

La navigation sur le fleuve Saint-Laurent

Alain Franck

Volume 6, Number 2, November 2000

Le Saint-Laurent : un fleuve et un pays

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/11308ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (print)

1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Franck, A. (2000). La navigation sur le fleuve Saint-Laurent. *Histoire Québec*, 6(2), 13–17.

La navigation sur le fleuve Saint-Laurent

Par ALAIN FRANCK

Au Québec, on ne peut parler de l'histoire maritime sans parler du fleuve Saint-Laurent. La personnalité propre de ce fleuve a façonné l'histoire du Québec et il est un acteur de premier plan dans le développement socio-économique du pays. Avant de s'établir, les premiers arrivants ont dû d'abord domestiquer le fleuve. Sans cela rien n'était possible.

Apprivoiser le fleuve

Depuis trois siècles, le Saint-Laurent sert de couloir de circulation de premier ordre; c'est une grande porte continentale. Il lie un arrière-pays comprenant une bonne partie du centre du continent nord-américain et un avant pays dans lequel l'Europe occidentale occupe le devant de la scène. Chemin de découverte, voie de transport et de peuplement, axe de commerce et de développement, route navigable privilégiée,

autant d'appellations fondées dans la réalité. Elles soulignent l'ampleur d'une ressource.

Avant même la venue des Européens, le Saint-Laurent était le lieu d'approvisionnement, d'échange et de commerce, en même temps que voie de transport. Dès le 16^e siècle, Espagnols, Portugais et Basques exploitent les richesses marines des côtes, du golfe et de l'estuaire. Le fleuve que les Amérindiens avaient baptisé «le chemin qui marche», constitue la seule route de communication et de transport. Mais le fleuve pour les ancêtres, c'est quoi? C'est d'abord le débouché vers le Pacifique, une voie de passage mythique, un rêve et en même temps une réalité imposée aux habitants de la Nouvelle France. C'est aussi une voie de pénétration du continent, la route des explorateurs, une voie d'accès aux richesses du pays. C'est éga-

lement une scène de théâtre où se produisent de nombreux événements heureux ou malheureux.

Le fleuve, c'est le bien et le mal, c'est l'arrivée du renouveau, du cousin d'outre-mer, mais aussi le spectre du conquérant car il facilite les incursions militaires. Ce sont des phénomènes de négations qui font prendre conscience que le système est vulnérable. Si on coupe l'accès au fleuve, c'est l'asphyxie du pays.

Le développement socio-économique du Canada est, depuis les premiers temps de la colonie, amplement conditionné par la présence du Saint-Laurent. Nos ancêtres défricheurs s'installent peu à peu sur les bords du fleuve qui représente la seule grande route de communication pour les pionniers. La vie tout entière des ancêtres est tributaire des facilités que leur offre le fleuve.

Au début de la colonie, une navigation en pleine évolution

La France qui entre dans l'ère des grandes découvertes acquiert ses premières bases légales de revendication territoriale avec Jacques Cartier qui, à partir de 1534, amorce l'exploration du Saint-Laurent et dresse les premières cartes où la toponymie amérindienne avoisine la toponymie française. Dès sa découverte par les premiers explorateurs, le fleuve Saint-Laurent



Photo : Normand Caron

ne se laisse pas domestiquer facilement. La dure réalité du fleuve va s'imposer très tôt aux habitants de la Nouvelle-France. Faute d'autres moyens de communication, la nouvelle colonie se développe le long de ses voies navigables et les voyages impliquent donc la navigation dans les eaux restreintes où l'on rencontre des conditions et des dangers inconnus des navigateurs hauturiers. Le «majestueux», comme certains auteurs se plaisent à dire, oppose aux navigateurs hauturiers des conditions de navigation des plus difficiles. Le Saint-Laurent que l'on a découvert comme une merveille est progressivement devenu un obstacle à vaincre. D'ailleurs, au début, les colons ne s'établissent-ils pas en aval des obstacles naturels?

Après avoir franchi les eaux du golfe Saint-Laurent où déjà se dressent une série d'obstacles sur la route des navigateurs hauturiers, c'est en entrant dans les eaux du fleuve que s'amorce ici l'opération la plus difficile du voyage: la remontée du fleuve jusqu'à Québec. La faible profondeur de certains chenaux, les récifs de l'estuaire, les hauts-fonds, les courants en diagonale, la brume et la présence de chenaux étroits et sinueux, l'hiver et la glace demeurent l'apanage de cette voie navigable et sont autant de difficultés qu'il faut surmonter.

Après l'arrivée des Français, on consacre beaucoup d'efforts à la connaissance géographique et hydrographique du fleuve Saint-Laurent. De nombreuses expéditions se succèdent afin de dresser des cartes exactes où apparaissent les principaux endroits de mouillages naturels, les nombreuses anses et les hauts-fonds en vue de tracer des routes permettant aux navires de circuler en toute sécurité sur les eaux du fleuve. On fait également construire quelques aides à la navigation près de Québec pour faciliter le passage à travers les îles.

La colonisation s'intensifiant, on assiste à la naissance de nombreux villages le long des rives de l'estuaire entre Québec et Tadoussac. Les marins, en plus de se guider sur des accidents géographiques pour faire route, peuvent alors utiliser certaines constructions, églises, mou-

lins, maisons comme point de repère. Mais tout au long du régime français, plusieurs naufrages marquent également l'histoire de la navigation sur le Saint-Laurent et amènent les marins à développer une certaine prudence pour naviguer sur ses eaux.

Au début, les chenaux maritimes étant mal connus et difficiles, certains navires jettent l'ancre à l'embouchure du Saguenay et c'est en barque que le voyage se poursuit jusqu'à Québec. Les autres atteignent l'île aux Coudres où l'on change habituellement de pilote. Puis en arrivant à l'île d'Orléans, on s'engage dans le chenal nord de l'île. Devant tant d'incertitude et à cause des rochers et des battures, on doit souvent jeter l'ancre pour la nuit et repartir le lendemain ou attendre le vent favorable. Ainsi, on navigue généralement à la lumière du jour et dès que des vents violents se lèvent, on s'abrite dans une anse. On ne s'aventure jamais sur le Saint-Laurent avant le début du mois de mai, ni après la fin de novembre.

Déjà à cette époque, le Saint-Laurent est craint et avec raison. Cette crainte est aussi partagée par les Anglais. En 1711, on voit ceux-ci réunis en conseil de guerre, au lendemain du naufrage de huit navires de leur flotte sur les récifs de l'île-aux-Oeufs, et décidés à rebrousser chemin, convaincus de l'impossibilité de remonter le fleuve jusqu'à Québec sans pilotes locaux.

Tandis que le trafic augmente et que les navires grossissent, le fleuve, lui, ne change pas: les obstacles naturels sont toujours là. Les témoignages dans de nombreux récits de voyage datant du régime français dénoncent l'austérité, voire même les dangers que présente la navigation en aval de Québec. À la fin de cette période, soit après plus d'un siècle et demi de fréquentation de cet axe navigable, le bilan des conditions de navigabilité ne semble guère s'être amélioré. C'est du moins ce qui ressort de cette appréciation du militaire et marin Bougainville, en 1756, lorsqu'il affirme que: *«Les écueils dont ce fleuve est rempli, sa navigation la plus dangereuse et la plus difficile qu'il y ait sont le meilleur rempart de Québec»*.

En dépit de tous ces efforts, très peu de mesures destinées à faciliter la naviga-

tion sur le fleuve ont été entreprises sous le régime français et ce, tant pour des raisons économiques que militaires. En effet, mis à part la très faible densité de la population, la crainte d'une invasion par l'Angleterre s'est longtemps opposée à toute expansion dans ce domaine; en rendant la navigation facile et sûre aux bâtiments français, les ennemis en profiteraient s'ils voulaient faire des incursions contre la colonie. Pour contrer la faiblesse des aides à la navigation, les capitaines font usage du pilotage pour réduire les difficultés de la navigation. C'est cette partie du fleuve, de Québec à l'île d'Anticosti qui nécessite des guides bien au fait de la «grande rivière». Pour y naviguer en toute sécurité, la présence de tous ces obstacles imposent donc de recourir à des gens connaissant parfaitement bien la nature et les particularités de ce cours d'eau. La remontée du Saint-Laurent est avant tout assurée par des pilotes venus de France et qui améliorent leurs connaissances à chaque voyage. D'ailleurs, jusqu'au 19^e siècle, le commerce océanique restera limité à cette partie du fleuve en aval de Québec.

Après la Conquête, les Anglais sont confrontés aux mêmes difficultés de navigation que leurs prédécesseurs et démontrent clairement leur appréhension à naviguer sur ces eaux tumultueuses, ayant en souvenir l'échec retentissant de Walker. D'ailleurs, la guerre de la Conquête marque une profonde rupture dans la connaissance de la navigation sur le Saint-Laurent, les autorités françaises quittant le Canada avec tout le bagage de recherches menées pendant plus de 200 ans d'occupation. Tout le travail d'exploration et d'approfondissement de la connaissance des eaux et des rives du Saint-Laurent est à refaire.

À défaut d'aides à la navigation, les Britanniques s'empressent d'établir une carte fiable du fleuve. De 1760 à 1763, James Cook, qui allait devenir célèbre grâce à ses voyages dans le Pacifique et autour du monde, réalise la première étude hydrographique sérieuse du fleuve Saint-Laurent et des côtes de Terre-Neuve. Mais les Britanniques ne tardent pas à s'apercevoir de la difficulté d'y naviguer, puisqu'on dénombre soixante navires qui font

naufage dans les eaux du Saint-Laurent entre juin 1776 et octobre 1783. Ce constat démontre la nécessité d'installer des aides à la navigation pour prévenir des pertes similaires. Les autorités britanniques confient ce travail d'exploration à la marine Royale qui, en plus de défendre l'accès des eaux du Saint-Laurent aux navires ennemis, effectue la pose ainsi que l'enlèvement des bouées et le transport des pilotes de la ville de Québec à leurs bases. Cette tâche d'exploration est rattachée au nom de l'amiral Bayfield au 19^e siècle. En fait, jusqu'au début du 19^e siècle, les Britanniques entretiennent des aides à la navigation similaires à celles des Français et la navigation subit très peu de modifications. Ce sont les Anglais, après la Conquête, qui commencent à utiliser le chenal sud. Cependant, la

Jusqu'au début du 19^e siècle, comme on est dans une économie limitée au commerce des fourrures, la colonisation n'est pas souhaitée en dehors des centres urbains. Cependant, par la suite, le commerce des fourrures est remplacé par deux activités saisonnières, le travail en forêt et l'agriculture.

Les types de navigation

Largement favorisée par l'industrie de la construction navale, la région de Québec est au cœur du commerce du bois au 19^e siècle et c'est là que transite la matière première. Québec est donc le point central de l'activité économique des Grands Lacs jusqu'au golfe Saint-Laurent. Comme centre industriel, la ville est alimentée par les villages de l'est. Québec se démarque aussi

grand réseau de Québec qui, à son tour, est greffé au réseau britannique international. Ces deux types de navigation impliquent deux types de construction de navires. La navigation océanique ou de haute mer fait référence, comme son nom l'indique, aux déplacements de navires sur de longues distances, d'un continent à l'autre. Son milieu d'activité, la haute mer, est peu diversifié dans l'espace, sinon dans le temps, en ce qui concerne les conditions de navigation. Ce facteur d'uniformisation du navire l'oblige à rencontrer les pires conditions.

La navigation océanique est étroitement associée à des ports d'estuaire établis au point de rupture de charge de la navigation maritime et de la navigation fluviale. Sur le fleuve, même si les navires peuvent mouiller dans certains ports de l'estuaire, ils sont habituellement dirigés vers des endroits précis pourvus d'infrastructures portuaires comme Québec.

Par opposition à la navigation de haute mer, la navigation fluviale est dite «en vue de terre», de port en port, le long de la côte. Elle est étroitement liée au cabotage. La navigation fluviale prend de l'importance, au fur et à mesure que grandissent les localités rurales à l'intérieur du pays, alimentées par l'ensemble des petits navires pour le transport des passagers et des marchandises. Le cabotage s'inscrit directement dans ces structures d'échanges puisqu'il prolonge, dans un sens ou dans l'autre, la navigation océanique.

Aménagement de la voie fluviale

Afin de permettre aux gros navires de remonter jusqu'à Montréal et d'améliorer les conditions de navigation sur le fleuve, le gouvernement canadien, sous la pression des milieux d'affaires, entreprend dès le milieu du 19^e siècle l'aménagement du chenal maritime.

En aval de Montréal, la faible profondeur du lac Saint-Pierre fait obstacle à la navigation océanique et, plus bas, les armateurs craignent les nombreux récifs de l'estuaire. Les navires d'un fort tirant d'eau sont obligés d'attendre la haute mer pour franchir des hauts-fonds en aval de Québec, ce qui fait perdre à ces bâtiments un



Chargement de navires à bois à Sillery vers la fin du 19^e siècle (Archives Notman).

troisième partie de ce programme allait se révéler plus difficile et ce ne sera qu'en 1809 que sera érigé le premier phare sur le Saint-Laurent, à l'Isle-Verte.

Au début de la colonie, les navires transportent des marchandises importées de France. Le blé et les fourrures constituent la charge de retour. Les négociants commercent avec les Antilles et Louisbourg. Les navires à cette époque ne sont guère plus gros qu'une goélette de cabotage.

comme le point central du transit des denrées expédiées en Europe. En contrepartie, les produits d'importation et les objets manufacturés sortent de ce centre urbain à destination des villages côtiers. La ville constitue aussi le point central de l'avant et de l'arrière pays; c'est le pivot de l'amont et de l'aval.

Québec constitue un carrefour où se rencontrent ces deux types de navigation et représente aussi une plaque tournante puisque le petit réseau fluvial est greffé au

temps précieux. Le taux élevé des assurances en témoigne. En effet, la question des assurances demeure importante pour le trafic du fleuve et du golfe, les tarifs étant un peu plus élevés pour les risques de la route de Montréal que pour ceux de la route de New-York. Le dragage porte d'abord sur la partie du fleuve qui échappe à l'action de la marée, soit en amont de Trois-Rivières. En aval, la marée peut être utilisée pour assurer la profondeur voulue. De 1,80m (6 pieds) qu'elle était en 1850, la profondeur du chenal passe progressivement à 10 m (35 pieds) en 1952.

Le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent commence à l'entrée aval du canal de Lachine et suit le cours du fleuve jusqu'à Pointe-au-Père, sur une distance de 566 km (340 milles). Les derniers travaux se terminent en 1959 par l'inauguration de la voie maritime du Saint-Laurent qui augmente les gabarits des écluses de 260 pieds à 730 pieds.

Pendant que l'on drague le lit du fleuve à certains endroits pour augmenter la profondeur d'eau, des équipes balisent le Saint-Laurent de phares, de bouées et de signaux afin d'augmenter la sécurité et la vitesse de la navigation sur le Saint-Laurent, ainsi que d'abaisser le taux élevé des assurances maritimes. Petit à petit apparaît tout le long des rives du fleuve un réseau de feux fixes ou flottants ainsi qu'un réseau de stations de signaux afin de maintenir les communications à l'aide de pavillons entre les navires et la côte. Plus tard, ce système est remplacé par la télégraphie sans fil puis vers la deuxième Guerre mondiale, par la radio-téléphonie. Avec toutes ces stations, on peut transmettre des rapports sur la navigation et des nouvelles maritimes aux principaux ports ainsi que des renseignements sur les conditions atmosphériques.

La plupart des phares, d'architecture variée, sont érigés au 19^e siècle; on en comptait 23 en 1867. Ces feux, automatisés pour la plupart aujourd'hui, jouent un rôle primordial pour la sécurité des navires circulant sur le fleuve.

La navigation intérieure

C'est dans ce contexte commercial que va donc évoluer la navigation sur le fleuve jus-

qu'à l'époque moderne. Dès lors, en plus du commerce du bois et la navigation océanique, le Saint-Laurent va donner naissance à plusieurs formes de transport. Le cabotage artisanal va s'adapter aux condi-



Le phare de Pointe-au-Père
(photo : Normand Caron).

tions physiques du fleuve. La navigation intérieure, sur le fleuve, a longtemps évolué en l'absence de toute infrastructure portuaire. L'absence de havres naturels dans l'estuaire oblige les navigateurs à stationner leurs navires sur le rivage ou sur la batture unie et exposée. Même si certaines des localités se sont dotées de quais, à un moment donné, la plupart d'entre eux s'assèchent à marée basse, forçant de toute manière les navires à s'échouer. Les particularités du milieu physique ont forcé les navigateurs et les constructeurs à adapter l'architecture de leurs navires aux conditions naturelles du fleuve. Il en résulte, comme conséquence, l'apparition et le développement d'un navire réunissant certaines particularités convenant parfaitement aux besoins de la navigation fluviale et spécifique au milieu: la goélette à fond plat.

Le développement des navires à vapeur, en réponse aux besoins croissants de transports de marchandises le long du Saint-Laurent, fut, de même que le creusement de canaux et la construction des chemins de fer, un facteur clé de la révolution des transports dans le Canada du 19^e siècle, comme d'ailleurs partout en Amérique du Nord.

La navigation à vapeur va prendre de l'ampleur au fur et à mesure de l'évolution technologique. Les possibilités de la propulsion à vapeur apportent une ébauche de solution aux difficultés quasi insurmontables sur le tronçon laurentien. Marées, courants, hauts-fonds, conjugués à la manœuvre aléatoire des navires à voile, interdisent à plusieurs grands voiliers l'accès au port de Montréal. Le navire à vapeur introduit la notion de cabotage commercial dans le trafic sur le Saint-Laurent. Avec le 20^e siècle, l'importance du cabotage artisanal décroît au profit du cabotage organisé.

Le transport maritime contemporain

Avec la mise en valeur du potentiel forestier et minier de la Côte-Nord, un nombre considérable de compagnies de navigation côtière assurent le transport des matières premières vers les centres de transformation. À travers ce contexte, toutes sortes de navires sillonnent le fleuve au 20^e siècle. Grâce aux navires côtiers, les ports du Saint-Laurent, des Grands Lacs à Terre-Neuve, sont en relation constante avec ceux du littoral atlantique et de la côte du Pacifique.

Ainsi, pour alimenter les usines des centres urbains industrialisés, les charbonniers en partance de la Nouvelle-Écosse remontent jusqu'à Montréal. Les barges des Grands Lacs ou les lacquiers sillonnent les eaux du fleuve pour le transport du bois de pulpe, du blé en vrac et du minerai. Les pétroliers et les cargos viennent compléter le décor, les uns approvisionnant les ports du Saint-Laurent en essence et en huile à chauffage, les autres maintenant des services réguliers avec l'Europe.

Le transport des voyageurs et les croisières sur le fleuve

Sur le fleuve, le transport des passagers et des voyageurs voit le jour pendant la se-



Le *Montreal* de la Canadian Steamship Lines, au quai de Tadoussac.
(Collection Normand Caron)

conde moitié du 19^e siècle et c'est la navigation qui favorisera grandement les échanges entre les populations côtières du Québec. Il se fait par l'entreprise privée et de façon intermittente. Les premiers bateaux à vapeur apparaissent sur le fleuve vers le milieu du 19^e siècle ce qui a pour effet d'augmenter les transactions commerciales, les échanges économiques et le nombre de touristes et de voyageurs. En amont de Québec, certaines compagnies offrent aux voyageurs un service de bateaux à vapeur entre Montréal et Québec avec escale à Sorel et à Trois-Rivières. Au début, les passagers doivent partager l'espace avec les marchandises de toutes sortes. Les navires engagés sur les lignes de la Côte-Nord et du golfe augmentent la capacité des cales à marchandises puisque le mouvement des passagers est trop peu important pour la mise en service de véritables paquebots.

Le transport des passagers aboutit graduellement aux croisières sur le fleuve. Les premières tentatives prennent la forme de pèlerinages entre Montréal et la capitale québécoise des miracles, Sainte-Anne-de-Beaupré. Avec l'ouverture du Saguenay, plusieurs compagnies maritimes vont offrir des croisières aux touristes et vont favoriser le développement de la villégiature et de la chalésitation dans le bas du fleuve.

Les compagnies seront graduellement amalgamées en une seule au 20^e siècle. Toutefois, les croisières sur le Saint-Laurent prennent véritablement naissance avec l'arrivée des «bateaux blancs» de la

Canada Steamship Lines de Montréal. Ces vapeurs inaugurent l'époque des voyages de noces en bateaux ou des voyages de repos et d'agrément sur le majestueux Saint-Laurent et le Saguenay. Les «bateaux blancs» ont sillonné le fleuve jusqu'en 1966, année où le service n'était plus jugé assez rentable.



Ancienne goélette échouée à l'île aux Coudres : un témoin d'un temps révolu
(Photo Normand Caron).

Les brise-glaces et les baliseurs

La présence des brise-glaces sur le fleuve Saint-Laurent s'explique par deux raisons. La première est que la navigation sur le fleuve fait face, l'hiver, à un handicap sérieux: la glace. Variant entre plusieurs pouces et plusieurs pieds d'épaisseur, la glace constitue un obstacle naturel pour les navires. Il est donc important, pour des rai-

sons économiques et de sécurité, de garder ouverts les chenaux de navigation jusqu'à Montréal.

La deuxième raison est la prévention des inondations. Celles-ci sont provoquées par la formation d'embâcles importants. Ces embâcles se produisent lorsque de gros morceaux de glace se brisent en amont et, sous l'effet combiné du vent et du courant, descendent le fleuve et s'empilent aux endroits où ce cours d'eau se resserre. Ces accumulations de glace forment de véritables bouchons qui forcent les eaux du fleuve à sortir de leur lit.

Dans le but d'assurer les communications, le gouvernement canadien utilise déjà à la fin du 19^e siècle des navires conçus plutôt pour résister aux glaces que pour les briser. C'est en 1904 qu'il met en service sur le fleuve Saint-Laurent des navires dont le rôle consiste plutôt à rompre les glaces elles-mêmes, pour empêcher les inondations habituelles entre Montréal et Québec.

L'été, les brise-glaces sont affectés au service régulier d'entretien et de vérifi-

cation des aides à la navigation, à l'enlèvement des bouées à la fin de l'automne et à une remise en place au printemps. En plus de ravitailler les stations de phares échelonnées tout le long du fleuve, ils remorquaient jadis les bateaux-phares jusqu'à leur poste pour l'été et les ramenaient à l'automne. ■