

REVUE

d'

HISTOIRE

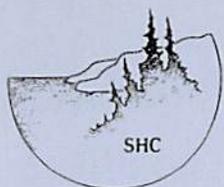
de Charlevoix

Numéro 68

Juin 2011

Cap sur les
**BATEAUX
BLANCS**





La Société d'histoire de Charlevoix

Le logo évoque les trois pays de Charlevoix, tels que perçus par Félix-Antoine Savard : la mer, la terre et la forêt.

Membres corporatifs (1 000\$ et plus)

Casino de Charlevoix

Centre santé beauté Francine Thibeault

Hydro-Québec

Power Corporation du Canada

Membres bienfaiteurs à vie (1 000\$ et plus)

Alarmes et extincteurs
Charlevoix

Robert Ascah

Auberge La Maison Otis

Auberge La Pinsonnière

Yvon Bellemare

et Janine Tourville

Johanne Bergeron

Rosaire Bertrand

Jean-Pierre Bouchard

Marc Bouchard

Martin Brisson

Janet C. Casey

Rémi Clark

Corporation municipale de
l'Isle-aux-Coudres

Marc DeBlois

Yolande et Pierre Dembowski

Jean-Claude Dupont

Jean-Luc Dupuis

Domaine Forget

Abbé Bertrand Fournier

Georges Fournier

Raymond Gariépy

M. et Mme Leslie H. Gault

Anne-Marie L'Abbé Groulx

Léonard et Aurore Gauthier

Fernand Harvey

Imprimerie Charlevoix inc.

Fernand Labrie

Laurent Lafleur

Paul et Rita Lafleur

Monique Larouche

Pierre Legault

L'Héritage canadien du Québec

Ghislaine Le Sauteur

Lico imprimeur

Xavier Maldague

Municipalité de

Notre-Dame-des-Monts

Petites Franciscaines de Marie

Guy Paquet

Municipalité de Saint-Hilarion

André P. Plamondon

Maurice Potvin

Gilles Poulin

Diane et Jean-François Sauvé

Walter et Mary Schatz

Réjeanne Sheehy

Cyril Simard

Yolande Simard-Perrault

Rita Simard-Smookler

Huguette Tremblay

Jean Tremblay

Louis Tremblay

Louis-Marie Tremblay

et Yvette Froment

Ville de Clermont

J.C. Roger Warren

Membres bienfaiteurs (100\$ à 999\$)

Madeleine Boies-Fortier

Jean-Paul Boudraux

Léonce Brassard

Caisse populaire de La Malbaie

Francine Castonguay-Laurin

Commission scolaire

de Charlevoix

Antoine Desgagnés

Henri Desmeules

Marc Desmeules

Johanne Desrochers

Simone Éthier-Clarke

Léonce Gauthier

Hélène Gervais

Magella Girard

Raymond Guay

Daniel Harvey

Fernand Lapointe

Charles-Auguste Lavoie

Guy Le Rouzès

André Maltais

René Martin

Massif de Charlevoix

André Morin

Lyse Nantais-Godin

Gaston Ouellet

Lorraine Rochette

Martin Rochette

Jeannine Rousseau

Denis Tourangeau

Claude et Janine Tremblay

Jean-Maurice Tremblay

Céculie Simard

Membres de soutien (50\$ à 99\$)

Auberge Relais Hautes-Gorges

Francine Adam

Louis Asselin

Arthur Beaulieu

Pierre Beaupré

Louis Bhérier

Bibliothèque Laure-Conan

François Blanchette

Bernard Bouchard et Micheline

Dufour

Guy Bouchard

Rémi Bouchard

Lyne Brassard

Ulysse Brassard

Guy Bureau

Paul-André et Danielle Carpentier

Claude L. Casgrain

René Cayer

Léontine Chabot

Henri Chaperon

Chapiteaux du monde

Marc Clotuche

Martial Dassylva

Jean-Marie Desgagné

Germain Desmeules

Marc Desmeules

Claude Despins

Thomas Donohue

Yvon Dubé

Geneviève Dufour

Jacques Dufour

Louis Dufour

Mathias Dufour

Luc Filion

Rodolphe Forget

Denis Fortier

Hélène Fortier

André Gagné

Régis Gagnon

Pierre Gaudreault

Réal Gaudreault

Ginette Gauthier

Janine Gauthier

Pierre Gauthier

Serge Gauthier

Yvon et Elizabeth Gauthier

Robert Giroux

Clément Gravel

Madeleine Guérin

Claude Harvey

Christian Harvey

Gaudias Harvey

Robert Harvey

Édith Jean

Esther Jean

Lucille Lafond-Colombeau

Claude Lapointe

Réal Lapointe

Gaston et Micheline Larouche

Michel Leclerc

Robert Marcotte

François Maltais

René Martin

André Michaud

Jean Miller

MRC de Charlevoix-Est

Jean-Denis et Marthe Paquet

Jean-Pierre Paquet

Odette Perron

Philippe Poulin

Yvon Racine

Claire Renaud-Tardif

Municipalité de

Saint-Aimé-des-Lacs

Pierre-Paul Savard

Réal St-Laurent

Sébastien Thibeault

Carole Tremblay

Daniel et Jeannine Tremblay

Francis A. Tremblay

Georges-Étienne Tremblay

Gilles Tremblay

Hervé Tremblay

Jean-Pierre Tremblay

Raymond Tremblay

Réjean Tremblay

Suzanne Tremblay-Bachand

André Trotier

Gilles Turcotte

Jean-Luc Turcotte

Bernadette Veilleux

Ville de La Malbaie

Abonnement à la Revue d'histoire de Charlevoix

30\$ par année (4 numéros)

Directeur de la revue :

Christian Harvey

La Revue d'histoire de Charlevoix est publiée par la Société d'histoire de Charlevoix dont le Conseil d'administration se compose des membres suivants :

SERGE GAUTHIER (Président)

DENIS FORTIER (Vice-président)

CHRISTIAN HARVEY

(Secrétaire-trésorier)

LAURENCE HARVEY, RAYMONDE

SIMARD, HELENE TREMBLAY

(Administratrices)

Ont collaboré à ce numéro:

Serge Gauthier

Christian Harvey

Annie Breton

Meggie Savard

Pour nous joindre:

Société d'histoire de Charlevoix

156, de l'Église, La Malbaie

(Québec) G5A 1R4

Téléphone : 418-665-8159

Courriel : shdc@sympatico.ca

Web : www.shistoirecharlevoix.com

Le bureau de la Société d'histoire est accessible sur rendez-vous seulement.

Été 2011 : Le bureau de la Société est ouvert de 9 h 00 à 16 h 00, du lundi au vendredi, du 27 juin au 2 septembre.

Directeur de la Société d'histoire de Charlevoix :

SERGE GAUTHIER

Archiviste responsable :

CHRISTIAN HARVEY

Les opinions émises dans la revue n'engagent que leurs auteurs.

Impression : Imprimerie Charlevoix

Tous droits réservés.

Société d'histoire de Charlevoix 2011.

Dépôt légal, 2^e trimestre 2011.

ISSN 0829-2183

PRÉSENTATION

Merveilleux bateaux blancs! Le souvenir de ces magnifiques bateaux de croisière ne s'est pas estompé. Pourtant, il y a déjà plus de quarante-cinq ans que cette Croisière du Saguenay qui s'arrêtait dans Charlevoix a pris fin. C'est une page d'histoire envolée, bien souvent évoquée, mais que sait-on vraiment au sujet de ces bateaux blancs?

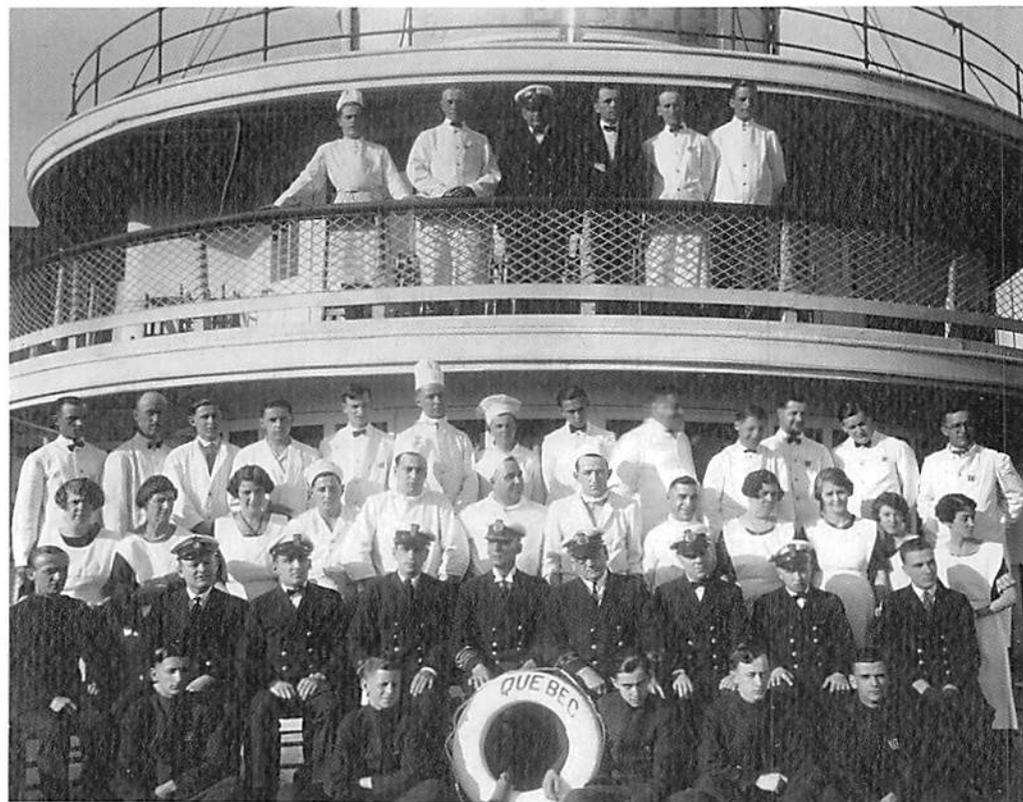
Notre directeur de la *Revue d'histoire de Charlevoix*, l'historien Christian Harvey, a donc décidé de faire une recherche approfondie sur ce sujet fort vaste en lien avec l'exposition du Musée de Charlevoix. En fait, rien de vraiment concluant n'existait à ce jour sur la question. Même que la célèbre Croisière du Saguenay avait été entremêlée avec l'histoire de la villégiature dans Charlevoix. Un mélange pour le moins confondant! Avec le texte de Christian Harvey sur la célèbre Croisière du Saguenay en lien avec Charlevoix, nos lecteurs pourront enfin connaître un peu mieux l'histoire des fameux bateaux

blancs. J'ai voulu appuyer son texte avec une réflexion sur les origines historiques de la Croisière et un autre sur l'attachement des Charlevoisiens envers leurs bateaux blancs, qui ne furent pourtant jamais à eux! Le tout révèle mieux que jamais, il me semble, une page d'histoire finalement méconnue et jusqu'ici entourée d'un folklore parfois un peu agaçant.

Que reste-t-il de nos amours avec les bateaux blancs d'autrefois? De belles photos très présentes dans cette parution, des souvenirs qui s'estompent, une page d'histoire touristique régionale. Il y a maintenant aussi cette *Revue d'histoire de Charlevoix* et elle devient sans conteste le témoin indispensable de ce temps passé et qui ne reviendra plus. Bonne lecture de ce numéro historique en mémoire de nos beaux bateaux blancs.

Serge Gauthier, Ph.D.

Président de la Société d'histoire de Charlevoix



L'équipage du Québec, 1926

Coll. Musée de Charlevoix

METTONS LE CAP SUR LES BATEAUX BLANCS

Le Musée de Charlevoix conserve, étudie et met en valeur le patrimoine de toute la région charlevoisienne depuis 1975. Ses expositions évoquent tantôt un artiste, ou un regroupement d'artistes, marquant pour la région, tantôt une thématique majeure de l'histoire régionale. Cette année, l'exposition vedette *Cap sur les bateaux blancs* offre un survol de l'histoire de ces navires majestueux qui ont fait les « belles années » de la villégiature à Pointe-au-Pic et ailleurs.

Dans l'imaginaire collectif charlevoisien, les bateaux blancs conservent une place privilégiée. On le verra, tant dans l'exposition que dans cette *Revue* qui l'accompagne, les Charlevoisiens ont encore un attachement profond pour cette période de leur histoire riche en développements économiques, en visions grandioses et en visites fastueuses. Ceux qui ont connu cette époque ont transmis aux générations suivantes une certaine nostalgie, teintée parfois de frustration envers ces navires qu'on n'admirait souvent que de loin.

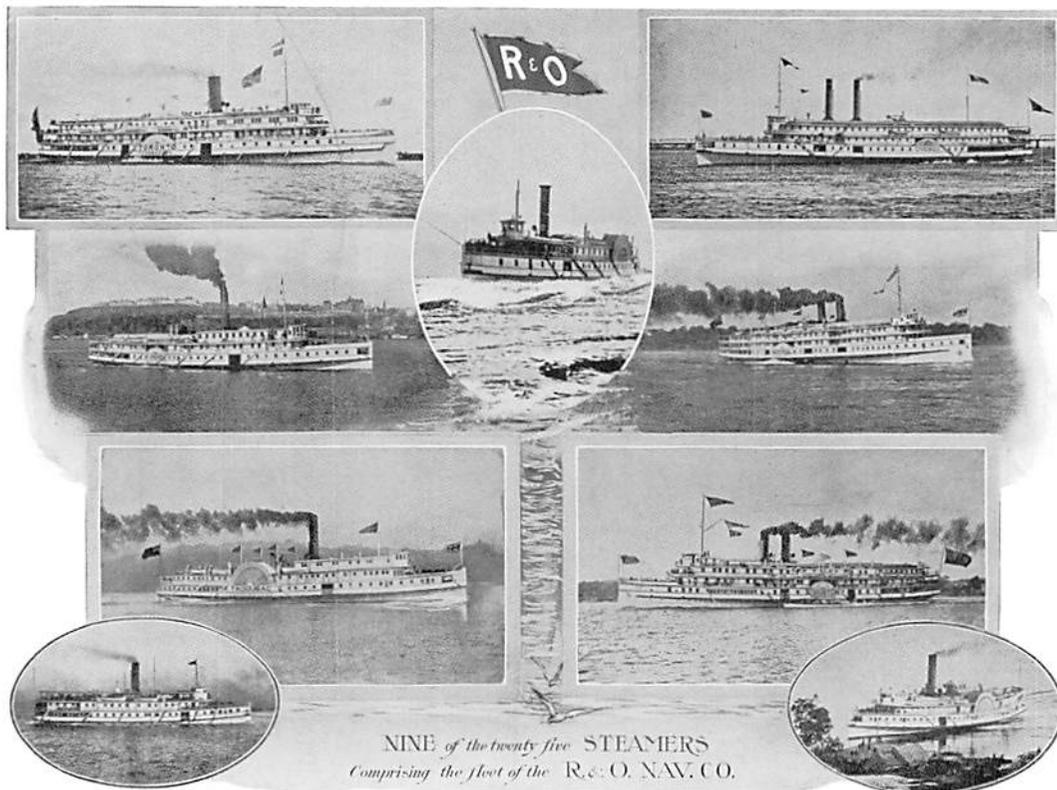
C'est pourquoi le Musée de Charlevoix a choisi de s'attarder sur le sujet. Un sujet souvent effleuré mais rarement approfondi, malgré toutes les répercussions économiques, sociales, culturelles, politiques que ces navires éclatants ont pu avoir sur l'histoire régionale. L'exposition se veut un

rappel du faste de la vie à bord, mais aussi un regard sur l'évolution des compagnies de croisières de la Ligne du Saguenay, un aperçu du travail de l'équipage, une évocation de l'impact des bateaux blancs sur Charlevoix. Cette *Revue d'histoire* offre pour sa part, en un complément fort enrichissant, une étude exhaustive de leur histoire et une réflexion sur les traces qu'ils ont laissées.

Nous espérons que *Cap sur les bateaux blancs* saura intéresser autant les Charlevoisiens qui ont vu passer les bateaux que ceux qui ont navigué à leur bord, autant les générations qui ont connu cette époque que celles qui ne peuvent qu'imaginer ces navires immaculés s'arrêtant dans notre région.

Pendant toute la préparation de cette exposition, nous avons constaté l'intérêt de la population d'ici et d'ailleurs pour ce projet : les souvenirs ont refait surface, les photos anciennes sont sorties de leurs boîtes, les uniformes d'autrefois ont été défroissés. Nostalgie? Si c'est le cas, nous sommes heureux de vous faire replonger avec nous dans cette page d'histoire, révolue mais bien ancrée dans les mémoires, pour mettre à nouveau le cap sur les bateaux blancs.

Annie Breton,
Directrice générale
Musée de Charlevoix



Publicité de la Richelieu & Ontario

Coll. Musée de Charlevoix

Dans son livre *Tristes Tropiques*, l'ethnologue Claude Lévi-Strauss (1909-2010) semble émettre un jugement lapidaire dans ce célèbre extrait: « Je hais les voyages et les explorateurs. » Dans Charlevoix, il ne s'agit pas vraiment de tropiques. En fait, c'est plutôt à l'opposé sur le plan climatique et l'on se retrouve en Terre du Nord. L'exotisme du Nord ou du Sud est pourtant le même: il se construit un peu de la même manière, avec la même « inégalité de rythme ». L'ethnologue Lévi-Strauss s'exprime ainsi à ce sujet:

« Ce que nous nous nommons exotisme traduit une inégalité de rythme significative pendant le laps de quelques siècles et voilant progressivement un destin qui aurait bien pu demeurer solidaire. »

De l'exotisme dans Charlevoix? Sans nul doute et particulièrement dans ce processus de découverte où un Autre vient ici en considérant cette terre nouvelle comme étant différente, étrange, un peu « hors de l'histoire ». Définir les contours de cette « inégalité de rythme » paraît simple en apparence et bien plus compliqué que l'on pourrait croire aussi. Comme un mode d'emploi dont la formule n'a rien d'exacte. Car ses composantes sont intimes, humaines. Plus encore que le décor, le cadre physique, l'élaboration d'un circuit touristique s'inscrit invariablement dans le vrai mais surtout dans le faux. Trop de réalisme lui serait contraire en quelque sorte et l'invention lui sied bien mieux.

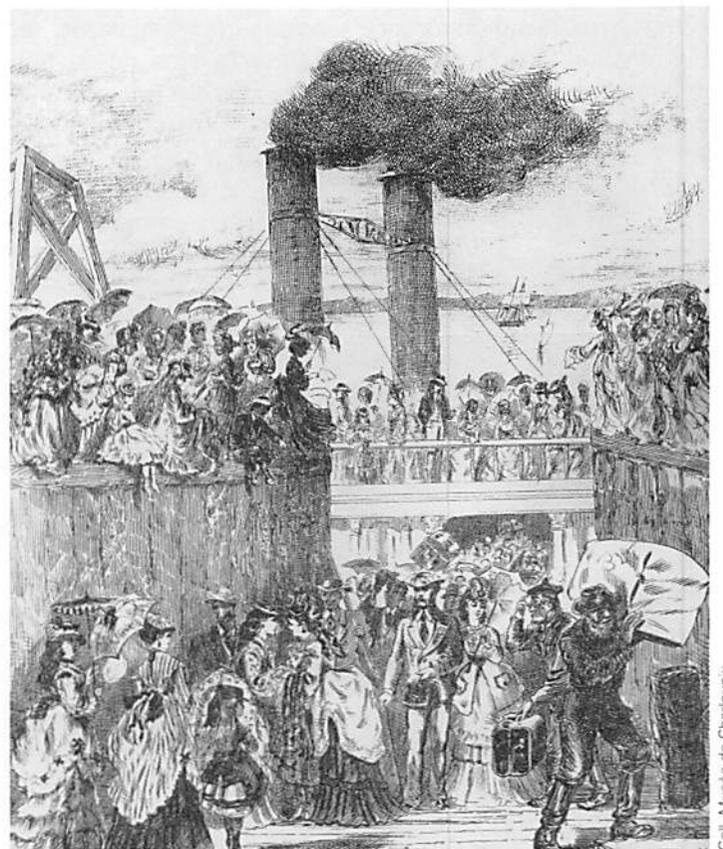
Explorations Quelles en sont les perspectives?

Tous les territoires sont un jour ou l'autre, découverts par des êtres humains. Le lieu nommé aujourd'hui Charlevoix, comme les autres, a fait l'objet de découvertes, d'explorations. Négliger cela serait méconnaître une trace intime, quasi indélébile, qui nous marque sans cesse pourtant. Irrémédiablement. Le pays habité et le lieu-dit Charlevoix furent d'abord l'objet et devinrent ensuite la résultante de diverses explorations. Le circuit maritime de la *Croisière du Saguenay* constitue une de ces explorations. Une des plus brillantes peut-être, sans doute une des plus reconnues, mais qui ne déroge pas de la trame d'une histoire commencée bien avant. Mais de quelles explorations initiales s'agit-il dans Charlevoix? La trace n'en remonte pourtant pas si loin et elle semble cependant si éloignée...

Il y a d'abord le territoire vide. Le territoire sans la trace humaine. Le regard de l'Amérindien venu d'ailleurs lui-aussi à l'origine, se porta en premier sur la terre nouvelle. Sa culture et son héritage s'y imprimèrent bientôt et laissèrent une trace. L'Autre étranger, venu d'Europe avec le 15^e siècle tout particulièrement, fut basque, français, anglais. Sa vision des choses le plaçait en supérieur faces aux autochtones,

jugés comme d'un autre âge, d'une époque passée. D'où cette diversion de la conscience d'être d'une histoire face à des peuples dit primitifs semblant en apparence hors du temps, tel que perçu par ces Européens. La découverte et l'exploration se basent donc sur une inégalité de perception, sur une volonté d'asservissement aussi parfois. Mais tout cela passe d'abord par le regard ou l'observation.

L'exploration amène la découverte. La découverte n'est pas sans objet. Dans le territoire que nous connaissons sous le nom de Charlevoix, comme ailleurs, les visiteurs européens cherchent des ressources à exploiter, une possibilité d'établir une population. Nulle richesse éblouissante ne s'impose vraiment en cette Terre du Nord. Les pronostics des premiers explorateurs concernant le peuplement sont d'abord sombres, presque inquiétants. La découverte la plus marquante reste sans doute le paysage lui-même, vu comme rude mais aussi comme attirant. Beau dans sa majesté nordique intouchée, immaculée presque, un lieu à découvrir, donc à préserver. La véritable exploration durable dans Charlevoix se fera en lien avec le tourisme, par le biais de croisières où l'exploration ne cherchera plus l'utilitaire mais le divertissement, le loisir, le repos, la contemplation. Une exploration sans objet autre que le plaisir de la découverte et de l'épanouissement personnel.



Débarquement des passagers du Québec à La Malbaie, 1873, *L'Opinion publique*

Explorateurs La formation d'un point de vue

Mais que révèlent donc ces explorations? Le Basque vient y pêcher la morue, le Français y chercher un lieu de peuplement, l'Anglais y retenir un site stratégique afin d'affermir son Empire en Amérique du Nord. Ces explorations présentent ainsi une image concrète de ce territoire qui portera le nom de l'historien explorateur Pierre-François-Xavier de Charlevoix à compter de 1855.

Qui sont ces explorateurs? Jacques Cartier, Samuel de Champlain, Pierre Boucher, les Pères jésuites, les officiers britanniques, le botaniste suédois Pehr Kalm et tant d'autres. Le site ne passe définitivement pas inaperçu. Qu'y voit-on le plus souvent? Une terre montueuse, « tout de roches », difficile à peupler, à cultiver, un passage maritime difficile, un site de tremblements de terre fréquents, sans ressources minières importantes, au climat exigeant, située loin aux extrémités même de cette Amérique du Nord encore si mal connue. Un point de vue se forme ainsi : la Terre ou Côte du Nord inquiète, suscite la peur même, les premiers explorateurs ne la considèrent pas beaucoup.

L'explorateur en quête de ressources n'aura donc pas un regard ébloui par cette Terre du Nord de Charlevoix. Il faudra l'explorateur touristique pour porter un regard plus indulgent sur le lieu. Même un regard si émerveillé que les craintes d'hier s'estomperont bientôt. Pourtant, il s'agit du même territoire, du même lieu; seule, la façon de voir a changé. La perspective du regard aussi. Le touriste du 19^e siècle reçoit l'aspect sauvage du secteur comme un délassément, comme une façon de rompre avec son quotidien moderne. L'explorateur des siècles précédents dans sa quête très pragmatique avait d'autres préoccupations bien plus contraignantes qui obscurcissaient son regard. Un point de vue nouveau et dominant s'installe alors : Charlevoix est ouvert à l'explorateur moderne en quête de dépaysement sur des navires de croisières de plus en plus rapides, sécuritaires et même luxueux. Autres temps, autres explorateurs. La Terre du Nord est désormais ouverte à la *Croisière du Saguenay* dès le début du 19^e siècle.



Vue du quai de Pointe-au-Pic, c. 1920

Cap sur la Terre du Nord

Quel peut être le fruit de ces explorations, quelle composition ressort du regard de ces explorateurs? Que retient-on du territoire du Charlevoix actuel en cette période exploratoire? Le tout se résume à peu et à beaucoup au fond. Quelques mots, certaines perceptions : Terre du Nord, milieu sauvage (et bientôt préservé ou à préserver), population isolée ou en retrait ou hors de l'histoire en quelque sorte, site d'un certain dépaysement face à une éventuelle modernité, culture ancienne conservée, maintien de la langue française, traditions folkloriques un peu désuètes ailleurs. En fait, une « inégalité de rythme » se dégage bel et bien en vue de la naissance d'une industrie touristique. La confrontation d'un univers préservé face à un monde en changement se confirme. L'affaire fera recette sur le plan financier et touristique. On maintiendra la chose selon l'offre et la demande. Le tout durera plus de cent ans avec la *Croisière du Saguenay*.

Rien ne sera pareil après la *Croisière du Saguenay* sur le territoire de Charlevoix. Si vers 1820, le voyageur John Bigsby se sent presque seul comme visiteur sur le territoire de la région, après la venue de la *Croisière du Saguenay* tout sera différent. Dès 1870, il est question d'affluence importante de visiteurs à Pointe-au-Pic. Mais tout cela n'a-t-il pas pour effet de maintenir un certain conservatisme, une vision un peu archaïque de la région? Sans doute et cela sera long et pénible à faire disparaître. En est-on vraiment sorti même en notre 21^e siècle?

Pour l'instant ne boudons pas notre plaisir ou, à tout le moins, le plaisir de cet Autre venu en Charlevoix par la *Croisière du Saguenay* du 19^e et jusqu'au milieu du 20^e siècles et faisons un peu avec lui cap sur cette « Terre du Nord » finalement bien attirante...

Il y aura donc des *bateaux blancs* en cette Terre du Nord ? Et pourquoi pas...

« Qui ne se rappelle pas le temps assez rapproché où un seul bateau suffisait pour transporter les voyageurs qui allaient prendre les bains à Cacouna et à la Rivière-du-Loup, temps où La Malbaie était encore ignorée! Je parle ici d'il y a quinze ou vingt ans. Oui, La Malbaie, ce bijou de place d'eau, était encore inconnue alors, et aujourd'hui, ses trois hôtels de premier ordre et ses innombrables cottages, bâtis tout exprès pour nos deux mois et demi d'été peuvent à peine contenir la foule des voyageurs qui s'y rendent de toutes les parties des deux Canadas¹ ».

Arthur Buies, 12 juillet 1877.

À l'automne 1965 - il y a donc plus de 45 ans - l'histoire des bateaux blancs dans Charlevoix se concluait avec la fin des croisières sur les trois rutilants navires encore en service de la *Canada Steamship Lines* : le *Richelieu*, le *Tadoussac* et le *St. Lawrence*. De ces bateaux devenus mythiques, emblématiques, synonymes même d'une certaine appartenance régionale, nombre de Charlevoisiens se souviennent encore aujourd'hui souvent sans les avoir jamais vus autrement que sur une photographie... Une situation singulière car les bateaux blancs ont longé les rives de d'autres régions mais ils forment, ici dans Charlevoix, une image tenace, dominante, bien plus durable que des volets sans doute plus significatifs - du moins pour un observateur extérieur - de l'histoire régionale, celle d'un paradis perdu, d'une époque merveilleuse.

Aujourd'hui, plus de 45 ans après la fin des croisières, les bateaux blancs font bel et bien partie d'un passé depuis longtemps révolu dont on connaît, en bout de ligne, très peu de choses en dehors de l'anecdote ou du fait divers. La mémoire des plus anciens ne peut pas véritablement suppléer à cette situation car elle ne remonte maintenant guère plus loin que les dernières années d'opération des bateaux blancs (période 1945 à 1965). De même, contrairement à d'autres régions comme le Saguenay - Lac-Saint-Jean² ou le Bas-Saint-Laurent³, les recherches en ce domaine, réalisées sans véritable perspective ou méthode historienne⁴, peinent à s'émanciper d'une certaine mythologie en se limitant le plus souvent à quelques considérations générales.

Si les bateaux blancs ont eu une importance dans l'histoire régionale, et nous n'en doutons pas, c'est sans doute comme une étape essentielle au milieu du 19^e siècle, et pas avant, dans le développement de la villégiature à Pointe-au-Pic et, sans doute, de son déclin irrésistible après la Seconde Guerre mondiale. Notre contribution souhaite ainsi offrir une perspective renouvelée et une chronologie plus complète de l'histoire des bateaux blancs dans Charlevoix qui nous permettra, enfin, de comprendre d'une manière nouvelle l'histoire touristique régionale en lien avec l'essor et le déclin de la ligne du Saguenay.

Quelques excursions dans le « bas du fleuve » (1821-1836)

Le berceau de la villégiature au Québec se trouve à Kamouraska, dans la région du Bas-Saint-Laurent. Déjà en 1815, l'arpenteur Joseph Bouchette écrit au sujet de la localité :

« Pendant la période estivale, ce village est animé par la présence de nombreux visiteurs qui viennent ici se refaire une santé et a la réputation d'être une des meilleures destinations à cet effet dans tout le Bas Canada; le village est aussi une place d'eau où plusieurs personnes se rendent pour les bénéfices des bains de mer »⁵.

C'est donc, sans surprise, à Kamouraska que les premières excursions de plaisance en bateaux à vapeur se dirigent pour trouver les bienfaits des eaux salines « du bas du fleuve⁶ ». En 1821, le *New Swiftsure* de John Molson se rend, lors d'un voyage inaugural, à cette station balnéaire avec à son bord des passagers venant pour la plupart de Montréal et de Québec⁷. Le navire reprend le même périple l'année suivante à trois reprises. D'autres vapeurs suivront ensuite ces premiers pas, notamment le *Laprairie*⁸, en 1826.

Le nouveau défi pour les bateaux à vapeur consiste par la suite à remonter le cours de la rivière Saguenay dans une région qui, rappelons-le, demeure rattachée à cette époque au Poste du roi et où la colonisation par des Charlevoisiens n'est pas encore amorcée. Le 3 novembre 1822, le *Montagnais* remonte la rivière Saguenay jusqu'à Chicoutimi avec à son bord, selon l'auteur Russell Bouchard, tout le « gratin de Québec⁹ ». Il faut attendre encore quelques années avant de voir naître la ligne du Saguenay centrée sur les beautés de son fjord.

Finalement, entre 1828 et 1830, quelques navires à vapeur se dirigent vers La Malbaie. Ce choix s'explique probablement par la proximité relative du village avec Kamouraska, une localité située directement de l'autre côté du fleuve Saint-Laurent. Un navire, le *New Swiftsure*, est le premier à se rendre à La Malbaie le 28 août 1828. Le bateau à vapeur récidive la semaine suivante en ajoutant une escale à Kamouraska, un moyen efficace pour les familles sur place de remonter vers Québec¹⁰. Le 15 juin 1829, le *New Swiftsure* se rend à La Malbaie avant d'y revenir une semaine plus tard en offrant, encore une fois, un aller-retour à Kamouraska. Le navire *Waterloo*, lui aussi la propriété de John Molson, prend la relève quelques semaines plus tard et, à l'été 1830, il renouvelle l'expérience. Et puis plus rien. On ne trouve plus de publicités de bateaux à vapeur à destination du bas du fleuve dans la presse pendant les années 1830 si ce n'est en 1836 et en 1839 pour le fjord du Saguenay.

Qui sont ces premiers voyageurs qui décident de se rendre dans le bas du fleuve dans des conditions pas toujours faciles? Ce sont pour la plupart des familles aisées, « des militaires anglais en garnison à Québec »¹¹ ou des *sportsmen* en quête de belles prises. Un récit de Walter Henry nous relate cette époque. Le militaire se rend, en compagnie d'un ami, pour une partie de pêche à La Malbaie à la fin de juin 1830¹². Partis de Montréal, leur bateau à vapeur doit s'arrêter à Québec car un vent balaie le Saint-Laurent et ce type de navires peut alors difficilement faire face à ces conditions climatiques. Ainsi, les voyageurs doivent se résoudre à prendre une goélette à destination de La Malbaie. Walter Henry couche alors à l'Auberge Chaperon, le seul hôtel de l'époque, et se rend notamment pêcher dans le secteur de l'actuelle ville de Clermont¹³.

Ces premiers voyages ponctuels entre 1821 et 1839, sans trop de lendemains, ne créent pas un véritable phénomène de masse; la renommée de Kamouraska existe sans ces navires et celle des autres stations balnéaires doit attendre encore quelques années. Il faut la venue de la décennie 1840 pour voir véritablement s'amorcer un service de bateaux à vapeur pour le bas du fleuve.

Naissance de la ligne du Saguenay (1842-1860)

La ligne du Saguenay prend véritablement naissance en 1842 en offrant bientôt une desserte en bateaux à vapeur pour les régions du Saguenay, de Charlevoix et du Bas-Saint-Laurent. D'entrée de jeu, précisons quelques caractéristiques propres qui, même si elles peuvent sembler évidentes, ne sont pas toujours suffisamment prises en compte. Car la ligne du Saguenay vise deux types de clients distinctes que l'on retrouvera en des proportions variables selon les époques: la population régionale et celle à caractère touristique.

Dès l'origine, la clientèle touristique constitue la première ciblée; on vise une clientèle urbaine et fortunée désireuse de se rendre dans le bas du fleuve pendant la période estivale, un marché qui, comme nous le verrons, ne cessera de croître au 19^e siècle. Distinguons du lot celle qui se rend simplement se refaire une santé quelques jours ou une semaine dans un hôtel d'une station balnéaire de celle uniquement intéressée à un périple de quelques jours en bateau à vapeur sur le Saint-Laurent et le fjord du Saguenay. Ou encore, celle recherchant un simple moyen de transport afin de se rendre rapidement passer les quelques mois d'été à une résidence de villégiature louée ou construite à Cacouna ou à La Malbaie. La plupart des propriétaires de bateaux voudront à un moment ou l'autre greffer comme clientèle la population locale en offrant une desserte à d'autres petits villages riverains notamment pour le Saguenay qui s'ouvre définitivement à la colonisation en 1842.

Entre 1842 et 1860, les auteurs Dionne et Pelletier dénombrent environ 20 bateaux différents opérés sur la ligne du Saguenay avec escale à Rivière-du-Loup¹⁴. Au cours de

cette période, cette première génération de navires, souvent gérée par de petits armateurs aux finances incertaines, offrent des services concurrents sur un trajet similaire:

« Certaines compagnies firent faillites mais elles étaient aussitôt remplacées par d'autres qui espéraient prendre aussi une partie de la clientèle de ces voyages d'agrément. »¹⁵

Le tout s'amorce le 29 août 1842, un premier bateau à vapeur, le *North America*, remonte la rivière Saguenay jusqu'à Chicoutimi avant de se rendre à Kamouraska et à Rivière-du-Loup, un trajet devant durer au total 4 jours¹⁶. Dès l'année suivante, en 1843, le bateau à vapeur *Pocahontas* de la compagnie Price, offre un service continu entre juin et septembre, un trajet intégrant à chaque semaine La Malbaie, Rivière-Ouelle et Rivière-du-Loup. Au même moment, d'autres navires comme l'*Alliance*, le *Charlevoix* et le *North America* tentent de prendre leur place sur la ligne en offrant quelques excursions. D'autres bateaux, comme le *Lady Colborne* ou le *Saint-George*, viseront de même, au cours de la décennie 1840, à se positionner avantageusement sur la ligne du Saguenay avec des trajets divers.

De nouvelles stations balnéaires

La naissance de la ligne du Saguenay a pour effet direct de faire émerger de nouvelles stations balnéaires dans le bas du fleuve particulièrement Cacouna et La Malbaie reléguant bientôt Kamouraska à un rôle secondaire à mesure que le siècle avance.

Un récit de Charlotte Holt-Gethings (épouse de Daniel Macpherson) relate probablement le premier voyage du *Pocahontas*, en juin 1843, à destination de La Malbaie. Elle y raconte son expérience et offre un constat non équivoque sur les visiteurs qui ont jusque-là fait de La Malbaie leur destination comme site de villégiature estivale :

« Je crois que c'était il y a 15 ans déjà que je suis, je pense, arrivé avec le premier bateau à vapeur à se rendre à Murray Bay. À cette époque, ce lieu n'était connu que par les amis des seigneurs, monsieur Nairne¹⁷ et l'Honorable John Malcolm Fraser. J'étais encore très jeune lorsque je fis ma première visite à Murray Bay par le bateau Pocahontas, qui appartenait à Mons. Price. Quoiqu'il ne fût pas un bateau qu'on appellerait aujourd'hui de première classe, nous étions fiers de l'avoir, car avant ce temps on ne se rendait à ces endroits que par les goélettes. (...) Je ne veux pas m'étendre davantage sur le sujet, mais je peux seulement dire, qu'à l'exception d'une ou deux familles autour de nous, personne ne venait à Murray Bay sauf des sportsmen et des amis et des proches des seigneurs. »¹⁸

Ce texte, comme bien d'autres, relativise une origine très lointaine de la villégiature à La Malbaie. Quelques voyageurs épars, sportsmen ou familles autour des seigneurs peuvent

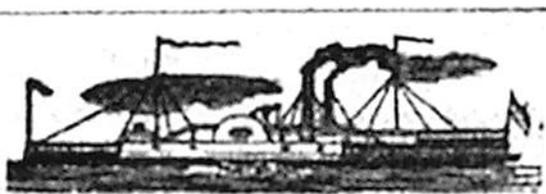
difficilement constituer un phénomène que l'on pourrait réunir sous le vocable de « villégiature ». C'est véritablement le début de la ligne du Saguenay avec les bateaux à vapeur qui transforme La Malbaie en station balnéaire malgré que le processus semble être, au départ, plutôt lent. Le journaliste Arthur Buies, bien au fait des stations balnéaires ou « places d'eau » comme il les nomme, constate qu'entre 1856 et 1861, « la Malbaie était inconnue du touriste.¹⁹ » Une conclusion peut-être un peu catégorique mais qui révèle tout de même une situation bien réelle.

Quelques familles de Québec et de Montréal se rendent dans les années 1840 et 1850 à La Malbaie pour prendre des bains de mer et pêcher le saumon. L'accueil demeure pendant longtemps sous le signe de la simplicité; ce sera d'ailleurs la marque de commerce du lieu comme nous le verrons, contrairement à une destination plus sophistiquée comme Cacouna. Longtemps, les visiteurs semblent se contenter de louer des résidences ou de se loger dans les hôtels du lieu car, outre la propriété (non développée) de François Baby acquise en 1854 lors de la construction du quai, la venue des voyageurs n'a pas eu, au cours de cette période, un impact sur la propriété foncière.²⁰

À la même époque, la famille de Thomas Molson, après un premier voyage en 1839, amorce à partir de 1844²¹ un périple annuel à Cacouna, un village situé à quelques kilomètres de Rivière-du-Loup, un parcours alors accompli en calèche. Il semble que cette destination aura au départ une longueur d'avance, au début des années 1850, sur sa rivale de la rive nord. En 1852, un capitaine vient débarquer directement les visiteurs devant Cacouna. Trois ans plus tard, un inspecteur des écoles remarque la défection des étudiants au printemps avec l'arrivée « des milliers d'étrangers »²². Jusque dans les années 1870, Cacouna semble jouir d'une renommée plus importante que La Malbaie. Une réalité souvent ignorée dans l'histoire du développement de la villégiature dans Charlevoix.

Le Rowland Hill (1849-1953) et le Saguenay (1853-1860)

Lors de la décennie 1850, plus d'une douzaine de navires s'affrontent pour prendre leur place sur la ligne du Saguenay en offrant des escales et des trajets différents. Deux bateaux à vapeur semblent véritablement se démarquer à cette époque du moins si l'on en croit les écrits des observateurs contemporains (Buies, Lemoine) particulièrement pour la rive nord du Saint-Laurent : le *Rowland Hill* et le *Saguenay*.

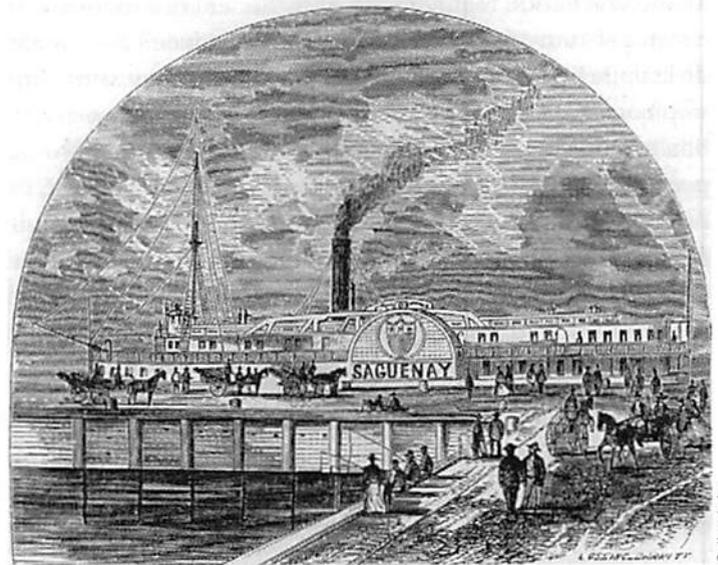


Pour Murray Bay et la Rivière-du-Loup.

Le *Rowland Hill*

1^{ère} génération

L'histoire du premier navire est révélatrice des réussites et des incertitudes de cette première époque. Construit à Québec au chantier naval de l'homme d'affaires John Munn et lancé en mai 1845, le *Rowland Hill* était « la propriété de la *People's Line on Steamers*, groupe d'épiciers et de fournisseurs d'équipement maritime²³ ». En raison de problèmes financiers, John Munn reprend le contrôle direct du navire en 1849 qui, cette année-là, offre un service sur la ligne du Saguenay avec un départ à Québec tous les mardis et les samedis, à 9h00 du matin, vers La Malbaie et Rivière-du-Loup. Le *Rowland Hill* dessert cette ligne jusqu'en 1853 alors que son propriétaire, John Munn, doit vendre le bateau afin de préserver sa solvabilité. Une situation analogue à d'autres propriétaires de l'époque aux affaires pas toujours lucratives. Une réalité souvent rencontrée dans les secteurs économiques en démarrage où l'argent facilement gagné amène des hommes d'affaires intrépides à prendre des risques insensés.



Le premier *Saguenay*

1^{ère} génération

La mise en service en 1853 du bateau à vapeur *Saguenay* par la *Quebec and Trois-Pistoles Steam Navigation company* marque sans doute une étape importante pour le développement de la ligne du Saguenay. James Macpherson Lemoine affirme que cet événement met fin, pour La Malbaie, à une « ère quasi-pastorale »²⁴. Piloté par le capitaine René Simard, le bateau à vapeur offre des excursions avec des escales à La Malbaie, Rivière-du-Loup, Cacouna et au Saguenay. Le *Saguenay* offre une vitrine unique qui permet à une plus large clientèle de connaître la valeur de la ligne du Saguenay malgré des problèmes réguliers rencontrés sur le fjord du Saguenay dont un incendie survenu en 1857 qui aurait pu être catastrophique²⁵. La *Quebec and Trois Pistoles* se départit en 1860 du *Saguenay* qui est finalement détruit par les flammes le 12 mai 1861 au canal Lachine²⁶.

La construction du quai de Pointe-au-Dic

Dans les années 1840-1850, l'amélioration des infrastructures portuaires devient une politique importante pour les

Coll. privée

Coll. privée

autorités du Canada-Uni; l'accroissement de l'activité commerciale nécessite des moyens de transport plus efficaces. C'est à cette époque que l'on désire doter la région d'un quai pour le secteur est et un autre pour l'ouest. En 1847, l'ingénieur James Stewart analyse les sites potentiels; la baie de La Malbaie et de Baie-Saint-Paul peuvent difficilement selon lui voir construire un quai directement à leur embouchure, en raison d'un manque de profondeur d'eau. Les autorités retiendront plutôt le secteur de Les Éboulements (ouest) et de Pointe-au-Pic (est). Fait significatif, l'ingénieur ne mentionne nullement dans le cas de La Malbaie une quelconque importance pour le futur quai d'un abordage plus facile pour les bateaux de touristes mais plutôt du rôle central de cette future construction pour la localité dont l'économie repose essentiellement sur le commerce du bois de sciage.

À Pointe-au-Pic, les travaux de construction du quai, débutés en 1852, sont réalisés par François Baby. La jetée est finalement terminée en 1853. Cette construction facilite évidemment la venue des bateaux de la ligne du Saguenay à Pointe-au-Pic. Mais surtout, fait négligé, elle a un impact direct sur l'aménagement du territoire malbéen en positionnant les futures résidences des voyageurs et les hôtels autour du secteur du quai de Pointe-au-Pic qui, au fil du temps, devient un village en soi presque déjà indépendant de La Malbaie.

Divalité sur la ligne du Saguenay (1860-1872)

La courte période de 1860 à 1872 se caractérise par une structuration croissante des activités sur la ligne du Saguenay. À partir de 1868, seulement deux sociétés, aux assises financières plus solides, opèrent des navires sur ce trajet avec un service amélioré. Du coup, une clientèle plus nombreuse se déplace vers les stations balnéaires et trois nouveaux bateaux desservent bientôt les régions concernées. Cacouna, au sommet de sa renommée, voit la construction d'un grand hôtel alors qu'à Pointe-au-Pic les infrastructures d'accueil se font plus modestes. Mais, pendant l'été, un véritable village se forme.

Divalité sur la ligne du Saguenay

Comme dans d'autres sphères économiques, le 19^e siècle connaît un processus de regroupement des entreprises permettant la concentration des ressources mais aussi des éventuels profits. En 1868, la concurrence de divers petits

armateurs laisse complètement la place à deux entreprises rivales pour le monopole sur la ligne du Saguenay.

La première de ces entreprises est la *Canadian Inland Steam Navigation Company* (devenue la *Canadian Navigation Company* en 1867), érigée autour de l'ancienne *Royal Mail Line*. L'historien Walter Lewis a bien décrit toute l'importance pour ce nouveau regroupement de propriétaires de bateaux à vapeur du secteur des Grands-Lacs du nouveau marché des stations balnéaires situées dans le bas du fleuve²⁷. Sans doute un moyen également de jouer dans les plates-bandes de la *Compagnie du Richelieu*, une rivale, qui a acquis une place centrale dans le lucratif contrôle du transport de passagers entre Montréal et Québec. En 1860, la *Canadian* met donc en service un bateau à vapeur, le *Magnet*, sur la ligne du Saguenay. Comme le rappelle Russell Bouchard :

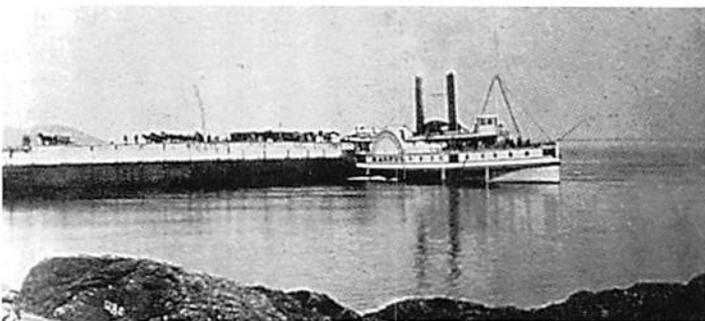
« il n'a rien à envier aux vaisseaux de lignes les plus réputés de ses compétiteurs : il peut prendre la mer sans danger; il est pourvu de chambres familiales confortablement meublées; et ses tarifs sont des plus compétitifs. ²⁸ »

La *Canadian* tentera pendant plus de 6 ans, entre 1863 et 1869, d'obtenir une compensation financière et un libre accès au quai de Québec auprès de la *Compagnie du Richelieu* afin d'assurer un arrimage entre les deux sociétés qui doivent collaborer pour le transfert des passagers désirant se rendre dans les stations balnéaires du bas du fleuve. Une entente de 5 ans est finalement signée en 1869. Un nouveau concurrent a alors fait son apparition.

Face à cela, la *Compagnie des remorqueurs du Saint-Laurent*²⁹ est fondée en 1863³⁰ par les propriétaires des traversiers entre Lévis et Québec. Ses débuts sont modestes car elle vise simplement à réaliser des opérations de remorquage de Gaspé jusqu'à Montréal. Après une amorce prometteuse, le portrait s'assombrit. En 1866, l'entreprise fait construire le bateau l'*Union* pour effectuer des voyages vers Pictou, en Nouvelle-Écosse. L'année suivante le bateau est placé en opposition au *Magnet* sur la ligne du Saguenay. La *Canadian Navigation Company* en fait l'acquisition la même année. Néanmoins, la *Compagnie des remorqueurs* met en service en 1868 le *Clyde*, un petit navire faisant escale dans la plupart des villages riverains de Charlevoix, qui traverse à Kamouraska et se rend jusqu'à Chicoutimi. De 1868 à 1872, trois navires sont donc en fonction sur la ligne du Saguenay : le *Clyde*, l'*Union* et le *Magnet*. Finalement, en 1872, la *Canadian Navigation* cède ses droits sur la ligne du Saguenay et le bateau l'*Union* à la *Compagnie des Remorqueurs du Saint-Laurent* qui obtient du coup un monopole. Le *Magnet* retourne sur les Grands Lacs et une deuxième génération de navires prend place sur la ligne du Saguenay.

Divalité des stations balnéaires

Au cours de cette période (1860-1872), Cacouna maintient sa prédominance face à Pointe-au-Pic à titre de station



Le Magnet

1^{ère} génération

Coll. Musée de Charlevoix



Coll. privée

Le Clyde

1^{ère} génération

balnéaire. En 1862, le financier anglais J.B. Stocking, avec l'appui de compagnies maritimes américaines et canadiennes, érige dans ce village l'hôtel *St. Lawrence Hall* qui, à l'origine, peut accueillir plus de 400 personnes et, suite à un agrandissement en 1872, plus de 600 personnes³¹. Selon les témoignages, Cacouna compte en 1871 une vingtaine de cottages³² dont celui du banquier montréalais Markland Molson, nommé le « Château vert », construit en 1869. Selon Jean-Charles Fortin :

« Les années qui précèdent la grande crise économique de 1874-1878 constituent sans doute l'âge d'or du tourisme de villégiature à Cacouna. Les terrains qui bordent le sommet de la crête boisée qui domine l'estuaire sont déjà occupés par des villas, parfois luxueuses, et les publicitaires des compagnies de navigation vantent déjà les charmes du Saratoga canadien ou du Newport du Canada.³³ »

À Pointe-au-Pic, le journaliste Arthur Buies témoigne avec la verve qu'on lui connaît du type d'infrastructure d'accueil hétéroclite des villégiateurs en 1871 :

« (...) et, plus loin, à quelques pas seulement, commence le village des étrangers, peuplé, serré, dru, rempli jusqu'aux combles. C'est un village à part (...) Ici, les étrangers sont chez eux, ce village leur appartient; ils l'ont fondé en quelque sorte, et sans eux, il serait désert. (...) Il y a à peu près quatre ou cinq hôtels attitrés; toutes les autres maisons, toutes, remarquez-bien, sont louées à des étrangers ou prennent des pensionnaires qui, sans cesse, font place à d'autres. Cela dure à peu près deux mois (...) »³⁴

Un milieu « sans l'étalage bruyant, pompeux, raide et fatigant de Cacouna » et où, « chose inexplicable, les anglais ôtent ici leurs cols et consentent à se désespérer pour ne pas enlaidir le paysage »³⁵. Arthur Buies estime le nombre de visiteurs entre « deux à trois mille personnes » et s'amuse « des sauvages » qui décident plutôt de se loger à Cap-à-l'aigle.

Il faut attendre au milieu des années 1860 avant de constater l'impact d'une spéculation foncière dans le secteur de Pointe-au-Pic. En décembre 1865, l'avocat montréalais William Busby Lamb fait l'achat d'un premier lot situé sur les hauteurs proches du quai. L'année suivante, il fera l'acquisition de 240 arpents dont l'essentiel des terres provenant des héritiers de François Baby, accueillent aujourd'hui le Manoir Richelieu. Lamb désire mener des projets immobiliers avec le développement de la villégiature à Pointe-au-Pic. Il vendra quelques terrains, mènera des associations avec d'autres hommes d'affaires, mais le tout aura un succès plus que mitigé.

De son côté, James Macpherson Lemoine écrit, en 1872, qu'une « petite colonie d'avocats et de négociants de Montréal et de Québec s'est établie depuis cinq ou six ans » qui compte plus ou moins 10 cottages en plus « du village de cottages » du colonel Thomson³⁶. Ces cottages sont situés sur les hauteurs du quai en direction de la côte Bellevue, sur des terrains achetés pour la plupart de William Busby Lamb. Ces résidences sont les premières à être érigées par des villégiateurs. Il faudra attendre la naissance du Boulevard des Falaises, à la fin du 19^e siècle, afin que le phénomène prenne l'ampleur que l'on lui connaît aujourd'hui.

Monopole sur la ligne du Saguenay (1872-1886)

« C'est certainement grâce à la compagnie du St. Laurent si les places d'eau du bas du fleuve sont devenues si populaires, si elles se sont développées plus vite, si leur commerce a pris tant d'extension, si leur population a doublé et parfois triplé, si tant de maisons ont été construites, si tant de petites industries locales ont pris leur essor et trouvent un marché certain, si des étrangers en si grand nombre connaissent notre pays (...) »

Arthur Buies, 1877

Le rôle joué par la *Compagnie des remorqueurs du Saint-Laurent* s'avère rarement reconnu dans le développement de la ligne du Saguenay et des stations balnéaires du bas du fleuve. Pourtant, les voyageurs de l'époque ne tarissent pas d'éloges, notamment dans la presse écrite, afin de vanter la qualité du service de l'entreprise et de ses trois navires expressément placés sur la ligne du Saguenay. C'est véritablement à cette époque, vers 1875, que Pointe-au-Pic devient la principale « place d'eau » sur ce trajet qui inclut quelques autres villages côtiers de Charlevoix.

Un monopole sur la ligne

L'entreprise a à cœur de développer la ligne du Saguenay qui constitue son activité principale. En 1874, son nom est modifié pour celui de *Compagnie de navigation à vapeur du Saint-Laurent*. L'entreprise jouissant d'un monopole sur la ligne du Saguenay cherche à améliorer sa flotte en misant sur une deuxième génération de navires à vapeur. En 1872, la Compagnie du Saint-Laurent a remis la main sur



Coll. privée

Le St. Lawrence

2^e génération

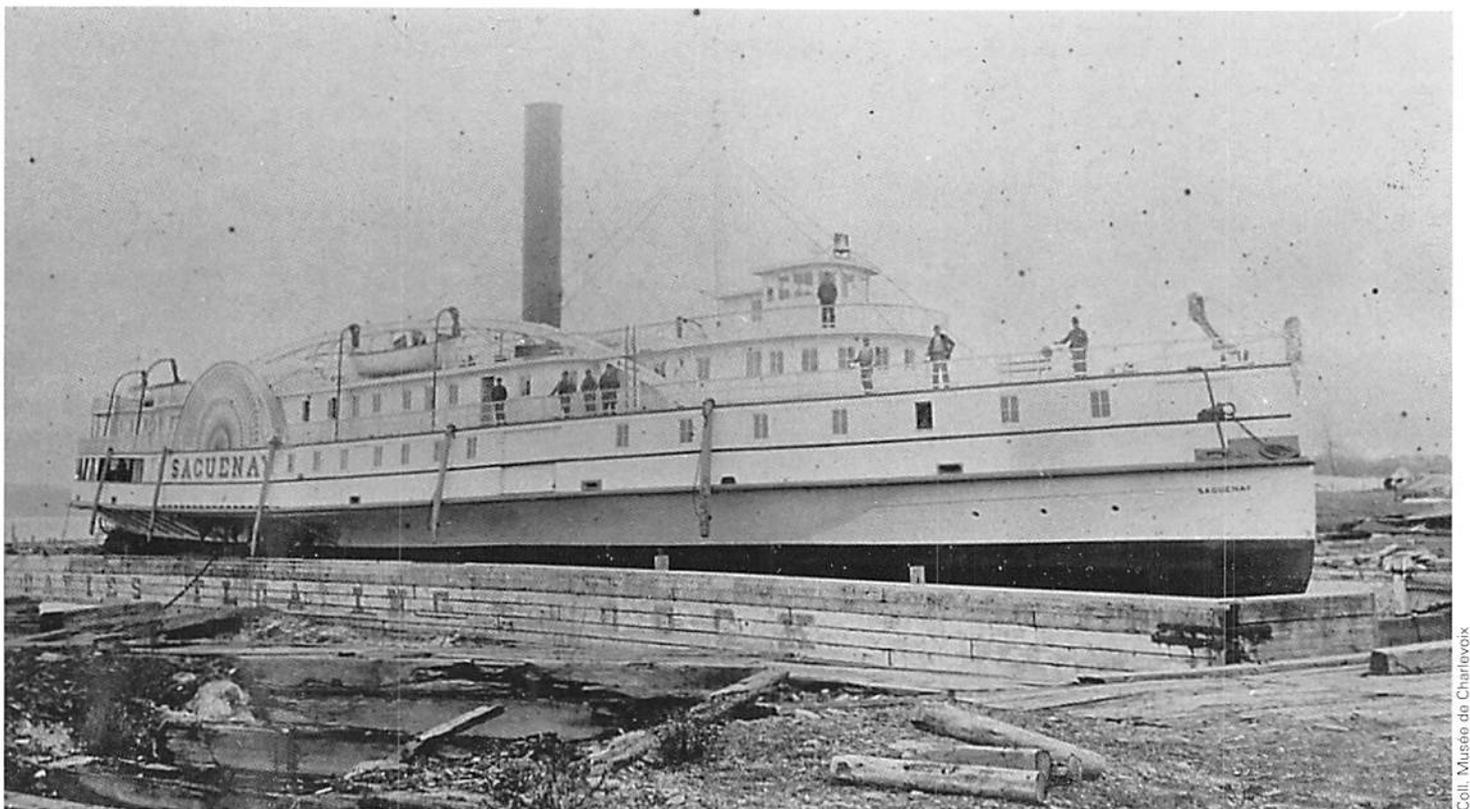
l'*Union* qu'elle avait vendu quelques années auparavant à la *Canadian Navigation Company*. Ce navire pouvait accueillir 773 passagers. En 1873, la compagnie fait l'achat de deux nouveaux bateaux : le *St. Lawrence* (703 passagers) et le *Saguenay* (707 passagers). Dès lors, le *Clyde* (416 passagers) servira principalement à relier les petits quais de la rive sud du Bas-Saint-Laurent.

main, l'*Union* refaisait le même trajet, en sens contraire, le tout se terminant en soirée à Québec³⁸. Les commentateurs de l'époque comme Jules-Paul Tardivel et Arthur Buies, si peu souvent d'accord en politique ou autres, semblent vibrer au même diapason.

Tardivel rencontre deux Américains lors de son retour en bateau vapeur sur le *St. Lawrence* d'un périple de chasse à La Malbaie à l'automne 1878:

« Je liai conversation avec deux citoyens de la république voisine (...) Ils ne pouvaient pas se taire sur l'habileté, la courtoisie et la prévenance de tous les officiers et employés de cette compagnie, depuis le gérant jusqu'au dernier commis. Aux États-Unis, disaient-ils, il n'y a pas une ligne de bateaux où les voyageurs trouvent plus de confort qu'ils n'en trouvent à bord des vapeurs de la

Le service s'étend alors du début juin à la mi-septembre mais avec l'ajout du service postal, après 1869, il s'étend de l'ouverture de la navigation jusqu'à la mi-novembre³⁷. Un parcours typique de l'*Union* à l'été 1883 consistait en un trajet de 2 jours débutant vers 7h30 au quai Saint-André de Québec, avec des arrêts à Baie-Saint-Paul et Pointe-au-Pic en avant-midi, une traversée du fleuve vers Rivière-du-Loup avant de repartir vers le nord et remonter, en soirée, le *Saguenay* avec un arrêt à Chicoutimi pour la nuit. Le lende-



Coll. Musée de Charlevoix

Le second Saguenay

2^e génération

compagnie du St-Laurent. J'étais heureux de pouvoir partager leurs vues sur une question au moins. »

De son côté, Arthur Buies, affirme en 1877:

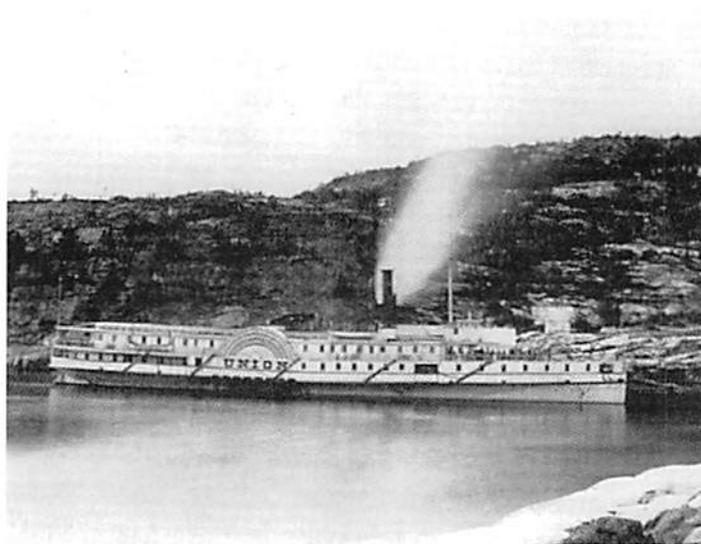
« On ne peut avoir affaire à un personnel plus avenant, plus complaisant, plus désireux de se rendre utile et aimable, que celui des officiers de cette compagnie, depuis les directeurs jusqu'au simple surintendant du fret. »³⁹

Malgré ces succès, la *Compagnie de navigation du Saint-Laurent* connaît certains problèmes dans les années 1880. En 1882, l'*Union* subit d'importants problèmes et ne peut fonctionner pendant la période estivale. Le 24 septembre 1884, le bateau à vapeur *Saguenay* brûle en face du quai de Pointe-au-Pic. L'entreprise devra se résoudre à se voir absorber par la *Richelieu & Ontario Navigation Company* en 1886 ne pouvant faire face à des défis d'une ampleur la dépassant.

Pointe-au-Pic au sommet

Au fil des ans, la situation se transforme dans les stations balnéaires du bas du fleuve au gré des modes. D'abord initié à Kamouraska, de nouvelles destinations émergent avec le début de la ligne du Saguenay qui voit Cacouna prendre une longueur d'avance. Cependant, lors d'un périple dans les places d'eau (Cacouna, Kamouraska, Tadoussac, Pointe-au-Pic), Arthur Buies constate en 1877 :

« De toutes les places balnéaires, la Malbaie est celle qui a conservé le plus de son public ancien ou nouveau. On ne vit jamais pareille invasion, pas même à Cacouna, le resort autrefois sans rival, où se faisaient des courses, et dont le grand hôtel a compté jusqu'à six cents pensionnaires pendant plusieurs semaines d'un même été. La Malbaie a été littéralement encombrée cette année-ci; ses hôteliers ont été sur les dents, et ses nombreux caléchiars n'ont pas connu le chômage un seul jour. »⁴⁰



Le Union

2^e génération

Coll. privée

Amorcé au milieu des années 1860, la construction de nouvelles résidences de villégiature continue sur le territoire compris entre l'actuel Manoir Richelieu et la côte Bellevue. L'une de ces résidences d'été est celle d'Edward Blake, qui fut premier ministre de l'Ontario (1871-1872) et chef du Parti libéral fédéral (1880-1887), construite en 1874. Or, la villégiature à Pointe-au-Pic n'a pas encore atteint encore son zénith, loin de là, avec l'arrivée du Boulevard des Falaises et du Manoir Richelieu. En 1895, selon l'Atlas Duberger, on compte environ vingt-cinq résidences de villégiature, un hôtel (le Chamard Lorne House) et environ 6 petits cottages attenants.

Les autres quais desservis dans Charlevoix

Certains bateaux ont, au fil des ans, offert des dessertes pour d'autres villages riverains de Charlevoix particulièrement avec l'amélioration graduelle des installations portuaires dans les années 1870 et 1880. À Baie-Saint-Paul, en 1874, une pile communément appelée « la cage » est installée se situant à 3 000 pieds (914 mètres) de la rive à marée basse :

« Les steamers se servent de cette pile comme d'un débarcadère, mais elle offre peu de commodité, vu que les passagers et le bagage doivent être transportés à terre dans des chaloupes et attendre aussi que la marée soit haute ou basse; en sus on ne peut s'en servir pour le gros fret et le bétail.⁴¹ »

En 1885, afin de corriger le problème, un nouveau quai est érigé du côté est de la baie au Cap-aux-Corbeaux. En 1891, un contrat fut passé afin de « prolonger le quai de 75 pieds, ce qui donnera une profondeur de 9 pieds, ce qui est à peine suffisant pour les bateaux de la ligne du Saguenay d'y faire escale pendant les gros vents.⁴² » Le *Clyde*, l'*Union* et le *St. Lawrence* accosteront à l'endroit. Toutefois, malgré les sommes importantes investies afin d'améliorer les deux installations, Baie-Saint-Paul est bientôt délaissé avec les nouveaux navires encore plus imposants au 20^e siècle.

D'autres bateaux feront des escales ailleurs dans la région comme aux Éboulements qui dispose d'un quai depuis 1854 et même, quelquefois, à l'île aux Coudres. Il y a surtout les villages de Cap-à-l'aigle, comprenant plusieurs résidences de villégiature, et finalement Saint-Siméon qui deviendront des lieux d'arrêts courants au 20^e siècle.

De la Richelieu & Ontario à la CSL (1886-1922)

L'achat de la ligne du Saguenay par la *Richelieu & Ontario Navigation Company* en 1886 marque une étape importante dans le développement du circuit et de la localité de Pointe-au-Pic dans les activités de l'entreprise. Celle-ci avait jusqu'alors, depuis 1872, maintenu une entente cordiale avec la *Compagnie de navigation du Saint-Laurent* cherchant la complémentarité des activités en facilitant à Québec le transbordement des passagers et des marchandises⁴³.

Toutefois, la flotte de bateaux de l'entreprise, devenue véteruste, ne suffit plus et la *Richelieu* se chargera de renouveler le tout. Dès lors, l'entreprise née en 1875 d'une importante fusion connaît rapidement des revers financiers importants. Il faudra une nouvelle équipe à la tête de l'entreprise, sous la direction du sénateur Louis-Joseph Forget, pour relancer les activités sur des bases solides en mettant de l'avant le service des bateaux de plaisance. Suite à une nouvelle fusion, la *Canada Steamship Lines* prend la suite en 1913 connaissant également le même genre de problèmes. Pointe-au-Pic connaît alors la période la plus dynamique sur le plan de la villégiature avec la construction du premier Manoir Richelieu et les débuts de la construction des résidences sur le Boulevard des Falaises.

adaptés à la desserte de la région de Charlevoix-Saguenay. Le *Saguenay* (à l'origine l'*Union*), devenu le *Chicoutimi* en 1904, est définitivement retiré en 1909. Le *Tadousac* rend les armes en 1916 et le *St-Irénée* en 1920. Le *Murray Bay*, renommé le *Cape Diamond* en 1920, poursuit sa vie utile jusqu'en 1927.

Pour faire face à ce vieillissement des navires, la *Richelieu & Ontario* puis la *CSL* ajoutent temporairement quelques navires plus récents sur la ligne du Saguenay. En 1911, le nouveau *Saguenay*, archétype des futurs bateaux blancs, est mis en opération. De même, on déplace en 1915 le *Syracuse*, devenu le *Cape Trinity* en 1920, sur la ligne du Saguenay jusqu'en 1921. La même année, le *Cape Eternity* offre une

Une nouvelle génération de navires

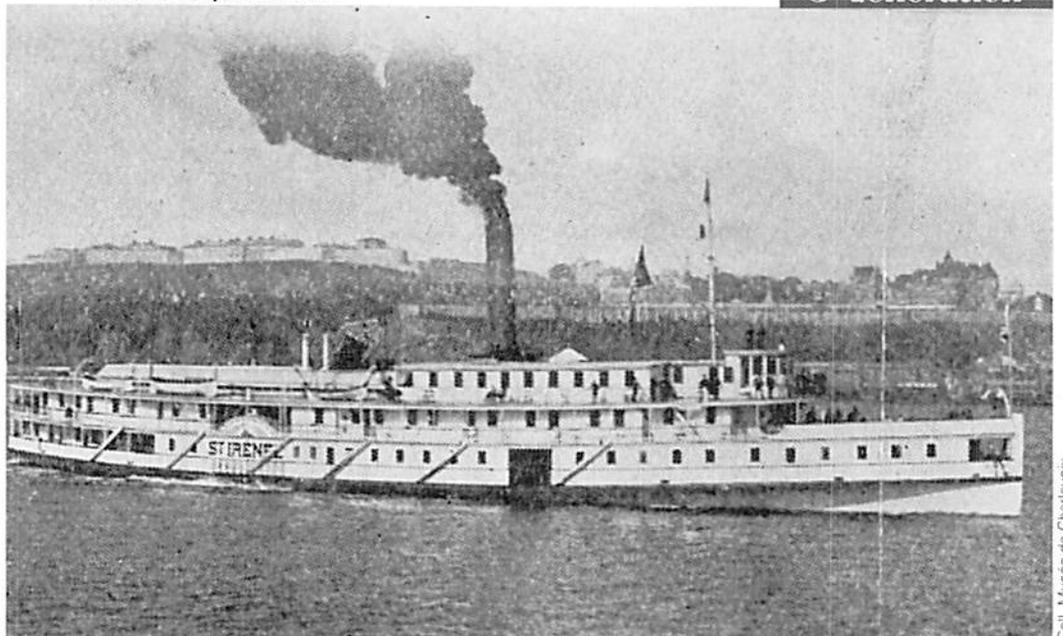
Dès les premières années, la *Richelieu & Ontario* verra progressivement à mettre en place une troisième génération de navires sur la ligne du Saguenay notamment avec le déplacement de bateaux desservant jusqu'alors d'autres secteurs. En 1886, l'*Union* et le *St. Lawrence*, acquis en même temps que la ligne, sont remis sur les rangs avec le support, cette année-là du *Spartan*. En 1889, le *St. Lawrence* est définitivement mis au rancart. L'année suivante, la ligne du Saguenay compte trois navires avec le *Canada*, le *Saguenay* (l'ancien *Union* rebaptisé cette année-là) et le *Corinthian*. Suite à l'incendie de ce dernier en 1892, le *Carolina* débute ses activités sur le trajet en 1893. Finalement, en 1903, se joint au groupe le *Virginia*.

Des années 1890 jusque vers 1920, la troisième génération des navires sur la ligne du Saguenay compte donc 3 navires principaux: le *Canada*, le *Carolina* et le *Virginia*. Retenons cela, car il n'est pas toujours aisé de se retrouver à travers les multiples changements de nom de ces navires. En 1905, les trois navires deviennent respectivement le *St. Irénée*, le *Murray Bay* et le *Tadousac*⁴⁴, des noms mieux



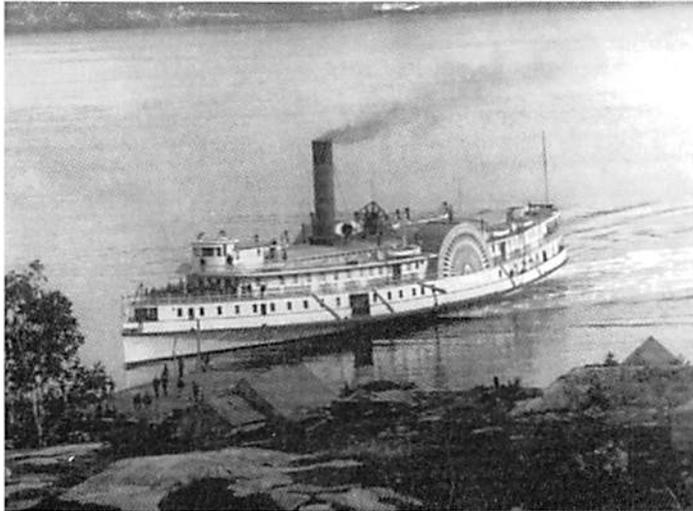
Le *Canada*, qui devient...

3^e génération



... le *Saint-Irénée*.

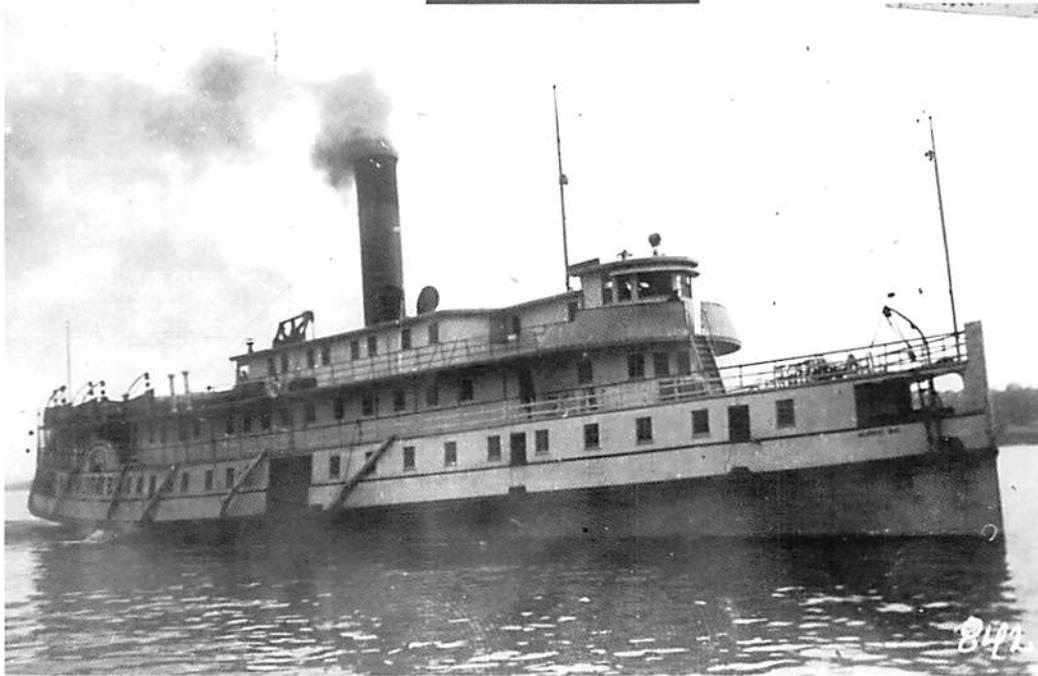
« weekly cruise », une croisière hebdomadaire de grand luxe, un service qui se maintiendra pendant quelques années.



Le *Carolina* qui devient...

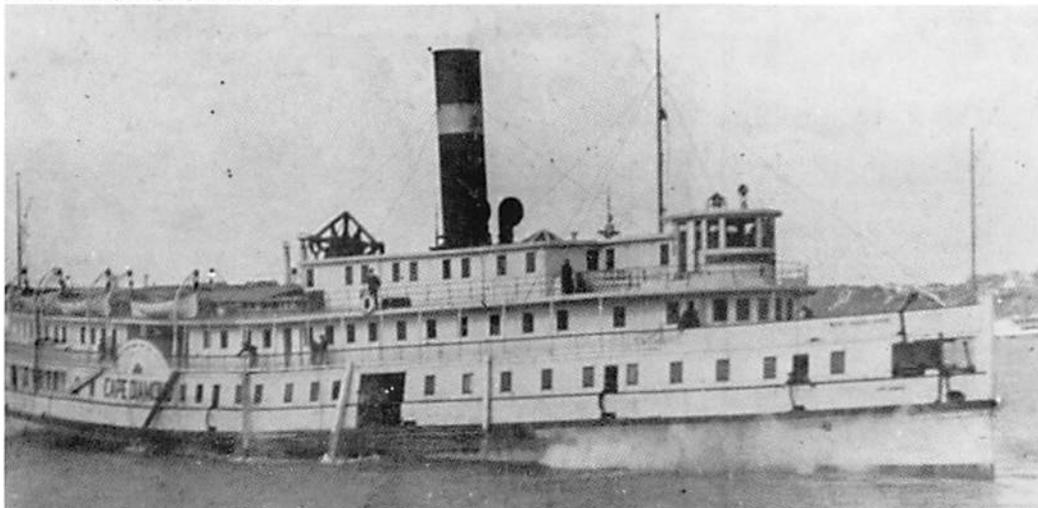
3^e génération

Coll. privée



... le *Murray Bay*, qui devient...

Coll. Musée de Charlevoix



... le *Cape Diamond*.

Coll. Musée de Charlevoix

Au début des années 1920, il faudra revoir de fond en comble la flotte de navire de la *CSL*; un travail qui sera effectué par l'équipe autour du nouveau président William H. Coverdale.

De la *Richelieu & Ontario* à la *CSL*

Premier Canadien français à obtenir une place d'affaires à la Bourse de Montréal, Louis-Joseph Forget est un financier prudent et respecté qui accepte en 1894 de prendre la direction de la *Richelieu & Ontario*. À cette époque, l'activité économique voit l'apparition de monopoles importants nommés « merger » dans diverses sphères marchandes; des opérations très payantes dans lesquelles le sénateur et son neveu Rodolphe excellent. La *Richelieu & Ontario* est une occasion semblable née elle-même d'un long processus de fusions de multiples entreprises de navigation. Après des actions discutables par les conseils précédents, Louis-Joseph Forget relance avec un groupe d'hommes d'affaires, dont fait partie son neveu Rodolphe, les opérations de l'entreprise. La navigation de plaisance constitue pour le groupe un volet essentiel et porteur afin de relancer les activités de la *Richelieu*. Ils mettront bientôt en place une société rentable.⁴⁵

Une décision d'importance est la construction du premier Manoir Richelieu. En 1899, la *Richelieu* avait l'achat des terrains de l'homme d'affaires William Busby Lamb et de ses associés; leur projet de développement a été un échec presque complet avec seulement quelques cottages construits sur place. L'Hôtel Chamard, simple locataire sur le terrain, voit son bail non-renouvelé; il devra quitter les lieux. À l'été 1900, le Manoir Richelieu ouvre ses portes. Le premier Manoir Richelieu est une indéniable réussite commerciale. Toute la bonne société d'alors se rend au Manoir Richelieu pour voir et être vu : les vedettes du cinéma muet comme Mary Pickford, Douglas Fairbanks, Charlie Chaplin ou même le 27^e président américain (1909-1913), William Howard Taft, ont séjourné à l'hôtel. C'est l'âge d'or du Manoir Richelieu.⁴⁶

En 1913, à la suite d'un processus de fusion dans le secteur de la navigation, la *Richelieu & Ontario Navigation* est intégrée à la *Canada Steamship Lines* (CSL) :

« Il en résulta une énorme société disposant d'un quasi-monopole sur la navigation commerciale sur les Grands-Lacs et le Saint-Laurent. Une brochure de la compagnie, publiée en 1921, fait état d'une flotte de 50 navires marchands dont la plupart parcouraient les Grands Lacs, mais dont certains atteignaient Liverpool. (...) En 1928, cette flotte transporta 1,25 million de passagers⁴⁷. »

La situation, un peu à l'image de celle créée lors de la fusion de la *Richelieu*, devient rapidement difficile pour la CSL qui doit mettre en place un plan de restructuration complet au début des années 1920.

La naissance du « Boulevard ou chemin des Falaises » (1897)

À Pointe-au-Pic, la villégiature évoque assurément le Boulevard des Falaises. Cette artère d'environ 3,3 kilomètres situé entre le chemin Mailloux et le Manoir Richelieu a une date de naissance officielle : 1897. Pendant longtemps, les résidences avaient été érigées entre le Manoir Richelieu et l'actuelle Côte Bellevue, plus ou moins en lien avec le tracé de l'actuelle rue Richelieu. Dès lors, un chemin sera érigé

venant rejoindre certaines résidences déjà construites comme celle de William Hume Blake jusqu'au Manoir Richelieu. Entre 1897 et 1920, la construction de maisons de villégiature à Pointe-au-Pic explose et emploiera un bon nombre d'ouvriers dont des charpentiers et des menuisiers. On estime qu'à cette époque une population fluctuant entre 5 000 et 10 000 personnes passe l'été à Pointe-au-Pic amenant un apport significatif à la socio-économie locale⁴⁸.

En août 1903, l'hôtel *St. Lawrence Hall*, gloire de Cacouna, est détruit par les flammes et ne sera pas reconstruit. Après une réduction du service, la *Richelieu & Ontario* abandonne définitivement l'escale de Rivière-du-Loup en octobre 1907. Des entrepreneurs verront ensuite à établir un service de traversier entre Saint-Siméon et Rivière-du-Loup. C'est que les intérêts de la *Richelieu* sont maintenant presque exclusivement situés sur la rive nord notamment avec le Manoir Richelieu et l'Hôtel Tadoussac et la Croisière du Saguenay qui attirent les visiteurs.

La Canada Steamship Lines et William H. Coverdale (1922-1945)

Au milieu des années 1920, la CSL entreprend, sous la présidence de William H. Coverdale, une véritable relance de ses activités pendant les « années folles » mais ce succès est ralenti par les répercussions de la Crise économique de 1929. Il opère une rénovation complète de la flotte de navires sur la ligne du Saguenay en mettant en service les bateaux blancs et en reconstruisant le Manoir Richelieu, incendié en 1928, où il présentera une nouvelle collection d'objets. Finalement, William H. Coverdale et la CSL élaborent un efficace discours de mise en marché misant sur le caractère traditionnel et français du Québec qui aura un impact majeur sur la représentation du milieu charlevoisien jusqu'à aujourd'hui.

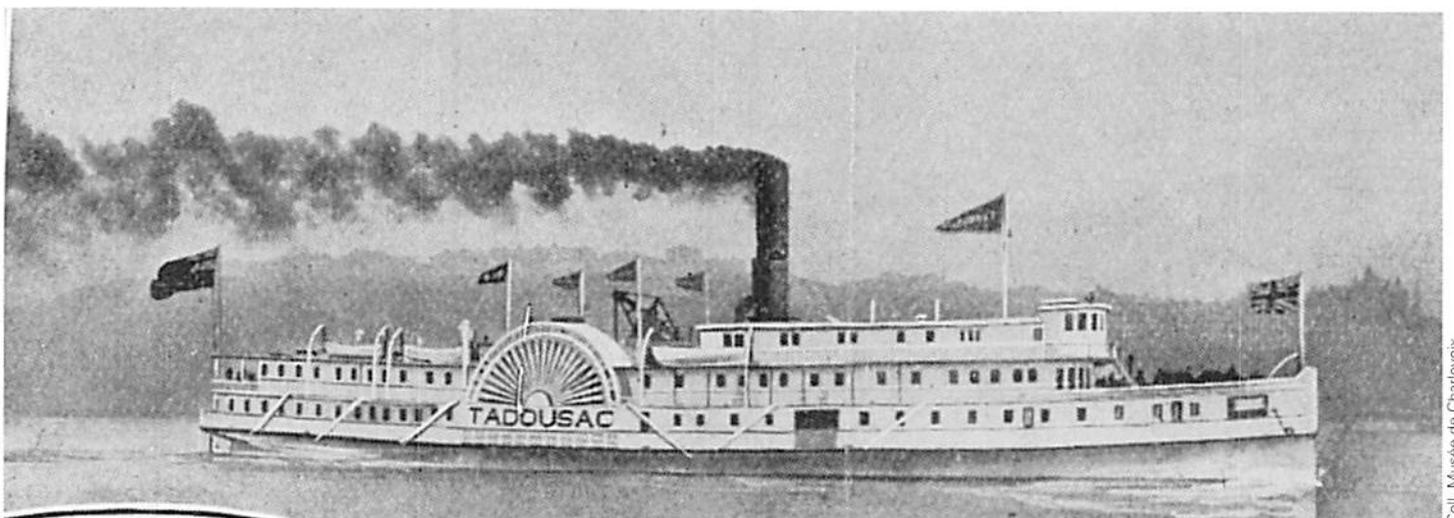
William H. Coverdale et la relance de la CSL

La promesse liée à la naissance de la *Canada Steamship Lines* en 1913, soit un monopole presque total sur la



Le *Virginia*, qui devient...

3^e génération



... le *Tadousac*.



Coll. privée

Le troisième Saguenay

3^e génération

navigation intérieure entre les Grands Lacs et le Saint-Laurent, laisse place à un certain désenchantement pour les actionnaires et les dirigeants :

« Une suite de pertes amena le président, James Norcross, à se rendre à New York où il sollicite l'aide de la société d'investissement Kissel, Kennicott, en retour de quoi il dut consentir à ce qu'un administrateur de New York soit nommé à la tête de la compagnie.⁴⁹ »

Ce fut le contexte de l'arrivée de William H. Coverdale qui devient, en 1922, président de la CSL avec pour mission de remettre l'entreprise sur le sentier de la rentabilité ce qu'il fit efficacement. La clientèle touristique constitue une source de revenus encore importante à cette époque. Pendant les années 1920 au Canada, les dépenses touristiques sont multipliées par trois⁵⁰. La croissance démesurée des années folles, celle d'une époque marquée par l'insouciance d'une élite qui dilapide ostentatoirement sa richesse.

À Pointe-au-Pic, la *Canada Steamship Lines* entend de plus en plus, à la manière des stations balnéaires actuelles, offrir des services intégrés à une clientèle huppée. À partir de 1925, le Manoir Richelieu compte sur son propre terrain de golf aménagé sur les hauteurs de Pointe-au-Pic pour attirer la clientèle. L'hôtel dispose dans les années 1930 de son propre club de pêche, comprenant plus de 32 lacs, situé dans le hameau de Sagard à quelques kilomètres au nord du village de Saint-Siméon. La CSL gère à son profit

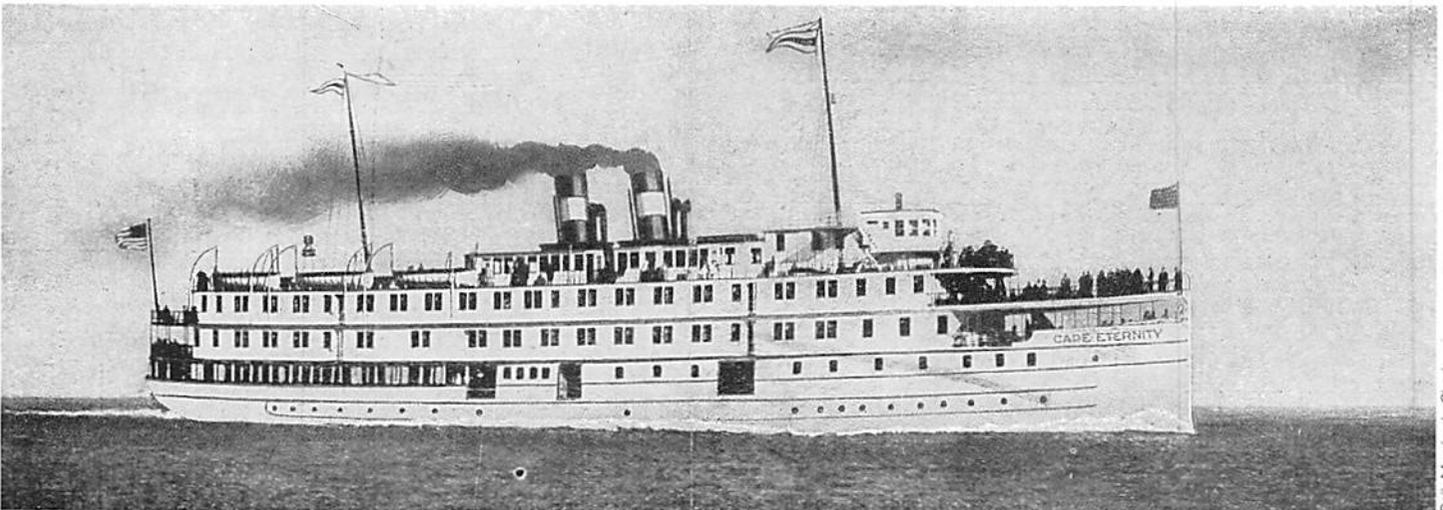
une véritable industrie intégrée dans Charlevoix qui a pour impact d'assurer la venue d'une clientèle constante mais aussi de mettre de côté certains entrepreneurs locaux qui ont, comme Joseph Desbiens, développé une pourvoirie à Clermont dans les années 1920⁵¹.

Le 12 septembre 1928, le premier Manoir Richelieu, construit en bois, est la proie des flammes quelques heures seulement après le départ des derniers clients. Dès le lendemain, la CSL annonce la reconstruction d'un nouvel hôtel. Débutés en octobre 1928, les travaux s'effectuent rapidement juste à temps pour l'ouverture de la saison estivale le 15 juin 1929. Les plans de l'architecte John S. Archibald rappellent un château normand. William H. Coverdale présentera là, comme à l'hôtel Tadoussac qu'il fait reconstruire en 1941, une collection d'objets qui supposément représentent la « culture canadienne ».

Mais l'Histoire rattrape bientôt les succès de la CSL. Les répercussions de la Crise économique de 1929 portent un dur coup aux finances de l'entreprise : « Lors de l'assemblée générale de 1932, Coverdale annonça que les revenus bruts avaient chuté de 46% (ou 8 millions de dollars) depuis les sommets atteints en 1928.⁵² » Coverdale aura toutefois eu le temps de construire une nouvelle flotte de bateaux de croisières.

Les quatre bateaux blancs

Afin de relancer les activités de la CSL, Coverdale doit faire face à une situation complexe car « plusieurs de ses navires, provenant des entreprises fusionnées, étaient vieux et ne composaient pas une flotte très homogène⁵³. » Ce constat est bien réel dans le cas de la ligne du Saguenay. En 1922, la flotte de la CSL montre bien des faiblesses avec, les vieux rafiots mis au rancart, seulement trois bateaux: le *Cape Diamond* (construit en 1877) et les plus jeunes *Cape Eternity* (1910) et *Saguenay* (1911). Face aux besoins criants sur la ligne du Saguenay naquit la quatrième génération de navires qui furent connus sous le nom des « bateaux blancs ».



Coll. Musée de Charlevoix

Le Cape Eternity

3^e génération



Le Richelieu

4^e génération

Construit en 1912 à Wilmington, au Delaware (États-Unis), le *Narragansett* devait à son origine desservir Long Island⁵⁴. Il servira notamment d'hôpital pendant la Première Guerre mondiale. Racheté par la CSL, le navire rebaptisé *Richelieu* est transformé en véritable bateau de croisière et mis en service sur la ligne du Saguenay en 1923. Ce premier bateau blanc vise une clientèle fortunée qui veut faire étalage de sa réussite; les photos de l'époque montrent d'ailleurs le faste de la décoration.

se rendre passer quelques mois d'été à Pointe-au-Pic. Les bateaux blancs sont mobilisés, à l'occasion de voyages spéciaux, afin de déplacer tout ce beau monde. Les brochures de l'époque indiquent les tarifs pour amener tout ce qui est nécessaire pendant cette longue période par exemple les automobiles. D'autres désirent se rendre simplement passer quelques jours au Manoir Richelieu. Dans les années 1930, la proportion des Américains au Manoir Richelieu est impressionnante; en 1936, ils représentent 76,5%

Coll. Musée de Charlevoix



Le St. Lawrence

4^e génération

Coll. Musée de Charlevoix

de la clientèle dont 59% de New York et de la Nouvelle-Angleterre⁵⁵. Et puis, finalement, certains désirent simplement faire la Croisière du Saguenay ou *Saguenay Trip* dont on ne cesse à cette époque par diverses manières de magnifier la splendeur avec son arrêt obligé devant la statue de la Vierge Marie au Cap Éternité.

Une mise en marché aux accents folkloriques

On ne répétera jamais assez cet élément fondamental de la mise en marché de la *Canada Steamship Lines* :

« Désireuse de rentabiliser ses navires de croisière et ses hôtels de luxe, la Canada Steamship Lines élabore et dissémine, durant les années 1930, une image du Québec en tant que société simple, traditionnelle (et donc pré-moderne)⁵⁶. »

Un effort particulier est mis de l'avant par William H. Coverdale dans la construction de ce discours, jusque-là à l'état latent, dans les années 1920 et 1930. Cette transformation se constate dans les brochures promotionnelles de la *CSL* de cette époque où dominent, comme le montre l'historien canadien-anglais James Murton, les images de fours à pain et d'artisans au travail. Cet effort n'avait aucunement pour objectif comme les sciences humaines, même si certains comme le folkloriste Marius Barbeau y participe, de présenter un portrait global de la culture canadienne-

française ou canadienne mais un cadre propre à intéresser par un effet d'exotisme une clientèle majoritairement anglo-saxonne.

Mais comme l'affirme Serge Gauthier⁵⁷, ce discours ou cette représentation accolé sur le milieu charlevoisien ne constituait, en fait, qu'une recombinaison d'une matière passée, celle des descriptions qui depuis le début de la Nouvelle-France font de la région le royaume du « terrible » qui, cette fois sous les exigences marchandes de la *CSL*, deviennent d'un coup de baguette magique « merveilleux ». Ce regard de l'Autre masquera jusqu'à aujourd'hui des pans entiers de l'histoire et de la culture régionales qui, au regard du chercheur moderne, apparaîtront bien plus significatifs dans le passé de ce milieu⁵⁸.

Déclin et fin (1945-1965)

Après la Seconde Guerre mondiale, la *CSL* met fin à ses croisières sur les Grands Lacs. À l'encontre des tendances du moment, en 1944, William H. Coverdale prône la



Le Québec



Le Tadoussac

4^e génération

reconstruction de la flotte des navires de croisière, un appel reçu avec consternation par son conseil d'administration⁵⁹. La prospérité retrouvée pour l'entreprise passera plutôt par le développement du filon du transport des marchandises. Lorsque William H. Coverdale décède en 1949, une époque prend fin.

L'automobile transforme durablement les habitudes et d'autres destinations, plus lointaines et exotiques, s'ouvrent bientôt à une clientèle à la recherche d'une nouvelle frontière au monde urbain qui, en Amérique du Nord, ne cesse d'étendre ses bras tentaculaires. La ligne du Saguenay amorce un lent déclin dans les années 1950 et 1960. À peine peut-on constater une certaine « démocratisation » avec l'arrivée d'un plus grand nombre de francophones qui utilisent notamment les bateaux pour leurs voyages de noces. Ce passage s'observe aussi sur le plan de la villégiature à Pointe-au-Pic. En 1942, dans une étude consacrée à l'économie de Charlevoix⁶⁰, l'économiste François-Albert Angers note déjà une baisse de la construction dans le secteur du Boulevard des Falaises.

Finalement, à l'automne 1965, la *Canada Steamship Lines* met définitivement un terme à sa célèbre Croisière du Saguenay. L'époque des bateaux s'est close. Le Québec avait déjà été détruit par un incendie le 14 août 1950, à Tadoussac. Le *Richelieu* et le *St. Lawrence* sont amenés à la ferraille. Le *Tadoussac*, rebaptisé en 1967 le *St. Lawrence*, est reconverti en bateau flottant à Copenhague, au Danemark avant de se retrouver en Arabie Saoudite.

Après les bateaux blancs (depuis 1965)

« Les agents ont un « vécu » qui n'est pas la vérité complète de ce qu'ils font et qui fait pourtant partie de la vérité de leur pratique⁶¹. »

Pierre Bourdieu. Questions de sociologie.

La fin des bateaux blancs marquent une étape importante dans l'histoire du tourisme dans Charlevoix. Le *Manoir Richelieu* vacille après la vente par la CSL en décembre 1968, à Warnock Hersey qui le cède, à son tour, en 1971 à *Manoir Richelieu Limited*. L'hôtel fait faillite en 1975. Après de tumultueux événements, l'institution semble connaître aujourd'hui une certaine stabilité. La principale trace matérielle de la villégiature, les résidences du boulevard des Falaises, connaît une période d'incertitude après les années 1960. Sous l'impulsion d'une nouvelle classe d'entrepreneurs francophones, certaines sont transformées en auberges dans les années 1970. Une spéculation foncière menace aujourd'hui ce riche patrimoine bâti. Une industrie touristique, cette fois-là plus régionale, est née dans les années 1960 et 1970 rejoignant une clientèle essentiellement québécoise et francophone.

Aujourd'hui que retenir de tout cela? Il importe probablement de questionner cette place démesurée occupée par les bateaux blancs dans la mémoire des Charlevoisiens car, d'une manière contradictoire, elle constitue sans doute le principal frein à une compréhension des transformations profondes vécues par l'industrie touristique moderne en déclamant des recettes plus au diapason du marché actuel. Et surtout, pour nous Charlevoisiens, elle place dans l'ombre la véritable histoire de la population locale, la plus susceptible en fait d'intéresser « l'Autre » visiteur.

¹ Arthur Buies. *Petites chroniques pour 1877*. Québec, C. Daveau, 1878, p. 50.

² Russell Bouchard. *Une histoire de la navigation sur le Saguenay*. Chicoutimi, Chez l'auteur, 2009.

³ Lynda Dionne et Georges Pelletier. « Rivière-du-Loup, une escale sur la ligne du Saguenay de 1842 à 1907 », *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, XX, 2 (Juin 1997) : 17-24.

⁴ Philippe Dubé. *Deux cent ans de villégiature dans Charlevoix*. Québec, Presses de l'Université Laval, 1986. 334 p.; Serge Gagnon. *L'échiquier touristique québécois*. Québec, Presses de l'Université du Québec, 2003. 390 p.; Luc Tittley. « Les croisières sur le Saint-Laurent... un peu d'histoire », *Téoros*, 14-2 (1995).

⁵ Joseph Bouchette. *A Topographical Description of the Province of Lower Canada*. Londres, s.a., 1815. p. 531. (Traduction libre)

⁶ L'expression recouvre les deux rives du Saint-Laurent et non pas seulement la région administrative du Bas-Saint-Laurent.

⁷ Dionne et Pelletier, op. cit., p. 17.

⁸ Idem.

⁹ Bouchard, op. cit., p. 106.

¹⁰ Dionne et Pelletier, op. cit.

¹¹ Idem. p. 18.

¹² Walter Henry. *Events of a Military Life*. London, William Pickering, 1843. p. 160.

¹³ Christian Harvey. « De la Chute Nairne à Clermont. 75 ans de vie municipale (1935-2010) », *Revue d'histoire de Charlevoix*, Hors-Série 6 (Mai 2010) : 2-28.

¹⁴ Dionne et Pelletier, op. cit., p. 24.

¹⁵ Idem. p. 19.

¹⁶ Bouchard, op. cit., p. 131.

¹⁷ Il s'agit de John McNicol Nairne, fils de Peter McNicol, rebaptisé John Nairne comme son grand-père maternel.

¹⁸ Madame Daniel Macpherson. *Reminiscences of Old Quebec*. Montréal, Lovell and Son, 1890. p. 27.

¹⁹ Buies, op. cit., p. 167.

²⁰ Voir : Christian Harvey. *Terres de la seigneurie de Murray*

Bay. La cadastre abrégé, 1858. La Malbaie, Éditions Charlevoix, 2006.

²¹ Gilles Laporte. *Molson et le Québec*. Montréal, Éditions Michel Brûlé, 2009. p. 119.

²² Jean-Charles Fortin. « Cacouna, rendez-vous des estivants au XIX^e siècle », Site Encyclobec.ca

²³ Eilæon Marçil. « Munn, John ». *Dictionnaire bibliographique du Canada, 1851-1860*.

²⁴ James Macpherson Lemoine. *Chronicles of the St. Lawrence*. Montréal, Dawson Bros, 1878. p. 189.

²⁵ Bouchard, op. cit., p. 155.

²⁶ Les informations concernant les bateaux proviennent de la *New Mills List Registered Canadian Steamships 1817-1930 over 75 feet* consultable à <http://db.library.queensu.ca/marmus/mills/index.html>

²⁷ Walter Richard Lewis. « Until Further Notice »: *The Royal Mail Line and the Passenger Steamboat Trade on Lake Ontario and the Upper St. Lawrence River, 1838-1875*. M.A. Queen's University (Janvier 1983).

²⁸ Bouchard, op. cit., p. 157.

²⁹ En anglais, *St. Lawrence Tow-Boat Company*

³⁰ Les informations de cette section proviennent de Buies. 1877.

³¹ Fortin.

³² Buies. p. 37.

³³ Idem.

³⁴ Buies. p. 168

³⁵ Idem.

³⁶ James Macpherson Lemoine. *L'album du touriste*. Place d'Armes, Augustin Côté, 1872. p. 359.

³⁷ Dionne et Pelletier. p. 20

³⁸ Idem.

³⁹ Buies, 1877. p. 48.

⁴⁰ Idem., p. 62

⁴¹ Documents de la Session (No. 9), 1891. p. 91

⁴² Idem.

⁴³ Edgar Andrew Collard. *Passage to the sea. The Story of Canada Steamship Lines*. Toronto, Doubleday Canada

Limited, 1991. p. 37.

⁴⁴ Orthographié avec un seul « s »

⁴⁵ Christian Harvey. *Ce n'était pas le temps d'une paix. L'histoire du conflit du Manoir Richelieu*. La Malbaie, Éditions Charlevoix, 2010. p. 20

⁴⁶ Idem.

⁴⁷ James Murton. « La Normandie du Nouveau Monde : la société Canada Steamship Lines, l'antimodernisme et la promotion du Québec ancien », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 55, 1 (Été 2001) : 6.

⁴⁸ Harvey, op. cit., p. 31.

⁴⁹ Murton. p. 11

⁵⁰ Idem., p. 11

⁵¹ Christian Harvey. « Le chalet Donohue au Deuxième lac des Marais : une mémoire retrouvée », *Revue d'histoire de Charlevoix*, 66 (Septembre 2010) : 9-15.

⁵² Murton. p. 7.

⁵³ Idem.

⁵⁴ *New Mills List Registered Canadian Steamships 1817-1930 over 75 feet*.

⁵⁵ Murton. p. 41.

⁵⁶ Idem., p. 4.

⁵⁷ Serge Gauthier. *Charlevoix ou la création d'une région folklorique*. Québec, Presses de l'Université Laval, 2006. 208 p. et Serge Gauthier. *Un Québec folklorique : essais sur la folklorisation tranquille de Charlevoix et du Québec*. Québec, Éditions du Québécois, 2008. 198 p.

⁵⁸ Normand Perron et Serge Gauthier. *Histoire de Charlevoix*. Québec, Presses de l'Université Laval, 2000. 387 p. Voir particulièrement chapitre 9.

⁵⁹ Murton. p. 7.

⁶⁰ François-Albert Angers. *Inventaire des ressources naturelles et industrielles 1942*. Comté de Charlevoix. Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce de la province de Québec, 1942.

⁶¹ Pierre Bourdieu. *Questions de sociologie*. Paris, Éditions de Minuit, 2002. p. 32

LES CHARLEVOISIENS ET LES BATEAUX BLANCS

Par Serge Gauthier

« Tout le restant m'indiffère
J'ai rendez-vous avec vous »

Georges Brassens

Des rendez-vous? Il y a quelque chose comme une histoire d'amour entre les Charlevoisiens et les « bateaux blancs » d'hier. Une longue fréquentation. Une relation amoureuse un peu abruptement terminée. Des rendez-vous admiratifs mais quasi sans retour. Une habitude un peu poétique :

« Il y a pourquoi le dimanche
la guirlande des bateaux blancs »

(extrait d'un poème de Léopold Senghor)

L'un fréquente donc l'autre. Pas pour les mêmes raisons. Serait-ce aussi une incompréhension que cette forme d'amour des Charlevoisiens pour ces bateaux de croisières semblant leur appartenir et qui ne furent, à la vérité, jamais à eux? Une histoire d'amour à sens unique. Une période de l'histoire finalement mal comprise. Une époque heureuse où une sorte d'acceptation tacite paraissait de mise. Une histoire d'amour malgré tout. Mais voudrait-on vraiment, aujourd'hui, aimer encore ces « bateaux blancs » de la même manière qu'autrefois? Sans doute pas...



Coll. SHC

Incendie du Québec, en 1950, au quai de Tadoussac

Rendez-vous étranges

Il fallait d'abord faire connaissance. Charlevoix et le secteur de La Malbaie (Murray Bay) avait reçu peu de visiteurs avant la venue des premiers bateaux de « touristes » vers 1840. Les rares étrangers qui s'y rendaient avant le faisaient par affaires, ou encore quelquefois pour visiter de la famille, mais pas souvent pour s'y divertir et y séjourner en période de vacance. L'écrivaine Laure Conan (Félicité Angers) pesterait d'ailleurs contre cette sorte d'engeance à ses yeux de personnes inactives demeurant de longues semaines à La Malbaie en totale oisiveté. En ce temps-là, les Charlevoisiens travaillaient sans relâche, à l'année, et l'idée même de séjours de loisirs prolongés ne faisait aucunement partie de leurs préoccupations. « Chaque jours suffit sa peine », en fait, et l'absence de travail ne peut être que dommageable dans ce contexte.

Les touristes n'étaient donc alors que des « étranges ». Le rejet aurait pu être de mise. Toutefois, les gens du secteur de Pointe-au-Pic puis de La Malbaie s'en accommodèrent. Il y avait là quelque chose de magique. Les bateaux de la Croisière du Saguenay symbolisaient ce merveilleux venu de l'extérieur. Cette étrangeté rompant l'habituel et devenant un rituel annuel porteur de nouveautés mais aussi d'avantages pécuniaires pas du tout négligeables dans un milieu où l'argent, faut-il le dire, se faisait rare. Le riche et le pauvre se rencontrent ici. Ils ne se confronteront pas. Ils partageront seulement un territoire devenu touristique pour une période d'été de quelques semaines. Ils vivront en parallèle. Ne se parleront qu'à travers le cadre bien mesuré des classes sociales existantes. S'aimeront-ils? On ne saurait le dire... Mais avec les bateaux de croisière, oui, alors là, il y aura un grand attachement affectif...

Ces rendez-vous étranges seront toutefois temporaires. Annuels. Pas intégrés dans le quotidien des Charlevoisiens. Toujours nouveaux, toujours renouvelés. Et voilà la raison de leur succès : s'ils avaient été continus la magie aurait cessé. Mais les bateaux sont comme des « survenants ». Ils reviennent tels qu'ils sont attendus...mais ils repartent. Voilà pourquoi on les aime. Ils brisent une certaine monotonie. Ils parlent du monde extérieur. Ils font croire que La Malbaie et Charlevoix s'imposent un peu dans le « grand monde ». Mais personne n'est dupe quand l'été s'achève et que tout revient comme avant. Charlevoix et les « bateaux blancs » n'ont été, au fond, que des amants occasionnels. N'est-ce pas, de ce fait, la raison profonde de cette relation d'amour qui fut si durable?

Rendez-vous d'affaires

L'amour et l'argent sont-ils indissociables? Il faut espérer que non... Mais dans le cas de la relation d'amour entre les Charlevoisiens et les bateaux blancs le lien se fait automatiquement. On aime la « Croisière du Saguenay » surtout parce qu'elle rapporte des dividendes. Une nouvelle classe d'affaires se crée ainsi à La Malbaie grâce aux revenus du tourisme et de la villégiature. Un secteur d'affaires comme la rue Saint-Étienne à La Malbaie n'aurait jamais existé sous la forme qu'elle a prise sans cet apport. Des marchands généraux comme les Couturier, Ferron, Carpentier se développeront bien plus grâce aux revenus générés par les visiteurs. De même, le secteur du quai et de la rue Principale à Pointe-au-Pic, prendra une allure très commerciale à cause de cela aussi. Une bonne affaire, bien sûr, mais quand même une histoire d'amour? Cela reste à voir...

Les premiers à profiter du tourisme furent encore les agriculteurs d'ici. Il fallait nourrir la population en vacance estivale. Un apport important. Les magasins généraux prenaient ainsi une expansion significative en été. Il fallait des services : hôtels et pensions tout d'abord. Puis divers commerces, des banques, des lieux de divertissements, des restaurants, des auberges. On offrit aussi de l'artisanat local, des antiquités, de l'art amérindien, même des œuvres d'art comme des peintures. Tout était offert, tout se mettait à la disponibilité de l'Autre. Les jeunes filles travaillaient chez les estivants; les jeunes garçons devenaient « caddies » pour les golfeurs. La rencontre avec la demande économique touristique fut aussi une mise en service. Pouvait-il encore être question d'amour? Les Charlevoisiens interrompaient leur vie

habituelle pour servir les visiteurs. Cela était rentable; personne ne trouvait vraiment à y redire.

En fait, nul ne veut mordre la main qui le nourrit même provisoirement. Une véritable « culture de l'Autre » a surgi suite à cette relation commerciale. Les commerçants d'ici ne trouvent que des avantages à cette « Croisière du Saguenay » et au tourisme qui en découlent. Aurai-ils eu le même amour si leur région avait connu un véritable développement annuel sur le plan économique? La manne aurait alors été ponctuelle et bien moins essentielle. La relation d'amour n'aurait pas été la même. On aurait aimé les gens d'ici tout autant, sinon plus, que les Autres. Mais ce n'était pas le cas. L'élite commerciale a apprécié cette manne, elle s'en est contentée pendant tant d'années. Elle fut bien dépourvue quand « la bise fut venue » et que les « bateaux blancs » cessèrent leurs activités au milieu de la décennie 1960. Il a fallu dès lors rebâtir une industrie touristique qui n'était peut-être que virtuelle jusqu'alors. Mais, on le sait, l'amour est aussi parfois un long aveuglement. Et les réveils sont d'autant plus lourds.

Rendez-vous doux et amers

Il faut avoir plus de cinquante ans aujourd'hui, peut-être même un peu plus, pour avoir un souvenir précis de l'époque des « bateaux blancs ». Autant dire que c'est une trace presque estompée, puisqu'au fond, ceux qui peuvent encore s'en rappeler n'ont connu que la période la moins glorieuse soit celle de l'après deuxième guerre mondiale, alors que la « Croisière du Saguenay » déclinait déjà sérieusement. Pourtant j'ai moi-même quelques souvenirs de ces « bateaux blancs » alors qu'à la fin des années 1950 et au début



Quai de Pointe-au-Pic, c. 1910. On note la présence des calèches.

de la décennie 1960, mon père travaillait comme « homme de roue » sur le beau *Tadoussac*. Il en reste quelques photos dont une où dans ma poussette de bébé je suis devant le rutilant navire. Nous venions attendre le retour du *Tadoussac* avec tant de plaisir! Avec tant d'autres Charlevoisiens! Ces « bateaux blancs » signifiaient tellement pour nous... Comment oublier cet amour si troublant...

Les plus anciens se souviendront surtout des soirées de danses du jeudi. Pour la circonstance, le *Richelieu* ouvrait ses portes à la population et comme pour Cendrillon à son bal magique les femmes et aussi les hommes d'ici se rendaient presque en rêve côtoyer l'inaccessible. Voilà le souvenir qui revient le plus souvent à la mémoire de ceux et celles qui se souviennent. Et aussi l'agitation sur le quai lorsque les « bateaux blancs » arrivaient. Pour un moment il était possible d'avoir accès à l'univers entier, pensions-nous. Et c'était vrai... Mais le carrosse de Cendrillon peut redevenir une citrouille à la fin de la soirée ou de l'été. Bien des souvenirs plus amers peuvent aussi se lier à ces instants fabuleux trop vite disparus.

Il reste cette image n'ayant rien de surréaliste des enfants de Charlevoix attendant les pièces de monnaie des voyageurs à l'arrivée au quai des « bateaux blancs ». Ils étaient si nombreux, parfois, ces enfants des villages côtiers de Charlevoix, qu'ils se faisaient presque gênants. On aurait voulu les effacer, comme aussi on ignorait trop souvent la misère réelle dont ils étaient issus. Comme ces familles qui quittaient leurs maisons pour la louer aux estivants. Comme notre hésitation séculaire à aller au Manoir Richelieu, l'hôtel des touristes où les Charlevoisiens n'allaient pas. Le quai et ses environs étaient à nous, pas le Manoir Richelieu. Le quai était aux charretiers, aux chauffeurs de taxi ensuite, à tous, à toutes, finalement. C'était le lieu de tant de rendez-vous magnifiques mais aussi un peu amers dont il n'est pas toujours facile de se souvenir comme on le voudrait réellement... Vaut peut-être mieux les rêver un peu, alors, ces rendez-vous magiques...

Une peine d'amour?

En écoutant la belle chanson de Jean-Yves Belley, chansonnier de la Pointe-au-Pic, on a l'impression d'une peine d'amour pour les Charlevoisiens lorsque ces « bateaux blancs » les quittent en 1965. Après une très lente agonie en fait. Définitivement :

*« V'la que les grands bateaux blancs
Qui vont quitter nos bans
Ça désappointe »*

Est-ce bien de l'amour? Une peine d'amour? Ou le reflet de ce qui n'est plus et qui éblouit encore. Une dernière fois. La fin des bateaux blancs fut aussi le début d'une nouvelle prise en charge par les gens de Charlevoix, de leur activité touristique régionale. Une bonne chose au fond. Comme un long, très long rêve d'amour, un peu adolescent, qui s'achève. Le temps d'agir seul survient. La crainte apparaît, mais juste un peu. C'est peut-être un mal pour un bien, en auraient sans doute dit les vieux d'alors.

Reste le rêve. Reste l'illusion de l'amour. D'avoir été aimé. Le souvenir de rendez-vous merveilleux. La capacité encore d'imaginer, de refonder.



Et, dans le lointain, de voir, imperceptiblement désormais, les « bateaux blancs » d'hier, revenus comme des vaisseaux fantômes, nous éblouir encore, dans un même rituel invariable puisque l'amour et la passion n'étant, comme on le sait, souvent qu'un éternel recommencement.

Attendant son père au quai.

Coil. Léonard Gauthier

Travailleurs sur les bateaux blancs

Le bon fonctionnement des bateaux blancs exigeait, dans les années 1950, un équipage de plus de 200 personnes particulièrement afin d'opérer l'engin (moteur) et les services de la cuisine. Ce personnel, qui desservait bien souvent plus de 400 passagers à bord, provenait principalement de Montréal pour le volet restauration. Pour le fonctionnement des navires, on comptait principalement sur des résidents de Sorel mais aussi sur un bon nombre de Charlevoisiens des villages riverains comme Saint-Irénée, Cap-à-l'aigle, Pointe-au-Pic et Saint-Siméon. Les opérations s'amorçaient à la fin mai ou au début juin; il fallait alors se rendre à Sorel afin de gréer (préparer) les bateaux qui avaient hiverné dans le chenal de la rivière Richelieu. Les activités se terminaient au début du mois d'octobre. Il ne s'agissait donc pas d'un emploi sur une base annuelle mais il permettait, souvent pour les plus jeunes, d'amasser un revenu d'appoint intéressant sans devoir posséder une très longue expérience de travail.

Voyages de noces

Plusieurs jeunes mariés ont passé leur voyage de noces sur l'un des bateaux blancs. Une suite était spécialement dévolue à cette clientèle bien spéciale. Une pratique qui est devenue très répandue au fil des années chez la clientèle francophone. M. et Mme Edmour Langevin de Clermont passèrent leur voyage de noces en juin 1937 sur le *St. Lawrence*.

SOUVENIRS D'UN ANCIEN DU TADOUSSAC

Léonard Gauthier, originaire de Saint-Irénée, a travaillé sur le *Tadoussac* de 1953 à 1964 comme matelot d'abord

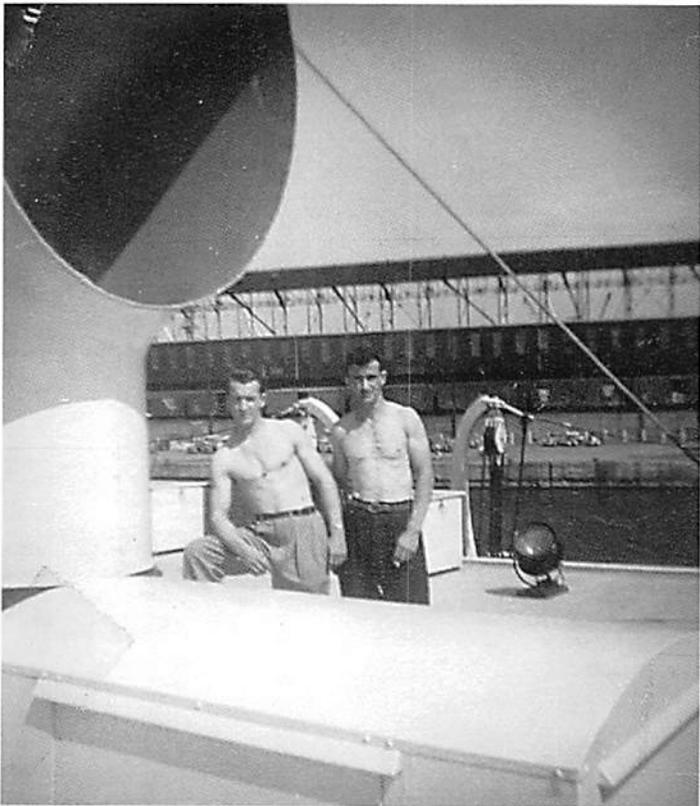
et « homme de roue (timonier) » par la suite. Les photos qui suivent sont de sa collection personnelle.

Début de la saison



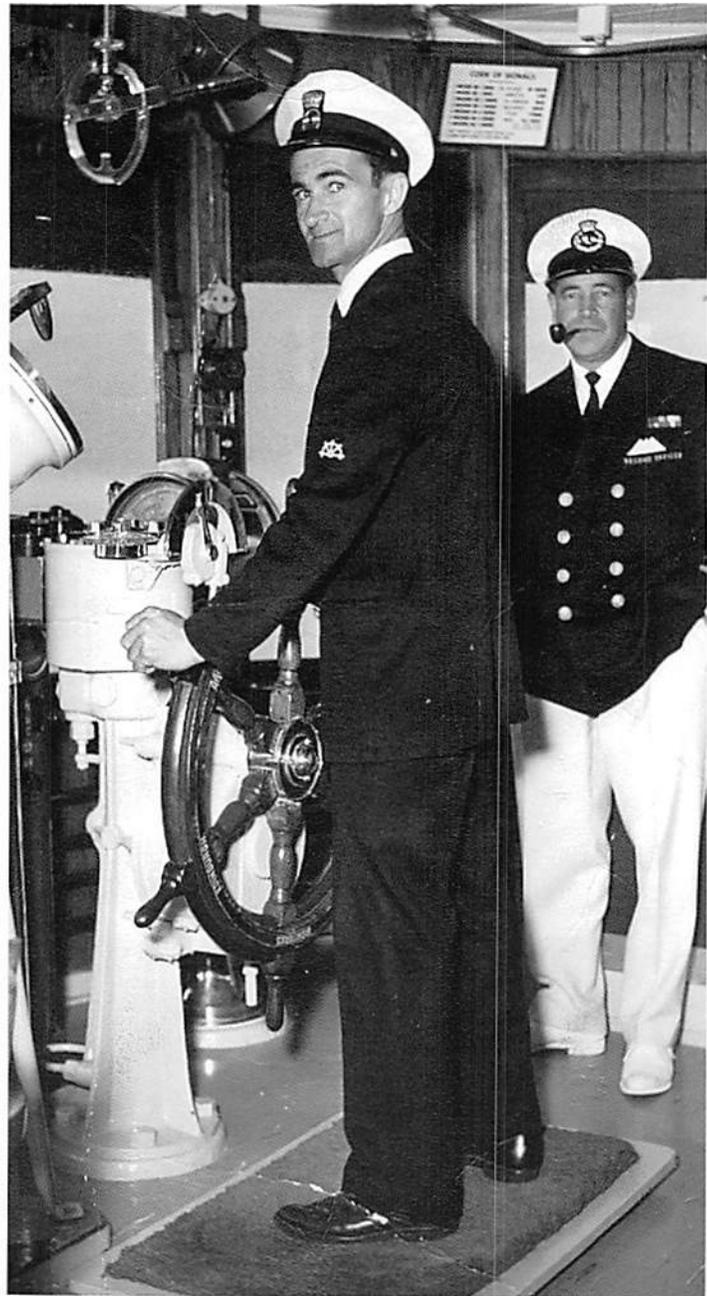
Départ au printemps pour aller préparer le *Tadoussac* à Sorel avec d'autres travailleurs de Charlevoix (Léonard Gauthier à l'extrême-droite).

Sur le pont



Entretien du pont du *Tadoussac*

Dans la cabine de pilotage du *Tadoussac*



Léonard Gauthier à la roue avec le deuxième maître, Edouard Duchesne



Coll. SHC

On remarque au haut de l'escalier le tableau du cardinal Richelieu peint par Suzor-Coté.

DES CAPITAINES



Coll. SHC

Le capitaine Georges Riverin



Coll. SHC

Le capitaine Joseph Simard, de la famille Simard de Sorel



Coll. SHC

Le capitaine H.W. Gagné, père de Roland Gagné

CAP SUR LES BATEAUX BLANCS AU MUSÉE DE CHARLEVOIX

Par Meggie Savard, conservatrice du Musée de Charlevoix

Du 20 juin 2011 au 13 mai 2012, le Musée de Charlevoix présente une exposition permettant au public de découvrir ou redécouvrir l'époque des bateaux blancs. De nombreuses photographies, des objets, des costumes et des installations audiovisuelles y sont réunis afin de mettre de l'avant la vie à bord de ces navires ainsi que leur place dans l'histoire québécoise et charlevoisienne.

Ces navires appelés « bateaux blancs »

Des navires de croisière à vapeur sillonnent les eaux du Saint-Laurent et du Saguenay depuis 1821. Ceux qu'on surnomme les « bateaux blancs » correspondent à la quatrième génération de navires de croisière à voguer sur la ligne du Saguenay. Le *Québec*, le *Tadoussac*, le *Richelieu* et le *Saint-Lawrence* ont fait vivre des moments magiques à plusieurs milliers de passagers, de 1923 à 1965. Ayant fait partie du paysage des régions du littoral du Saint-Laurent ainsi que du Saguenay, les bateaux blancs sont maintenant ancrés dans le mémoire de bien des Québécois et Charlevoisiens.

Les bateaux de croisière de la ligne du Saguenay se distinguent par la détente, le divertissement et les découvertes qu'ils offrent à leur clientèle. Alors que les navires chargés du transport de passagers permettent aux clients de se déplacer en modifiant le moins possible leurs habitudes, les bateaux de croisière permettent aux passagers de rompre avec leur quotidien.

La lecture de récits de voyage et la récolte de témoignages permettent de conclure que tant les employés que les passagers passaient de très beaux moments à bord des bateaux blancs. Pour bien des jeunes membres d'équipage, ces emplois d'été représentaient quelques mois de travail ardu mais surtout de bons salaires, des plaisirs

et de nouvelles rencontres. Habillés, nourris et logés aux frais de la compagnie maritime, ils récoltaient presque la totalité de leur paye à la fin de l'été. Bien souvent, c'était la fête sur les bateaux : l'alcool était au rendez-vous et on s'amusait entre amis et collègues. L'arrêt à Bagotville représentait particulièrement un moment de répit et de divertissements pour l'équipage.

Les bateaux blancs et le patrimoine

Les bateaux de croisière liés à la ligne du Saguenay font partie du patrimoine matériel et immatériel du Québec et de Charlevoix. Dans un premier temps, ils sont reliés à une iconographie et à un ensemble d'artefacts qui leur sont propres. De plus, cette industrie touristique a généré la production d'une grande quantité d'objets artisanaux et de produits promotionnels destinés à la clientèle touristique. Enfin, les nombreux récits et chansons qu'ils ont inspirés aux habitants des côtes du Saint-Laurent et du Saguenay font partie du patrimoine national.

Les collections publiques contiennent peu d'objets reliés aux bateaux blancs. L'essentiel des artefacts contenus dans l'exposition *Cap sur les bateaux blancs* est issu des trésors de familles liées à ces navires. Si plusieurs sont d'origine charlevoisienne, certains objets proviennent aussi de la région de Sorel-Tracy. Effectivement, les Sorelois ont un lien intime avec les bateaux blancs : les navires hivernaient dans le port de Sorel et plusieurs habitants de l'endroit travaillaient à leur bord ou à leur remise en état au printemps.

L'exposition *Cap sur les bateaux blancs* met également de l'avant la relation toute particulière qu'avaient les Charlevoisiennes et les Charlevoisiens avec les bateaux blancs. Liés à une importante industrie touristique, les bateaux blancs ont activement participé au développement économique de la région en permettant à la villégiature de prendre son essor.



Le quai de Pointe-au-Pic,
c. 1905

Coll. Musée de Charlevoix



*L*es bateaux blancs sont de retour dans Charlevoix! Le Musée de Charlevoix et la Société d'histoire de Charlevoix nous font revivre cette belle époque en consacrant une exposition ainsi qu'un numéro spécial de sa revue.

Ces majestueux bateaux qui ont bordé nos rives au XX^e siècle, ont marqué le développement des croisières sur le Saint-Laurent et celui de la villégiature dans la région de Charlevoix. Embarquant des centaines de touristes à bord, ils ont ancré à tout jamais la réputation d'accueil des Charlevoisiennes et Charlevoisiens.

Je remercie le Musée de Charlevoix et la Société d'histoire de Charlevoix de nous rappeler cette importante page de notre histoire.

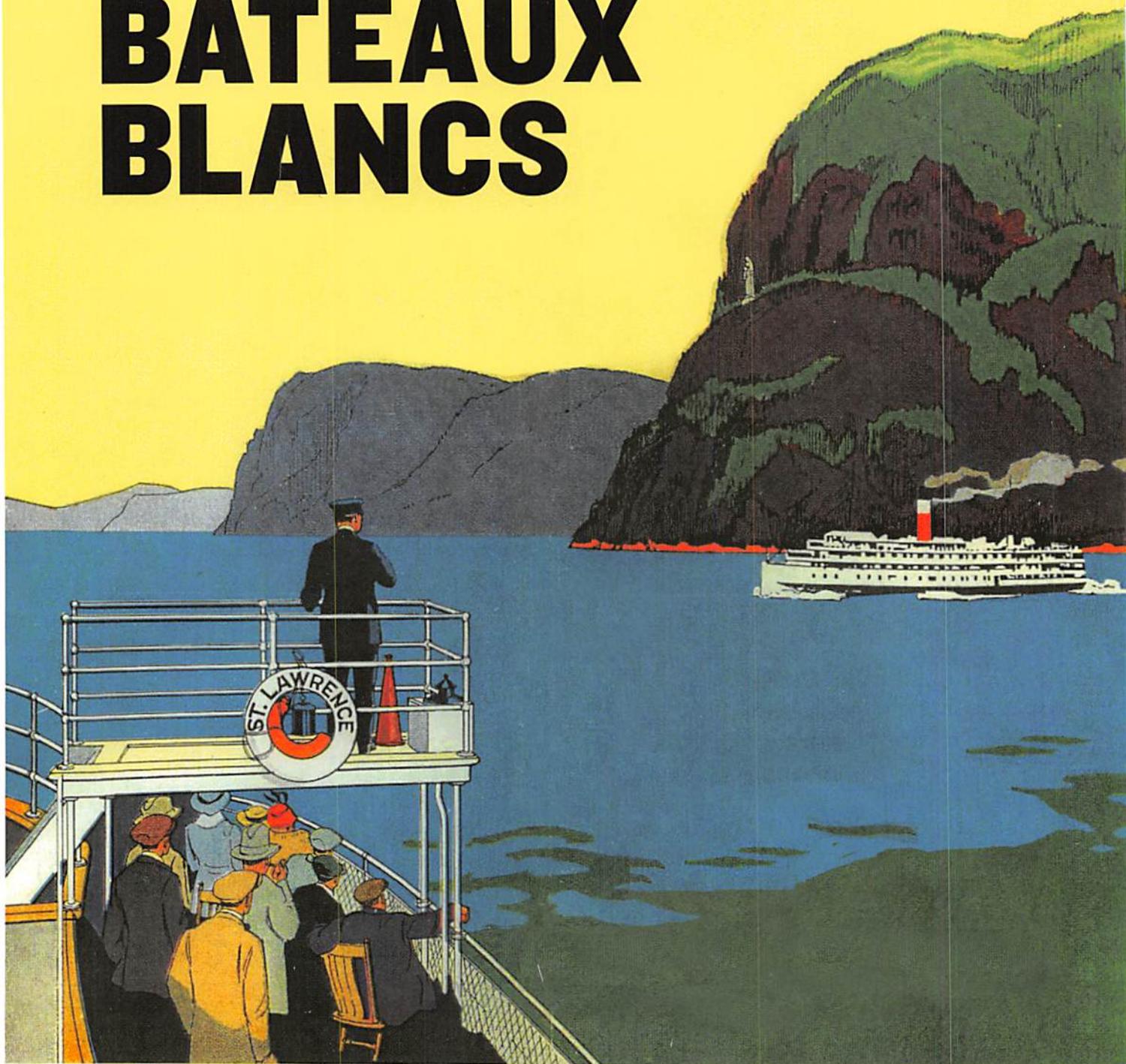
Je souhaite à toutes et à tous, bonne lecture!



Pauline Marois
Députée de Charlevoix
Chef de l'opposition officielle

480, rue Saint-Étienne, bureau 100
La Malbaie (Québec) G5A 1H5
Téléphone : 418 665-4995

Cap sur les
**BATEAUX
BLANCS**



EXPOSITION
AU MUSÉE DE CHARLEVOIX

DU 20 JUIN 2011
AU 13 MAI 2012

10 CHEMIN DU HAVRE | LA MALBAIE | G5A 2Y8 | T : 418.665.4411

Le Musée est reconnu et soutenu au fonctionnement par le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec.



Hydro-Québec



octane
médias interactifs