit José, fabricant de tinettes, lance les Desjardins de la Pointe-Sèche dans la navigation et la construction navale. Son fils Théophile perd trois de ses cinq enfants alors qu'ils traversent le fleuve, partis en visite chez des parents de La Malbaie vers 1870. Un autre fils, Ignace, est gardien de phare à la Grosse-Ile à Kamouraska près de laquelle, durant une tempête, il se noie avec son jeune employé Almonzor Desjardins. Un troisième fils, Antoine, aide à la construction navale mais préfère la pêche. Il vend ses prises sur les quais et les marchés de Québec. Toutefois, le fils d'Antoine, Georges devient matelot; malheureusement, il se noie vers 1880.

Le 18 décembre 1861, devant Thomas Michaud, Joseph Desjardins, capitaine et navigateur, déclare que sa goélette Émedine, en "hibernement" dans le bassin de Gaspé, a essuyé une violente tempête.

### **D'autres armateurs et navigateurs à Saint-André**

En 1843, Pierre Valcourt, charpentier, bâtit la goélette Alexandre, de vingt-sept tonneaux 927/3500. Le notaire Alexandre Fraser en est le premier propriétaire. Le 18 décembre 1848, il la vend à Thomas Charette, navigateur de Saint-André, qui la revend le 24 mai 1852 à Anselme Levasseur, navigateur, et à Raphaël Marchand, cultivateur de Saint-André.

Deux ans plus tard, le 3 mars, les nouveaux propriétaires la cèdent à Théophile Chassé, navigateur de l'Isle-Verte pour la somme de cent huit louis. La goélette Alexandre avait hiverné à la Fontaine Claire à Saint-Georges de Kakouna (Cacouna).

En 1851, sont navigateurs: Joseph, Ignace et David Roy (Desjardins), Henry Lévesque, Anselme Levasseur, Thomas, Louis et Jean-Baptiste Charette, Joseph Rousseau, Honoré et Thaddée Lachance, Georges Michaud et Joseph Lizotte. Dix ans plus tard, ce sont: F. Lapointe, David, Ignace et David Roy, Georges Levasseur. En 1871, nous retrouvons deux capitaines de navires: Joseph et David Desjardins, quatre capitaines de goélettes: Hyppolite Rousseau, Anselme Levasseur, David Desjardins et Théophile Dionne et cinq marins: Sabbas Paradis, George Rousseau, Paul Levasseur, Théophile Desjardins et David Desjardins. En 1881, un pilote: Pierre Demers et six navigateurs: Anselme Levasseur, Théophile Desjardins, père et fils, Arthur Desjardins, Théophile Dionne, Napoléon Charette vivent à Saint-André. En 1891, il n'y en a plus que deux: Arthur et Philippe Desjardins.

En 1871, Hyppolite Paradis possède une embarcation. À Saint-André, il n'y a aucun navire à vapeur, mais trois cent vingt (320) parts de navires à voiles d'un tonnage de trois cent vingt-cinq (325) tonneaux et six bateaux. La même année, se déclarent capitaines de goélettes: Hyppolite Rousseau, Anselme Levasseur, David Desjardins, Théophile Dionne, Joseph et David Desjardins sont capitaines de navires.

Le 10 juin 1910, par l'entremise du journal "Le Saint-Laurent", Alfred Desjardins offre en vente son joli yacht à trois voiles avec canot, cent pieds de chaîne, ponté, de vingt-et-un pieds de long sur huit de large.

### **Quelques pilotes**

En 1851, Jacques Fournier et Hervé Simard sont pilotes à Saint-André. Seul Pierre Demers l'est dix ans plus tard.

### **Derniers moments du commerce maritime**

En 1865, le chemin de fer "Le Grand Tronc", passant à deux milles au sud de la Pointe-Sèche, est construit pour relier Rivière-du-Loup à Québec. Aussi, à cette époque, les bateaux à vapeur commencent à relier les grands centres le long du fleuve. À eux deux, ils gagnent la victoire sur le transport par voiliers. Les quelques vingt-cinq à quarante maisons habitées entre 1830 et 1865 par cent à cent vingt Desjardins et autres familles y compris les serviteurs sont tour à tour désertées. Seule une partie du vieux quai est encore visible à marée basse.

De 1856 à 1876, "Le Saguenay", navire à vapeur, voyage entre Québec, l'Islet, Rivière-Ouelle, Rivière-du-Loup, La Malbaie, Saint-Alphonse de

Chicoutimi. À son bord, le capitaine Trefflé Simard entreprend les deux voyages hebdomadaires.

"Le Clyde", navire à vapeur qui voyage entre Québec, Berthier, Ile-aux-Grues, Grosse Ile, L'Islet, Saint-Jean-Port-Joli, Rivière-Ouelle, Kamouraska, Rivière-du-Loup, Tadoussac, La Malbaie, Les Éboulements et Baie Saint-Paul, fait escale à Saint-André. Entre 1876 et 1880, il effectue deux voyages hebdomadaires. Le capitaine P. Turgeon est remplacé en 1878 par L.-Aug. Bernier.

Jusque vers 1935, les marchands de la côte reçoivent encore une bonne partie de leurs marchandises par goélette. Les goélettes servent aussi au transport par voie fluviale du bois de pulpe jusqu'à la fin des années 1960. Le camion, grâce à l'amélioration des réseaux routiers, a réussi à faire disparaître ce qui fut le premier et l'unique moyen de transport, à l'époque des premiers établissements, au début du XVIIIe siècle.

### Un quai au village

Le 2 mars 1857, la corporation du Conseil municipal décide de rédiger une requête demandant un octroi pour la construction d'un quai dans la paroisse. Le 5 février 1890, le Conseil adopte certaines résolutions adressées à Sir Hector Langevin, ministre des Travaux Publics à Ottawa, à propos d'un quai. En effet, ce n'est qu'en 1890 que le quai sera enfin construit par Charles-Alfred Roy dit Desjardins pour la somme de \$16 000.

Le 24 juin 1891 et le 7 avril 1892, les conseillers de Saint-André présentent une requête aux honorables ministres des Travaux Publics à Ottawa demandant de l'aide pour la construction d'un quai.

Le 25 juillet 1899, Charles-Alfred Desjardins écrit au premier ministre canadien, Louis Saint-Laurent, le remerciant pour le montant qu'il a désigné pour le quai de notre port de mer. Il écrit: "Il suffisait de s'adresser à vous pour obtenir justice pour notre pauvre Saint-André qui n'a jamais rien reçu du gouvernement pour aucuns travaux publics. L'attention que vous avez apportée à cette question vous donne droit à la reconnaissance des paroissiens de St-André, et je puis vous promettre que je négligerai rien pour vous prouver notre reconnaissance."

L'année suivante, le 13 juin 1900, le quai, long de mille deux cent quinze pieds, et le chemin qui y conduit sont vendus au gouvernement fédéral pour la somme de \$10 000. qui le répare et l'agrandit de vingt-cinq pieds sur vingt-cinq pieds. Ces réparations coûtent \$4000. Par la suite, à tous les ans des réparations sont nécessaires. En 1902, on fait une jetée en terre et en pierre, longue de deux cent cinquante pieds. En 1904, la drague "Little giant" travaille d'août à novembre pour creuser un canal afin de faciliter l'arrivée des bateaux. La coupe est de mille pieds de long et vingt-

six de large, onze pieds à mer basse; on enlève ainsi, sept mille cinq cent soixante verges cubes de fonds. À trois reprises, on l'agrandit: en mai 1904, de quatre-vingts pieds sur vingt-six, en 1905 et d'août à octobre 1912, de cent pieds sur trente. La longueur totale du quai en 1912 et pour toute son existence future est de mille cinq cent vingt pieds.

Le quai de Saint-André, devenu dangereux, en raison de sa vétusté, est fermé en 1980. Il est démoli en avril 1984 sur les ordres du ministère des travaux publics du Canada.

### **Les Pèlerins et les autres îles du Saint-Laurent**

Face à Saint-André, dans le fleuve Saint-Laurent, des îles charment le regard de l'observateur. Ces îles, regroupées en deux archipels très différents l'un de l'autre: Les Pèlerins et l'Île aux Lièvres et ses battures, font partie du territoire de la municipalité de Saint-André.

#### **Les Pèlerins**

Les Pèlerins, agenouillés sur une nappe d'eau d'une largeur de quinze milles et orientés vers Tadoussac, sont ces îles du Saint-Laurent situées à environ deux kilomètres au large du village de Saint-André. Elles sont nommées ainsi en raison des mirages provoqués en été par la rencontre des courants d'air plutôt chaud avec la surface froide de l'eau. Ces mirages, admirés des marins et des voyageurs qui les contemplant, déforment le profil de ces cinq îles et les font ressembler à des pèlerins vêtus d'une cagoule. L'amiral Bayfield les a décrits après les avoir étudiés. En 1932, le Dr William Kelly a donné devant la Société Historique de Québec une conférence des mieux documentées sur le spectacle que présentent ce phénomène aussi dans toute l'étendue du fleuve à cet endroit entre Bic et l'Île Rouge.

Longue de sept kilomètres et demi (quatre milles) et couvrant cent quatre-vingt-dix (190) hectares ou mille neuf cents (1900) mètres carrés, cette chaîne est divisée en cinq segments inégaux: le Petit Pèlerin et le Long Pèlerin, le Pèlerin du Jardin, le Pèlerin du Milieu et le Gros Pèlerin. Le Petit Pèlerin est le plus à l'ouest. Sur le Long Pèlerin (situé à trois milles du village de Saint-André), vers 1862, est érigé un phare sur son point le plus élevé sur un terrain de mille pieds de large. Le Pèlerin du Jardin est ainsi nommé en raison de l'abondance de ses fruits sauvages: fraises, framboises, groseilles et bleuets. Le Pèlerin du Milieu, partiellement boisé, n'a que cent quatre-vingt-un (181) pieds de hauteur. Il est aussi appelé "Pèlerin à Francis", du nom d'un campeur-visiteur, Francis Anctil qui y chassait et pêchait. Afin d'éviter le très fort courant entre les îles, à la marée

descendante, il s'y était réfugié. Le Gros Pèlerin parfois aussi appelé Grand Pèlerin, île la plus à l'est, est le plus haut (853 pieds) et le plus gros massif.

Le relief est assez prononcé; on observe des escarpements surtout sur le littoral nord de toutes les îles et un sommet de soixante-dix (70) mètres se dresse sur le Gros Pèlerin. Le côté nord-ouest est coupé à pic et d'accès impossible. Les rochers sont fendus et troués en tous sens, offrant aux habitants ailés des abris à peu près inviolables. La rive sud-est, plus basse, permet aux arbres d'atteindre une certaine hauteur donnant ainsi l'hospitalité aux petits oiseaux. La coloration blanchâtre des îles est attribuable aux cristaux de quartz qui composent de 95% à 98% des grès.

Les rochers exposés aux vents sont en partie couverts de mousses, de genévriers, d'airelles et de nombreux autres arbustes. Les sols étant inexistantes ou peu développés, les groupements végétaux sont morcelés et limités aux emplacements abrités, comme les cuvettes et les hauts de plage: parcelles de sapinière à bouleaux blancs, pessières noires avec arbres rabougris, pinèdes grises à éricacées (airelles, rhododendron, cassandre). Les bouleaux, mélèzes, sapins, épinettes croissent du côté sud-est, mais n'atteignent jamais une grande hauteur. Cette flore est appauvrie en comparaison de ses équivalents sur la terre ferme, compte tenu de son faible développement et des conditions extrêmes dans lesquelles elle croît, les vents balayant continuellement tout ce qui pourrait favoriser leur croissance. Une sapinière à bouleaux blancs couvrait environ cinq hectares sur le Gros Pèlerin. Les effets conjugués de la tordeuse du bourgeon de l'épinette et des excréments de cormoran à aigrettes ont conduit à sa destruction complète au début des années '70. Une myricaie et une pinède grise à éricacées, groupements particuliers à l'archipel, devraient être protégées.

Les réserves hydriques sont presque nulles dans l'archipel. On ne retrouve pas d'eau de surface à l'exception d'une source sise à cinq cents (500) mètres à l'est de l'emplacement du phare maintenant démoli, sur le Long Pèlerin.

Les Pèlerins protègent le village et la côte du vent du nord. Ces îles ont servi d'abri aux navigateurs et aux Amérindiens. À une certaine époque, elles sont un refuge naturel pour les goélettes qui se rendent à L'Islet-du-Portage et à la Rivière-des-Caps.

#### Un peu d'histoire au sujet des Îles Pèlerins

En 1733, le poste de pilotes est transféré de l'île Verte aux îles Pèlerins. Cette année-là, une lettre de Maurepas est adressée à Beauharnois et Hocquart. La voici:

*A Mrs de Beauharnois*

et Hocquart  
à Marly le 10 février 1733

Mrs.

Dans le compte que M. de Letenduerre m'a rendu de Sa Compagne il m'a marqué que le Brigantin du Sr de la Richardiere estoit reste échoué à l'Isle verte et n'avoit Servy de rien pour le passage du gouffre, et de la traverse, Et que pour prevenir le mesme accident que pouroit arriver, attendu que le Seul petit havre ou le Brigantin peut Se mettre à couvert à l'Isle verte, asseiche à toutes les marées. Il est convenü avec le Sr de la Richardiere qu'il Y a cette année attendre le Vau du Roy qui sera destiné pour le Canada, aux Pelerins, ou il y a entrew le second et le 3e Islet un petit havre qui peut Servir de retraite à un navire qui tireroit jusqu'à 14 pieds d'eau, ou le Brigantin du Sr de la Richardiere Sera toujours à flot et d'ou il pourra Sortir à tous les vents qui Sont Mors pour monter la Riviere/

Comme cet arrangement m'a parü convenable, vous aurez agreable à la reception de cette depesche que je vous envoie par quatruplica par la voye de l'Isle Royale, de donner ordre au Sr de la Richardiere de se rendre au petit havre qui est entre le Second et le 3e Islets des Pellerins, et d'y attendre le Vau Le Rubis que le Roy a encore destiné cette année pour le Canada et qui partira dans le courant du mois de May prochain. Le Commandant de ce Vau fera les Signaux de deux coups de Canon coup Sur coup reiterés par trois fois, et il Sera necessaire que le Sr de la Richardiere y reponde par un feu qu'il fera allumer au Nord-Est du Second Islet des Pelerins.

Les munitions et marchandises pour les magasins demandées par l'Etat que M. Hocquart m'a adressé Seront envoyées par le Rubis avec une recrue de cent hommes et un nombre de faux Sauniers/

En 1813, les quatre îles des Pèlerins, piles de rochers couverts de broussailles et de quelques arbustes, situées à environ un mille et demi du front de la seigneurie Grandville et Lachenaye, règnent dans presque toute sa largeur". (Bouchette, arpenteur)

Vers 1862, est érigé un phare sur le point le plus élevé d'un terrain de mille pieds de large sur le Long Pèlerin (situé à trois milles du village de Saint-André),

Deux noyades, aux abords des îles, nous sont connues. Joseph, frère de Didier Dionne de Saint-André, s'est noyé le 30 juin 1907 lors d'une excursion de chasse. Après deux jours, son chien revient seul. Le corps est retrouvé par Émile Dionne. Une croix, érigée à l'ouest du Petit Pèlerin, porte l'inscription: "Frère Dionne". Une autre tragédie se déroule au moment où l'employé du gardien Joseph Ouellet, Éloïde Dionne de Saint-Pascal, glisse sur un rocher et se noie au début de mai 1950. Une croix de bois, entre le Petit et le Long Pèlerin, élevée à sa mémoire, a longtemps été visible des villageois d'Andréville.

Le mardi, 20 août 1912, le curé Dumas, son frère, le Père C. Dumas, clerc de Saint-Viateur, leur soeur et leur cousine et M. Laverdière, aumônier du Couvent sont invités à dîner aux îles Pèlerins chez le gardien du phare, Hippolyte Morin. Après le repas, vers trois heures et demie, une petite promenade s'organise pour cueillir des bleuets. L'abbé Dumas en faisant un faux mouvement tombe dans le fleuve à une hauteur de trente pieds, roulant sur un cap vif. Grâce à la vigilance du gardien, à l'aide d'une corde, il est sauvé. Le dimanche précédent, Hippolythe Morin avait lui-même failli se noyer.

Le 10 juillet 1938, une statue de la Vierge Marie est bénite par Armand Garon, curé de Saint-André. Vers midi, des bateaux sont à la disposition de ceux qui veulent se rendre au Pèlerin pour la bénédiction de la statue destinée à la grotte. Le prix du passage est de 25¢. Cent trente-huit paroissiens assistent à cette bénédiction. Puis, un mois et demi plus tard, le 26 août, on érige une croix sur le terrain du phare, croix donnée par Bruno Lavoie, Roger et Lucien Paradis. La première messe y est dite par le Père Alexandre Paradis, p.m.é.

En 1940, on érige une croix à l'ouest du phare, fabriquée et mise en place par Lucien Paradis, fils de Joseph E., et bénite le 7 juillet par le curé Garon, à une heure de l'après-midi, par un beau et chaud dimanche. Pour l'occasion, trois goélettes conduisent la foule nombreuse entre l'île et la terre ferme. Le retour s'effectue à quatre heures.

Durant la belle saison, les Pèlerins sont, à une certaine époque, le rendez-vous des amoureux, des navigateurs, des excursionnistes, des chasseurs et des touristes. Les registres nous révèlent le passage de visiteurs américains, européens et même africains. Dans les années 1940, on compte plus de treize cents (1300) visiteurs par année. Parmi eux, presque toute la population de Saint-André, curés, prêtres, aumôniers du Couvent-Hospice, religieuses, médecins, députés, avocats, reporters de Radio-Canada et les derniers capitaines: Joseph Desjardins, Joseph Simard, Alfred Paradis, Émile Dionne, Valère Bérubé, Léonard Sirois, Thomas Simard, Adrien Lévesque, Joseph "Pit" Ouellet. Tous ceux qui y sont allés se souviennent avec un brin de nostalgie de ces beaux jours du passé. Au grand chagrin des résidents, le dernier lien entre les îles et Saint-André, le vieux quai, fermé en 1980, a été démoli en avril 1984.

### Les gardiens du phare aux Iles Pèlerins

Chaque année, le gardien du phare doit se rendre aux Pèlerins pour la saison de navigation fluviale, du 21 mars au 21 décembre.

En 1831, Joseph Desjardins nommé Joseph-Marie dit José est le seul navigateur de Saint-André. Vers 1850, il est gardien du phare aux îles