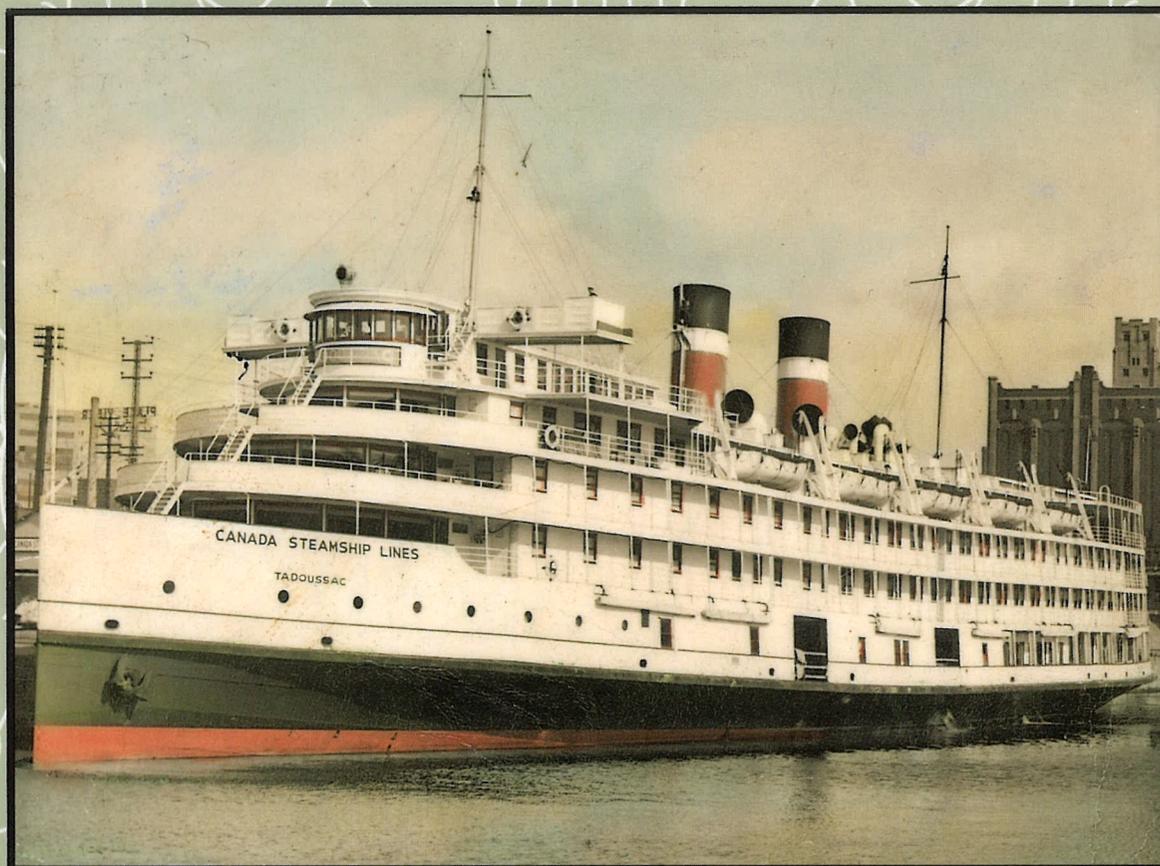


Volume V, numéro 3
5,95\$

Le Carignan

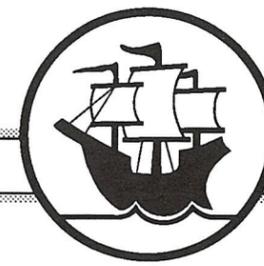
SOREL

UNE BELLE HISTOIRE !



Le Tadoussac (collection personnelle, Pierre-Émile Bergeron)

**Deux siècles de navigation
de passagers à Sorel :
LES BATEAUX BLANCS**



AVANT-PROPOS

L'eau a beaucoup d'importance à Sorel. Elle est source de vie, de loisirs, de gagne-pain et même de tragédies. À travers ces multiples aspects, la Société historique Pierre-de-Saurel a choisi celui de la navigation à vapeur pour ce présent numéro thématique de la revue **Le Carignan**.

La recherche a été rendue possible grâce à l'aide financière du ministère des Affaires culturelles, de la Corporation du 350e anniversaire de la ville de Sorel et du député provincial de Richelieu, Albert Khelfa. Cette aide a permis l'engagement de Christian Gariépy, archiviste et historien de formation, pour mener à bien cette recherche. Ce numéro de la revue **Le Carignan** vise donc à faire connaître l'essentiel de ces travaux, présentés dans le cadre d'une exposition tenue à l'été 1992 à la Maison des Gouverneurs.

Outre Christian Gariépy, ont apporté une importante contribution à ce numéro : Linda Dufault, pour la rédaction des textes, Christiane P. St-Germain, pour les enquêtes orales, les recherchistes de la Corporation du 350e anniversaire de la ville de Sorel ainsi que toutes les personnes ayant fourni des informations et des illustrations.

Le comité de rédaction

La revue LE CARIGNAN, une revue trimestrielle à but non-lucratif, est une publication de la Société historique Pierre-de-Saurel dont le siège social est situé au Centre Sacré-Coeur de Sorel, 105 rue Prince, Sorel, suite 106, J3P 4J9. Téléphone : 742-3751.

LE CARIGNAN est une revue de vulgarisation consacrée surtout au passé et au patrimoine des Sorelois et des résidents de la région du Bas-Richelieu. Son but est de favoriser la diffusion des connaissances historiques et patrimoniales et d'encourager les nouvelles recherches.

| | |
|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Comité administratif : | Jean-Paul Richard et Jean-Claude St-Arneault. |
| Comité de rédaction : | Linda Dufault, Jean-Claude St-Arneault et Louise Valois-Liessens. |
| Rédacteur : | Christian Gariépy |
| Photocomposition et graphisme : | Bergeron Conception Publicitaire |
| Impression : | Imprimerie Sortrac inc. |
| Dépôt légal (2e trimestre 1992) : | Bibliothèque nationale du Québec, ISBN 2-89181-010-4. Toute reproduction ou adaptation interdites sans autorisation. |

Les opinions émises dans les articles publiés dans cette revue n'engagent que les auteurs et non la rédaction, ni la Société historique Pierre-de-Saurel, sauf dans le cas où un tel engagement est explicitement exprimé.

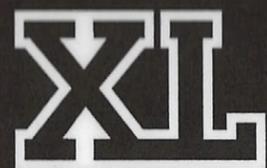
POURQUOI ?

POUR l'essence à très très bon prix

POUR les cigarettes et le tabac

POUR les journaux et les magazines

POUR le service de mini-dépanneur



XL Gas Bar
Michel Robitaille

Coin Hôtel-Dieu et Élisabeth ♦ Ouvert 7 jours / semaine de 5h à minuit



SOMMAIRE

| | | | |
|----------------------------------------------------------------------------|----|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Avant-propos | 1 | Des moments si magiques! | 37 |
| Sommaire | 2 | Conclusion | 38 |
| Introduction | 3 | Dernier hommage aux bateaux blancs | 39 |
| Transporteurs de bétail, de marchandises et de passagers | 4 | Liste de navires de passagers, de la compagnie du Richelieu à la C.S.L. | 40 |
| Sorel, à l'époque de la navigation à vapeur | 11 | Chronologie | 41 |
| Incendies, naufrages et autres incidents | 19 | Bibliographie | 42 |
| Voyages de plaisir | 23 | | |
| Voyage de déplaisir | 26 | | |
| Une dernière vocation | 27 | | |
| Cinq ans à bord du Tadoussac | 28 | | |
| Un voyage de noces à bord des «Gros Blancs» | 31 | | |
| Souvenances du Terrebonne et d'autres vapeurs sur le Richelieu | 32 | | |
| La navigation de croisière au temps de la guerre | 34 | | |

Introduction

Linda Dufault et Christian Gariépy

La vie maritime, lorsqu'elle est évoquée dans les manuels d'histoire, fait généralement référence à de troublants récits de pêche ou à la vaillance des capitaines de bateaux et de leurs équipages.

Pour une région comme celle de Sorel-Tracy, les activités maritimes sont celles de ses chantiers de construction et de réparation navales, dont le savoir-faire ouvrier s'étale sur deux siècles. Pendant presque aussi longtemps, une autre forme d'activités navales a connu, à Sorel et dans toute la vallée du Richelieu, des moments importants. Le **Richelieu**, le **Quebec**, le **Tadoussac** et le **St. Lawrence** occupent une place importante dans la mémoire des Sorelois, et ces noms, parfois oubliés, sont remplacés par les «bateaux blancs», le «gros» pour le **Québec** ou encore pour les anglophones, «The Big White Fleet».

Relater les moments significatifs de la navigation de passagers, c'est rappeler la belle époque des bateaux blancs et aborder les débuts du tourisme au Québec. Ces navires, mûs par la vapeur, se sont faits connaître en effet pour avoir transporté de Montréal à Tadoussac, sur le fleuve et le Saguenay des milliers d'excursionnistes de la fin du XIXe siècle jusqu'à leur disparition en 1965.

Le rôle des bateaux blancs s'est donc modifié au fur et à mesure que se sont développés de nouveaux moyens de transport plus rapides.

Une constante cependant dans un siècle et demi de navigation de croisière: la présence d'une compagnie soreloise d'origine, la Canada Steamship Lines, dont la diversification des activités lui a permis d'être encore active aujourd'hui et d'être même considérée comme l'une des plus importantes compagnies de navigation intérieure au monde.

Les informations colligées pour cette revue proviennent essentiellement des procès-verbaux de compagnies, des journaux et de revues. Cependant, grâce à des témoignages de personnes ayant travaillé ou voyagé à bord des «gros blancs», d'autres renseignements ont été précieusement notés et reproduits dans les pages qui suivent.

Un merci tout particulier à Pierre-Émile Bergeron de Sainte-Victoire, Marie-Laure et Maurice Lavallée de Pierreville, Laurent Laforest de l'île Saint-Ignace, René Lemay de Saint-Ours, Romulus Paul de Sorel, Jean-Georges Péloquin de Saint-Joseph-de-Sorel, Juliette Salois de Sorel, Félicien Valois de l'île Saint-Ignace et Roger Valois de Tracy.

Malheureusement, le fruit de toutes ces enquêtes orales n'a pu être transmis dans les pages qui suivent. Comme d'autres informations nous ont été portées à notre attention juste avant d'aller sous presse. Déjà la matière s'accumule pour une suite à ce numéro!



Des premiers vapeurs aux bateaux blancs

Transporteurs de bétail, de marchandises et de passagers!

Christian Gariépy

Les chemins d'eau, et tout particulièrement le fleuve Saint-Laurent, constituent les seules voies de communication au Québec pendant deux siècles et demi. Comme les Amérindiens, les premiers colons s'établissent le long du fleuve et de ses tributaires. Canots, barges, goélettes et voiliers assurent le transport des humains, du bétail et des marchandises.

L'amélioration de la navigation est par conséquent une préoccupation de premier plan dans la colonie. Déjà, en 1680, les Sulpiciens, seigneurs de l'île de Montréal, prônent la construction d'un canal sur le Saint-Laurent pour éviter les rapides de Lachine. (1)

Beaucoup plus tard, au début du XIXe siècle en fait, la navigation connaît une véritable révolution technologique. Un homme

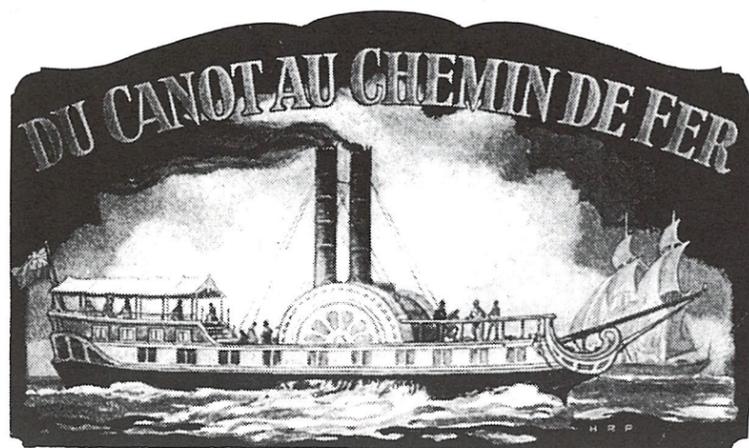
d'affaires montréalais, John Molson, réussit un coup de maître en lançant l'**Accommodation**, un navire mû par la vapeur. Son premier voyage, Montréal-Québec, en novembre 1809, se réalise en 66 heures. Trente ans plus tard, un vapeur prend moins de 14 heures pour faire le même trajet. Aucun autre moyen de transport ne peut faire mieux à l'époque.

Innovation technologique, la machine à vapeur transforme la navigation. Dès sa rentabilité financière assurée, elle s'est appropriée le trafic océanique jusqu'alors occupé par le voilier commercial, sonnante et frégate de ces vaisseaux (2).

Pour les habitants de la vallée du Richelieu, la navigation à vapeur se développe pour des raisons autres que le commerce international. Les plaines fertiles que traverse la rivière Richelieu fournissent au XVIIIe siècle et durant la première moitié du XIXe tout le pays en céréales, principalement en blé. Entre 1790 et 1815, la production agricole de la vallée du Richelieu est exceptionnelle. Les historiens considèrent d'ailleurs cette période comme « l'âge d'or » du blé au Québec.

D'influents marchands de grains prospèrent le long de la rivière: Jacobs et Guérout à Saint-Denis, Cartier à Saint-Antoine, Soupras à Saint-Mathias et Franchère à Saint-Mathias et à Saint-Athanase (3). Ils réclament tous l'amélioration de la navigation,

Une illustration de l'**Accommodation** en page couverture d'un livre sur l'histoire des transports au Québec. Prêt des archives du Séminaire de Saint-Hyacinthe.



d'autant plus que le Richelieu est devenu la plus importante voie commerciale pour l'exportation du bois canadien aux Etats-Unis.

C'est dans le but de faciliter le commerce fluvial que le Parlement du Bas-Canada décide en 1827 d'améliorer les conditions de navigation sur la rivière. Joseph Cartier, Wolfred Nelson de même que messieurs Duvert et Drolet ont été nommés pour évaluer les quantités de grains commercialisés. En 1830, des travaux importants de canalisation débutent sur le Richelieu mais ce n'est qu'en 1849 que le barrage et l'écluse de Saint-Ours sont vraiment fonctionnels.

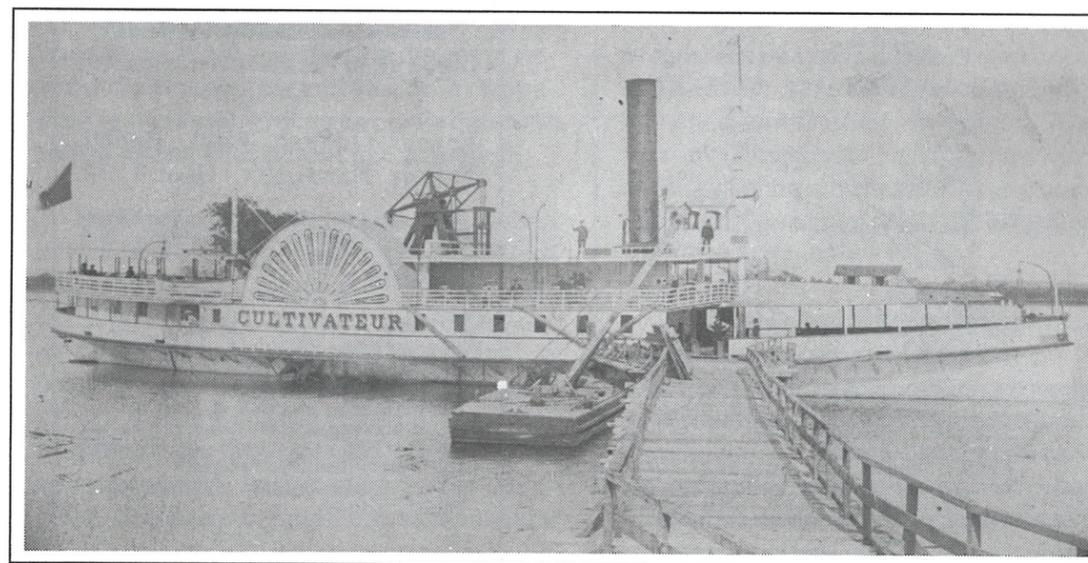
Malheureusement, la canalisation du Richelieu survient trop tard. D'autres moyens de transport se développent, notamment les chemins de fer. Cependant, ces travaux auront permis à des navires de plus fort tonnage de sillonner la rivière, suscitant de nouvelles occasions d'affaires pour les marchands locaux.

Des vapeurs pour desservir marchands et cultivateurs

En 1845, Jacques-Félix Sincennes, ancien pilote sur le fleuve Saint-Laurent et

homme d'affaires de Sorel, désire offrir un service de transport efficace aux agriculteurs de la vallée du Richelieu. Il convoque à Saint-Charles une assemblée de fondation pour créer la Société de Navigation du Richelieu. Parmi les 35 actionnaires, on retrouve des cultivateurs et quelques marchands de la région. Trois navigateurs sorelois, Jacques-Félix Sincennes, Augustin et Louis Saint-Louis, se partagent 60 des 130 actions. Un montant de 3 200 livres est amassé pour la construction du premier navire, baptisé **Richelieu**, qui est construit à Montréal par William Parkyn et qui remorquera une barge appelée **Sincennes**. Le navire de la compagnie allait de village en village desservant les habitants de la vallée à raison de deux voyages par semaine (4).

Après deux années d'opération, une autre compagnie voit le jour en 1847: la Société de Navigation du Saint-Laurent et du Richelieu. Fait surprenant, la liste des actionnaires indique le nom de J.F. Sincennes et celui de P.E. Leclère de Saint-Hyacinthe. (5) Parmi les autres actionnaires se trouvent John Lusignan de Saint-Denis, J.M. Lamothe de Saint-Ours, Robert Kittson, D. Mac Carthy et J. Lamère de Sorel.



Le **Cultivateur**, archives SHPS.



Louis Adélarde Senécal replace vite la compagnie dans la voie de la prospérité. Il signe un accord avec la Rome Watertown and Ogdensburg Railway Company ce qui permet à la compagnie de s'assurer le transport d'une quantité importante de marchandises provenant des États-Unis. Sa compagnie fait l'acquisition de deux traversiers, seul moyen à l'époque pour se rendre sur l'île de Montréal (10).

Un marché qui évolue

En 1886, la Richelieu and Ontario Navigation Company acquiert la Saguenay Line qui assure le service sur le Saguenay. Cette transaction est toute naturelle, les deux compagnies travaillant depuis longtemps de façon complémentaire. L'itinéraire de ses navires est certainement d'un vif intérêt pour une compagnie qui veut mettre de l'emphase sur le potentiel touristique de nos vastes étendues d'eau, des Grands Lacs au magnifique Saguenay en passant par les rapides de Lachine. Un autre homme d'affaires influent de la métropole présidera la Richelieu and Ontario Navigation Company, Louis Joseph Forget, de 1895 à 1905. La compagnie éprouve certaines difficultés

qu'elle résorbe en exploitant un nouveau marché en plein essor, le tourisme. C'est sous sa gouverne que s'agrandit le manoir Tadoussac et que se construit le premier manoir Richelieu. (11) Forget ordonne aussi la construction de trois magnifiques vapeurs: le **Toronto**, le **Kingston** et le **Montreal** en plus d'un nouveau navire pour franchir les rapides de Lachine, le **Rapids Queen**, en 1892 suivi du **Rapids King** et du **Rapids Prince** en 1907 et en 1910. En 1911, la compagnie met en service le **Saguenay**, premier navire à hélice double en opération au Canada.

Avec la naissance de la Confédération canadienne en 1867, les axes de développement se déplacent d'est en ouest plutôt que du nord au sud. Le peuplement des prairies, des provinces de l'ouest et même la colonisation des régions périphériques du Québec obligent les compagnies de navigation à revoir leurs activités, la population ne se trouvant plus concentrée le long des cours d'eau. Ces entreprises s'inclinent devant d'autres moyens de transport plus rapides et plus efficaces.

Ce contexte amène les entreprises à se regrouper pour consolider leurs marchés.



Rapids Prince
(collection personnelle Nina Lenneville).

Très bon négociateur et reconnu plus tard comme un génie en fusion d'entreprises, Grant Morden (12) provoquera en 1913 celle de la Richelieu and Ontario Navigation Company et de la Northern Navigation Company of Ontario, cette dernière étant aussi issue de la fusion de plusieurs petites entreprises. La nouvelle compagnie prend le nom de Canada Transportation Lines Limited mais avant la fin de 1913, elle choisit le nom de Canada Steamship Lines. Les débuts de la compagnie seront ralentis par la première grande guerre qui cause le déclin du transport de passagers et une augmentation du transport de marchandises au Canada et en Europe où la compagnie doit envoyer certains de ses navires.

La fin de la guerre permet à la Canada Steamship Lines de connaître deux années où les profits seront très importants. Mais la situation économique se détériore. Des secours proviennent des États-Unis par l'entrée en jeu de William H. Coverdale, originaire de Kingston en Ontario mais actif aux États-Unis même au moment où il fut président de la C.S.L.. Il raffermi les bases de la compagnie en améliorant la gestion de l'entreprise. Ce redressement fait, la compagnie deviendra la plus grande entreprise de navigation intérieure au monde. Cet homme d'affaires est aussi un passionné de la navigation de croisière et un amateur d'antiquités. Grâce à lui, la compagnie possède aujourd'hui une collection impressionnante d'objets d'art.

En 1923, la Canada Steamship Lines lance le **Richelieu**, anciennement le **Narragansett**, construit en 1912 au Delaware. Ce navire a participé au transport de troupes en Europe durant la première guerre. En 1927, la compagnie ajoute à sa flotte le **St. Lawrence**, construit à Lauzon et, l'année suivante, le **Quebec** et le **Tadoussac**, construits dans le même chantier. Les années 30 ne permettent pas d'investissements majeurs dans le do-

main de la navigation de passagers. De plus, la compagnie commence à vendre ses propriétés le long du Richelieu à Sorel.

La Canada Steamship Lines a entrepris, depuis déjà quelques années, la diversification de ses activités en développant, dans le domaine du transport de marchandises, des compétences et un marché qui lui rapportent beaucoup plus que le transport de passagers. Le développement des autres moyens de transport met fin à la rentabilité de la navigation de passagers.

En 1949, le feu à bord du **Noronic** qui assure le transport de passagers en Ontario fait 118 morts tandis que l'incendie du **Quebec**, en 1950, en cause 8. Bien que l'on soupçonne l'origine criminelle de ces incendies, ces tristes événements obligent les dirigeants de la C.S.L. à reconnaître leurs navires comme étant vieux et dangereux, malgré toute l'habileté développée par les capitaines et les membres d'équipage.

Par ailleurs, l'ouverture de la voie maritime en 1959 a contribué à augmenter l'affluence de navires marchands sur le fleuve et par conséquent les risques d'accident.

La compagnie décide en 1965 de se départir de ses trois navires de passagers, à la suite d'une saison désastreuse financièrement. Ainsi prend fin un siècle et demi de navigation de passagers. La disparition des bateaux blancs du paysage québécois brise le cœur de milliers d'amateurs de navigation de vapeur qui auront recours désormais à d'autres moyens de transport pour combler leurs besoins touristiques! Autres temps, autres moeurs...



NOTES

1) John P. Heisler, *Les canaux du Canada. Lieux historiques canadiens, Cahier d'archéologie et d'histoire*, no.8., p. 11

2) Diana Dutton, «*La construction navale à Québec au temps du bois et de la voile*», catalogue de l'exposition **De la voile à la vapeur. La construction de navires dans les environs de Québec et de Montréal**. Saint-Lambert, 1982.

3) P.-André Sévigny, «*Le commerce du blé et la navigation dans le Bas-Richelieu avant 1849*», *Revue d'histoire de l'Amérique Française*, vol. 38, no 1, p. 11

4) Edgar Andrew Collard, **Passage to the sea The Story of Canada Steamship Lines**, 1991, p. 26

5) P.E. Leclère fut président de la compagnie du Richelieu durant 21 ans, de 1845 à 1866.

6) Edgar Andrew Collard, op. cit., p. 29

7) Loc.cit.

8) Minutes de la Compagnie du Richelieu

9) Edgar Andrew Collard, op. cit., p. 35

10) Le pont Victoria n'est utilisé que par les trains appartenant au Grand Tronc, compétiteur de Senécal, aussi propriétaire de chemins de fer.

11) À l'occasion d'un concours, organisé par la Richelieu and Ontario Navigation company, Oscar Paradis de Sorel a suggéré le nom de manoir Richelieu qui fut adopté.

12) Grant Morden fut aussi associé à la Prudential Trust Company et à l'International Cement Company.



Le Beauharnois au quai de Châteaugay, (collection personnelle, Jean-Claude St-Arneault).

Sorel, à l'époque de la navigation à vapeur

Linda Dufault et Christian Gariépy

Relever les liens socio-économiques qui unissent Sorel et la navigation à vapeur, c'est comme raconter une belle et déchirante histoire d'amour... Le rôle de Sorel dans la naissance et le développement de la navigation de passagers est, en effet, unique.

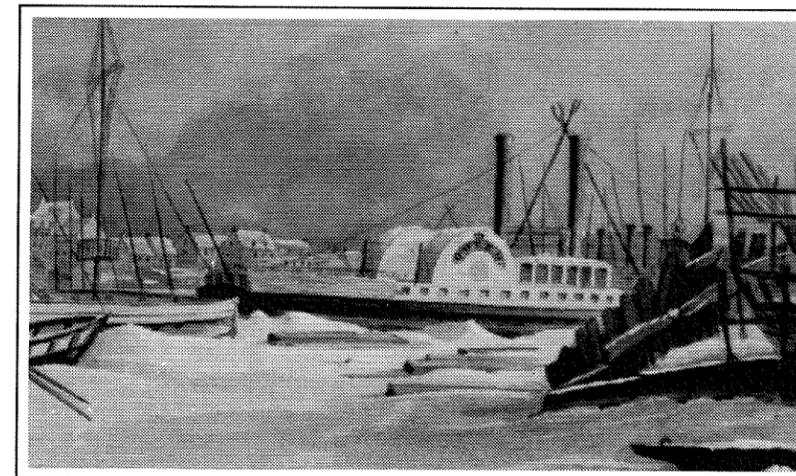
L'histoire même de la Société de Navigation du Richelieu fondée en 1845 par des marchands, des marins et des cultivateurs de la vallée du Richelieu, illustre l'esprit d'entrepreneurship bien présent des Canadiens français. Les Jacques-Felix Sincennes et Augustin Saint-Louis, navigateurs sorelois, ont démontré leur capacité de relever avec succès les défis du commerce fluvial au milieu du XIXe siècle. Principaux actionnaires de la compagnie à ses origines, ils se livreront une vive concurrence étant tous deux intéressés à posséder des vapeurs et à contrôler le transport de fret et de passagers. D'ailleurs Saint-Louis acquiert des vapeurs dont le **Vulcan** rivalisant avec le **Richelieu** et le **Jacques Cartier** propriétés de la Compagnie du Richelieu, née en 1847 de la fusion de deux sociétés de navigation.

La solide réputation de constructeur naval est déjà acquise pour William-Henry (Sorel) au milieu du XIXe siècle. Avant même la fondation de la Société de Navigation du

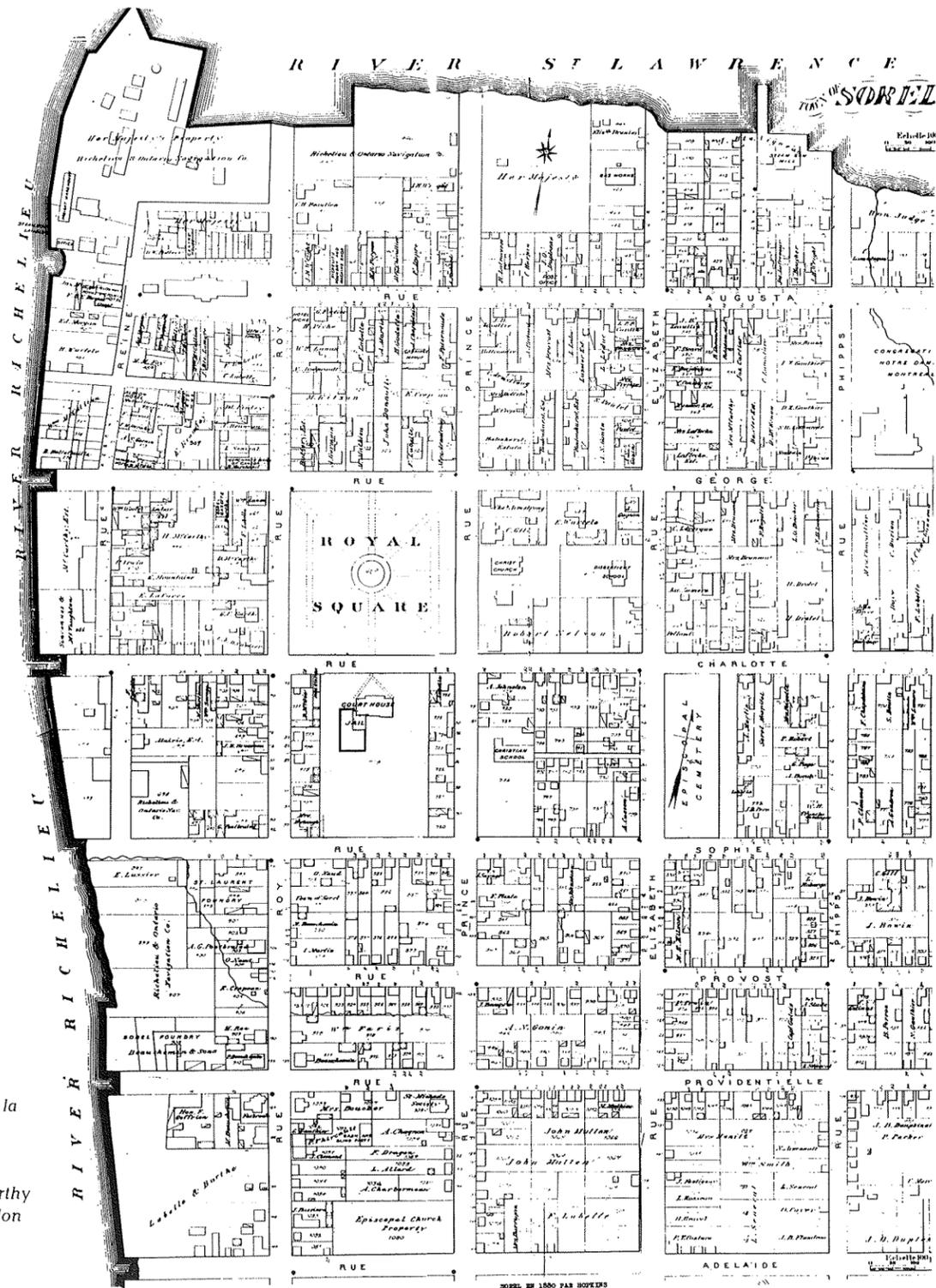
Richelieu, il se construit des bateaux dans cette ville dont le territoire s'étire sur les deux rives de la rivière. En 1840, les chantiers de David Vaughan construisent le **Queen**, 206 pieds de long par 26 de large, un vapeur destiné à la St.Lawrence Steamboat Company de John Molson.

La compagnie d'Augustin Saint-Louis fait construire en 1843 le **Saint-Louis** et le **Britanica** et achète en 1847 l'**Oregon**. Sincennes de son côté commande la construction dans ses chantiers du **Jacques Cartier** en 1848 et, quatre ans plus tard, du **Sorel**.

La Compagnie du Richelieu achète par soumission, en 1863, de la pierre pour la construction de quais et commande à un ingénieur, M. White, la construction d'engins. En 1864, les chantiers Mc Carthy construisent pour la Compagnie du Richelieu, le **Rivière-du-Loup**. L'entreprise procède en 1865 à une première acquisition de terrains



Aquarelle du Queen par George Seton, (Archives nationales du Canada, C-001231).



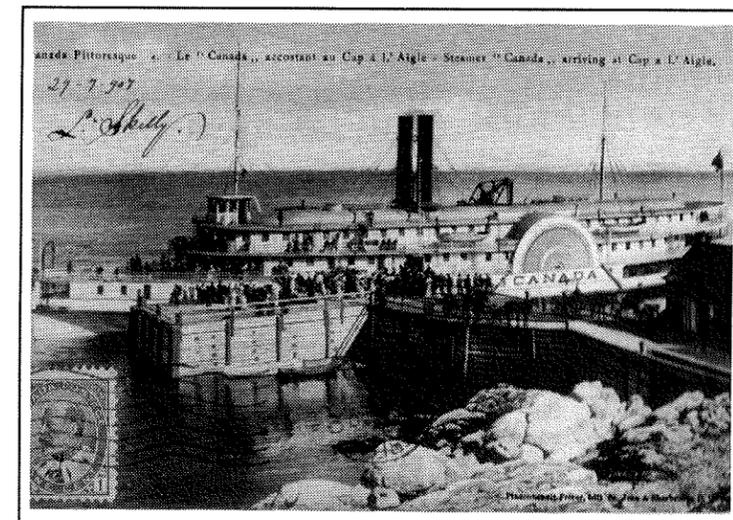
Propriété des quais de la Richelieu and Ontario Navigation Company, Sincennes and McNaughton et McCarthy est. à Sorel en 1880 selon les plans de Hopkins (Archives nationales du Canada).

à Sorel en bordure du Richelieu (1) et complète ses achats entre 1866 et 1874 (2) pour agrandir ses quais.

En 1873, la flotte de la Compagnie du Richelieu compte 12 bateaux à vapeur : le **Quebec**, un navire de 275 pieds, construit en Écosse mais assemblé à Sorel en 1865, le **Montreal**, construit à Sorel en 1855, le **Canada** construit aussi à Sorel en 1866; le **Trois-Rivières**, le **Berthier**, le **Chambly** et le **Terrebonne**, tous deux lancés en 1871, le **Mouche-à-Feu**, le **Sorel**, l'**Assomption**, le **Rivière-du-Loup** et le **Maskinongé**. « Cette magnifique flotte, écrit le *Messenger de Sorel*, le 28 juin 1873, doit avoir une valeur de 650 à 700 mille piastres. »

Ni la lecture des procès-verbaux de la compagnie, ni le dépouillement des journaux locaux n'ont permis de savoir combien d'ouvriers employait la Compagnie du Richelieu dans ses chantiers navals. Cependant, la *Gazette de Sorel*, rapporte en 1869 que la Cie Sincennes & Mc Naughton, qui rivalise avec la Compagnie du Richelieu, emploie « durant l'été, dans ses Steamers, berges (sic) etc... trois cents cinquante hommes, la plupart (sic) de Sorel et des campagnes environnantes, à part ses employés de bureaux, agents etc. » (3)

Ils sont plusieurs, durant les années 1870, à construire des navires: vapeurs, barges, et remorqueurs. Les journaux de Sorel font mention des chantiers Fréchette et Girard

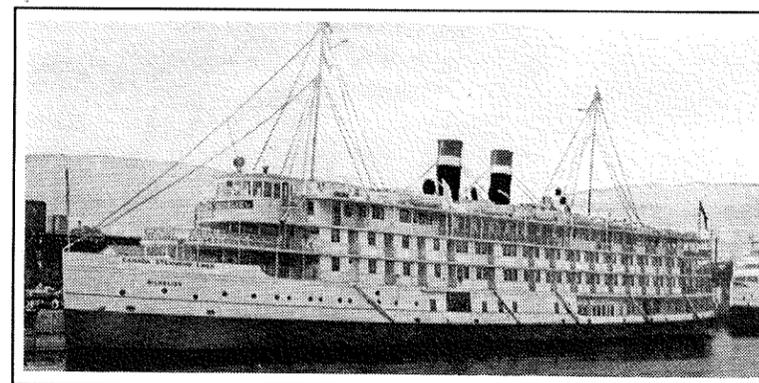


Carte postale du **Canada**, accostant au Cap à l'Aigle - Steamer "Canada", arriving at Cap à l'Aigle, (collection personnelle, Jean-Claude St-Arneault).

(construction du **Whitehall** et du **Vermont** en 1872), de Moïse Beauchemin et fils (**Cultivateur**, 1875) des chantiers Lussier (**Lucie**, 1877). Deux fonderies locales, Moïse Beauchemin et Fils et la Fonderie du St-Laurent, posent et réparent les engins des vapeurs. Georges Pontbriand de la Fonderie du St-Laurent est considéré comme le meilleur mécanicien de Sorel. Les Beauchemin se distinguent notamment pour avoir mis au point en 1903, selon le *Courier de Sorel*, un gouvernail à la vapeur, efficace dans le saut des rapides.

L'activité qui foisonne ne suffit pas puisque des centaines d'ouvriers émigrent aux États-Unis, espérant trouver du travail.

La venue d'un nouveau président à la



Le **Narragansett**, construit en 1912, fut rebaptisé en 1923 le **Richelieu**. Long de 322 pieds et 48 de large, ce navire avait une puissance de 365 chevaux vapeurs. (collection personnelle, Christiane Plante St-Germain).



Compagnie du Richelieu, Sir Hugh Allan, est bien accueillie par la **Gazette de Sorel**, qui espère des améliorations aux quais détériorés (4). La direction s'interroge par ailleurs sur les coûts élevés de fonctionnement de la buanderie que l'entreprise opère à Sorel, modernisée deux ans plus tôt seulement. Impossible de réduire les frais d'opération conclut-on après évaluation de la qualité et de la quantité du travail réalisé. Cependant, l'hôtel Richelieu est mis en vente pour 3 400 piastres.

En juin 1877, la Compagnie du Richelieu fait installer le gaz dans ses bureaux et sur les quais, une amélioration importante selon le journal local. En 1880, la ville de Sorel compte 243 navigateurs, 169 journaliers, 65 ingénieurs, 34 mécaniciens, la plupart travaillant certainement dans l'industrie de la navigation. En 1883-84, les procès-verbaux de la compagnie indiquent que plusieurs réparations sont effectuées sur des navires aux ateliers de la compagnie. On peut aussi lire que la direction accepte la proposition d'acheter de nouveaux outils pour les ateliers de réparation. C'est aussi en 1884 que la compagnie accepte la proposition de la Dominion Telephone Company d'installer le téléphone moyennant 100 dollars par an, avec privilège de correspondre avec ses bureaux de Sorel, de Trois-Rivières et de Québec à 5 cents pour 10 minutes. La compagnie a certes un impact important pour les commerçants auprès de qui elle achète des fournitures pour les réparations de ses navires.

Une équipe de 226 hommes travaille dans les chantiers de Sorel en 1896 à réparer la flotte de navires qui ne cesse d'augmenter. En 1901, selon un journal local (5) la Compagnie du Richelieu a 22 navires en hivernage à Sorel, procure de l'emploi à 400 personnes dans ses chantiers et usines pour des payes par quinzaine de 5000 dollars. Le **Montreal**, construit dans les chantiers de Toronto en 1902 sera terminé à Sorel en 1905, rapporte

un journal à l'époque.

«Ce Steamer est le troisième que la Compagnie du Richelieu construit à Toronto (...) Mais dans celui-ci, la Compagnie du Richelieu sera forcée de faire poser la menuiserie à Sorel. Car si elle était posée à Toronto, le dessus s'accrocherait aux travées du pont Victoria.»

Le **Courrier de Sorel**, dresse, au printemps 1904, la liste des 18 navires de la Compagnie du Richelieu et leurs capitaines dont plusieurs sont de la région de Sorel: Saint-Louis (**Canada**), Paulet (**Chambly**) et Crépeau (**Mouche-à-Feu**) pour ne nommer que ceux-là.

Si la Cie du Richelieu est promise à un bel avenir au début du XXe siècle, de par la fusion de plusieurs sociétés de navigation qui fera d'elle la Canada Steamship Lines en 1913, le déclenchement de la première guerre mondiale change les plans. Toute la région de Sorel en est affectée.

« La Cie du Richelieu a fermé ses chantiers et usines, c'est une soixantaine d'ouvriers qui se trouvent sans ouvrage. Les manufactures, en ville, ont aussi diminué la main d'oeuvres (sic). L'hiver se présente sous un mauvais aspect à Sorel, et cela à cause de la guerre.» (6)

En 1931, La Canada Steamship Lines commence à se départir de ses propriétés à Sorel le long du Richelieu. Elle ferme bientôt ses propres chantiers préférant accorder des contrats de réparation à d'autres entreprises. En 1947, Marine Industries Limited installe sur les navires de passagers de la C.S.L. des systèmes de radar. Ce travail nécessite l'embauche de 90 personnes pendant trois mois.

Une tradition purement soreloise: la préparation des vapeurs.

Sorel avait un net avantage sur les autres

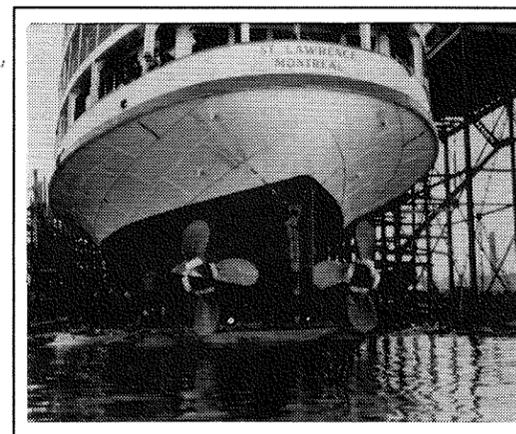
viles portuaires qui accueillait les bateaux à vapeur. Parce qu'elle était située au confluent de la rivière Richelieu et du fleuve, Sorel servait de quartier d'hivernement à plusieurs navires qui y trouvaient refuge contre les grands vents.

De par cette mission pour le moins particulière, il revenait aussi à Sorel de préparer les bateaux à vapeur à chaque printemps en vue de la saison de navigation.

«Le port de Sorel présente depuis une quinzaine le spectacle d'une activité incessante. Des peintres, accrochés aux flancs des bateaux-à-vapeur, les transforment et les rajeunissent sous les brillantes couleurs qu'y déposent leur pinceaux; des mécaniciens polissent et ajustent les lourdes pièces des engins; des forgerons réparent les bouilloires et font retentir les cales de leurs enclumes et de leur marteaux. À midi et à six heures, au son de la cloche, tous ces travailleurs laissent l'ouvrage pour aller prendre leur repas; mêlés aux ouvriers de nos usines, ruissellant de sueur, barbouillés de houille, tatoués des pieds à la tête, ils inondent nos rives d'un torrent fort original à contempler.»

Le Messenger de Sorel,
Samedi, 13 avril 1872

Plusieurs personnes de Sorel, de l'île Saint-Ignace et des environs étaient engagées pour



gréer les bateaux. Les divers travaux étaient faits avec minutie car ces personnes, pour la plupart, allaient travailler à bord des bateaux blancs durant tout l'été.

Il paraît que le vapeur **Quebec** était à ce point vieillot qu'il fallait marteler la coque au petit marteau car elle n'aurait pas tenu le coup autrement!

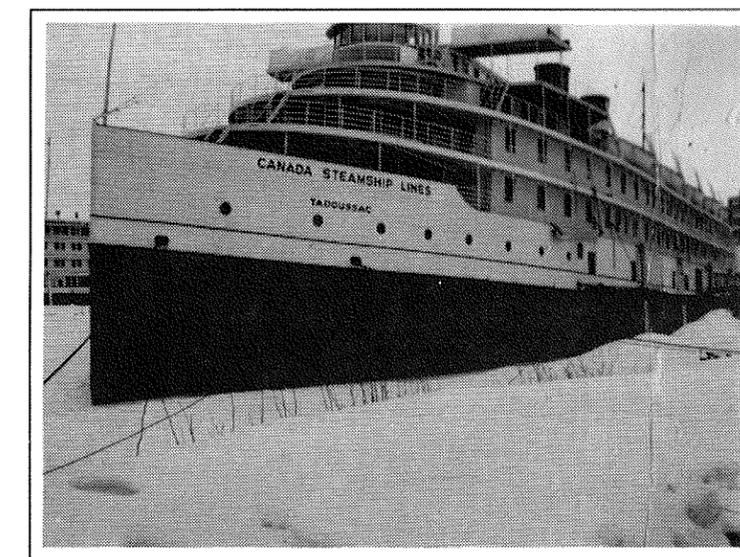
Le **Richelieu**, le **Tadoussac** et le **St. Lawrence** étaient toujours amarrés selon le même ordre, le premier étant le plus près de l'embouchure, suivi des deux autres. Le **Richelieu** était habituellement le premier des trois à entreprendre la saison de navigation. Ses croisières étaient de sept jours tandis que celles du **Tadoussac** et du **St. Lawrence** duraient trois jours. Au fur et à mesure que le grand ménage du printemps avançait, les vapeurs étaient toués jusqu'au quai où on finissait de les charger.

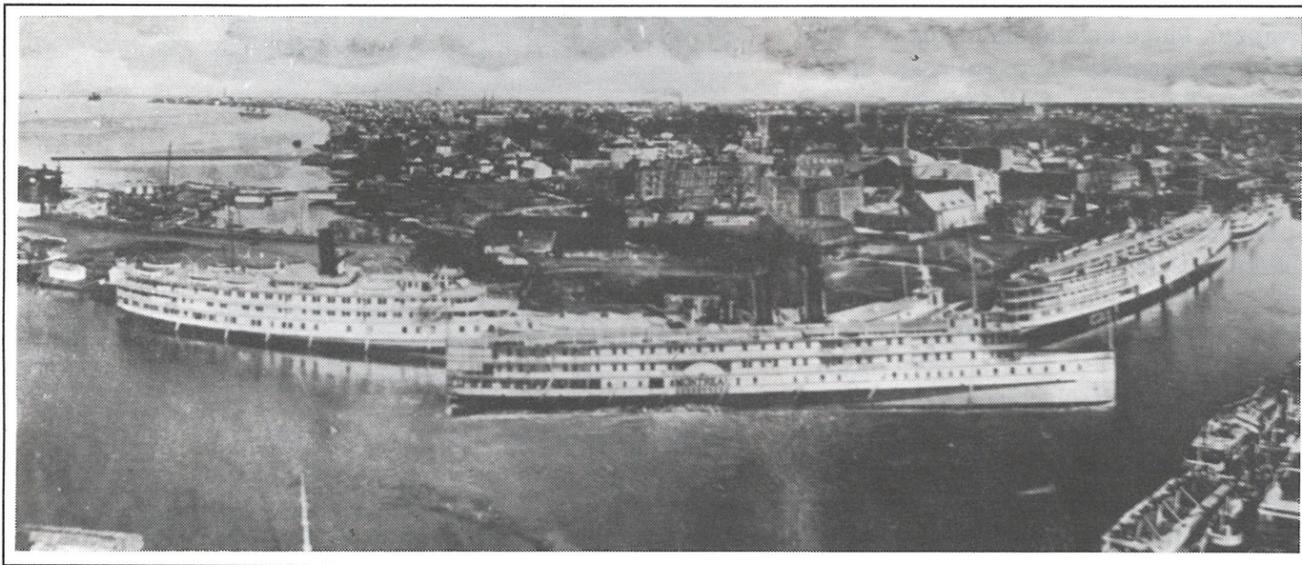
Ces vapeurs portaient bien leur surnom de bateaux blancs puisque la peinture employée à chaque printemps pour les rafraîchir était le fruit d'un mélange bien particulier à base de plomb que personne d'autre n'arrivait à obtenir !

Les gens de Sorel et des îles avaient

À gauche
Le **St. Lawrence** fut construit à Lauzon en 1927. Un peu plus long que le **Richelieu** (329 pieds) et beaucoup plus large (68 pieds), il était moins puissant (332 c.v.) Collection personnelle, Jean-Claude St-Arneault.

À droite
Le **Tadoussac** fut construit en 1928 aux chantiers de Lauzon. Long de 350 pieds et 70 pieds de large, la puissance du **Tadoussac** était de 325 c.v.. Sur la photo, le **Tadoussac** en hivernage à Sorel (collection personnelle, Jeanne Chauvette)





Des bateaux blancs dans le port de Sorel au début du XXe siècle, avant la construction des élévateurs à grains en 1929 (collection personnelle, Rosette Salvail).

Les vapeurs s'apprêtent à quitter le port. Sorel, le 15 avril 1944 (Fonds Groupe M.I.L. Inc., SHPS).



un profond attachement pour les vapeurs qui égayaient le paysage durant toute l'année. À cause des quartiers d'hivernement, les bateaux occupaient le port durant la saison morte et chaque printemps symbolisait la reprise d'activités économiques importantes pour la région. Même l'année scolaire était écourtée pour les étudiants qui avaient obtenu de la Canada Steamship Lines un emploi rémunérateur. (7)

Qu'est-ce qui nous reste des bateaux blancs à Sorel ?

Un bâtiment attenant à la Sorel Steel, aux abords du pont Turcotte. Ce bâtiment servait à la vente des billets aux passagers.



Les officiers du S.S. Richelieu au début des années 1950 (collection personnelle Juliette Salois)

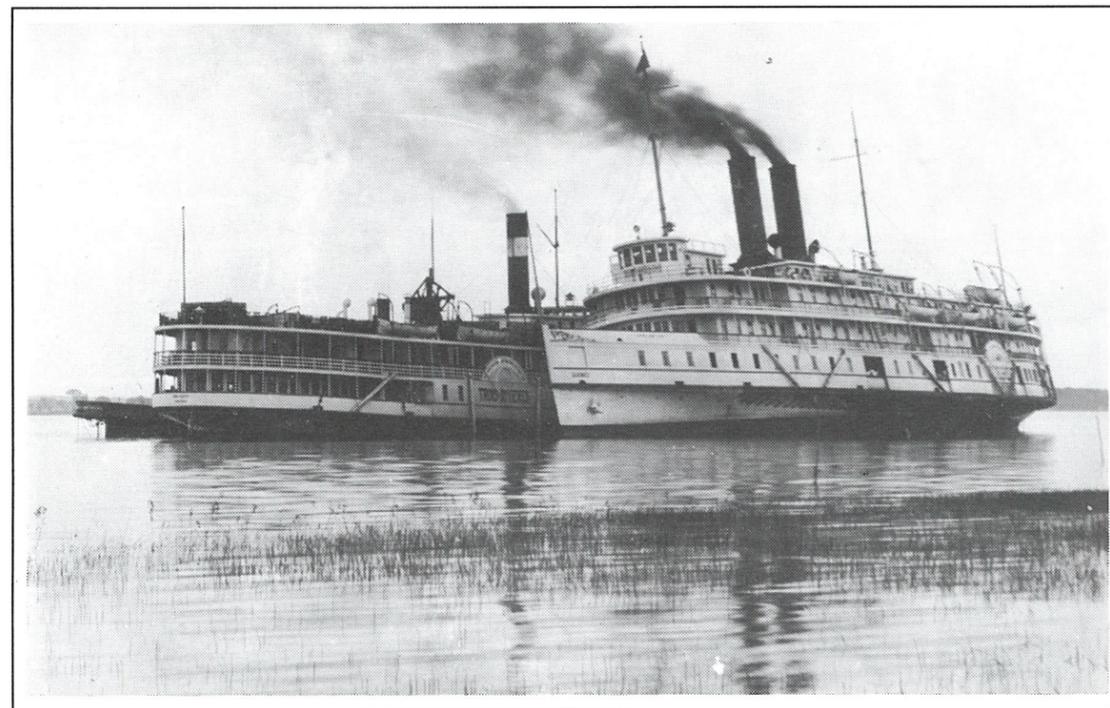
Le Richelieu, le Tadoussac, et le St. Lawrence. Une photographie que plusieurs possèdent dans leur album de souvenirs ! (collection personnelle, Christiane Plante St-Germain).





NOTES ET RÉFÉRENCES

- (1) Il s'agit des lots 40, 41, 42, 198, 199, et 200
- (2) Les lots acquis portent les numéros les 44, 45, 46, 201, 203, 204, et 472.
- (3) *La Gazette de Sorel*, 4 décembre 1869.
- (4) *La Gazette de Sorel*, 8 août 1876
- (5) *Le Courrier de Sorel*, 1902
- (6) *Le Courrier de Sorel*, 14 août 1914.
- (7) Les informations portant sur les activités de grèvement ont été fournies par Roger Valois de Tracy.



Les vapeurs Trois-Rivières et Québec (collection personnelle, Nina Lenneville).

Incendies, naufrages et autres incidents

Linda Dufault et Christian Gariépy

La navigation à vapeur a connu des moments difficiles. Incendies catastrophiques, naufrages, collisions et sauvetages font en effet partie de l'histoire des bateaux blancs. Il ne s'agit pas ici de dresser une liste exhaustive de toutes les tragédies mais de rappeler quelques-uns de ces tristes événements.

Collisions et incendies

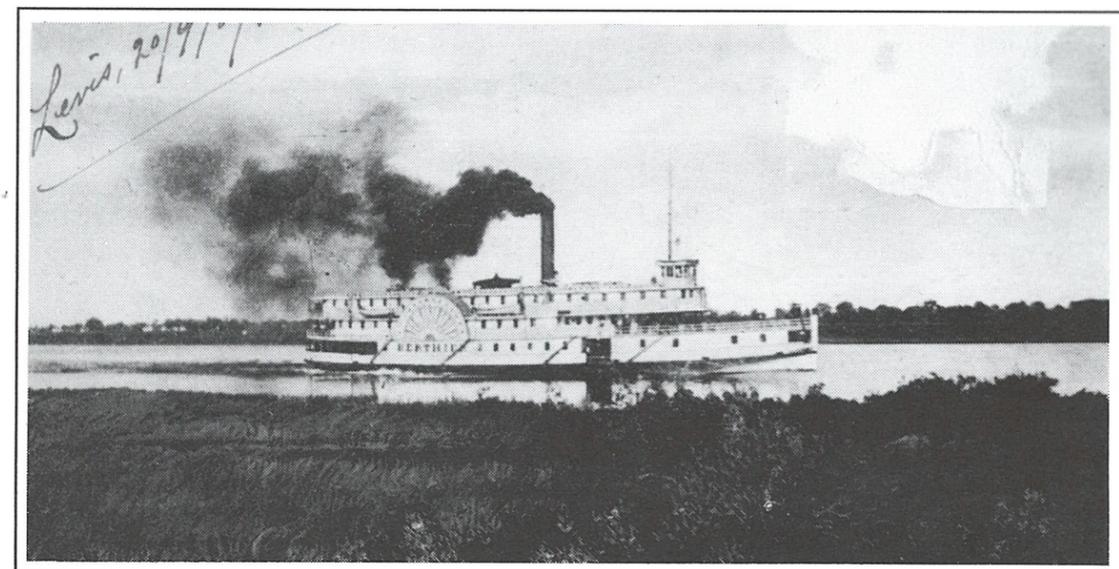
Le premier incident, selon la chronologie, s'avère être le plus meurtrier. L'incendie du vapeur **Montreal**, qui faisait la navette Montréal-Québec, fait 250 morts le 26 juin 1857, devant Cap Rouge. Parmi les rescapés, se trouvait Moïse Beauchemin, père de Hyacinthe, Georges et Albert, industriels de Sorel.(1)

Au quai de Pointe-au-Pic en 1884, brûle

le **Saguenay**, construit à Sorel en 1853 pour la nouvelle compagnie Québec & Trois-Pistoles Steam Navigation (2).

La collision du **Canada**, propriété de la Richelieu and Ontario Navigation, et du **Cap-Breton**, dans la nuit du 12 juin 1904, fait cinq victimes dont une de Sorel, Ovide Brunet. L'auteur Marc Mandeville rapporte que deux passagers, J.G. Desbarats et son épouse, de Sorel, nagèrent jusqu' à ce qu'ils atteignent une chaloupe pour ensuite regagner la ville en voiture. La collision eut lieu à un mille en aval du port de Sorel (3).

Le quotidien **La Presse** (4) annonce le 25 mai 1914 que le steamer **Berthier** a causé tout un émoi la veille dans le port de Montréal. Le traversier arrivait de Sorel avec 135 passagers. Les amarres et les passerelles avaient été mises en place et les passagers commen-



Le **Berthier** «en route», (Collection personnelle Jean-Claude St-Arneault).



çaient à descendre lorsque des flammes surgirent sur le pont en arrière de la cheminée. Heureusement, l'incendie ne fit que quelques blessés. Le vapeur sombra, enfoncé jusqu'au pont supérieur.

Le dernier voyage du **Montreal** se termina en tragédie. Parti de Montréal pour son dernier voyage de l'année 1926, le vapeur **Montreal** devait faire escale à Sorel avant de se rendre à Québec pour ensuite revenir à Sorel pour hiverner. Cependant, en arrivant vis-à-vis Saint-Joseph-de-Sorel, le 18 novembre, un incendie s'est déclaré à bord. Le feu aurait été causé par un cheval qui aurait fait tomber une lampe à l'huile (les bateaux de la C.S.L. transportaient régulièrement des animaux). L'incendie a fait trois morts parmi les membres de l'équipage dont un de Saint-Joseph-de-Sorel.

Le 14 août 1950, le **Quebec** est lui aussi la proie des flammes. Le **Quebec** se trouve alors à quatre milles du quai de Tadoussac qui est reconnu comme très difficile à accoster. Le feu s'est déclaré dans un endroit où l'on garde de la literie. Le capitaine Cyril Burch décide de tenter sa chance et d'accoster le navire, soulevant l'admiration pour son courage et son sang-froid. Avec son équi-

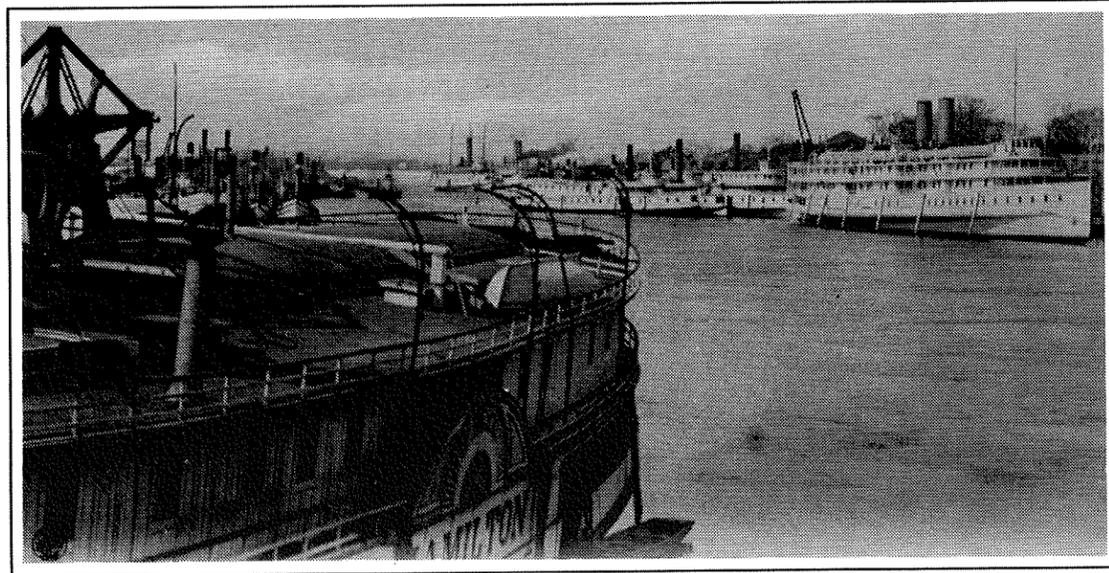
page, il a été en mesure d'éviter toute panique. L'incendie ressemble étrangement à celui qui s'est produit à bord du **Noronic** l'année précédente et qui a fait 118 morts. Le capitaine du **Quebec**, mécontent des conclusions de l'enquête du coroner, fera sa propre enquête. Il trouve un coupable mais sa preuve est jugée trop circonstancielle pour que des accusations soient portées. L'incendie du **Quebec** a fait sept victimes (5).

Naufrages et sauvetages

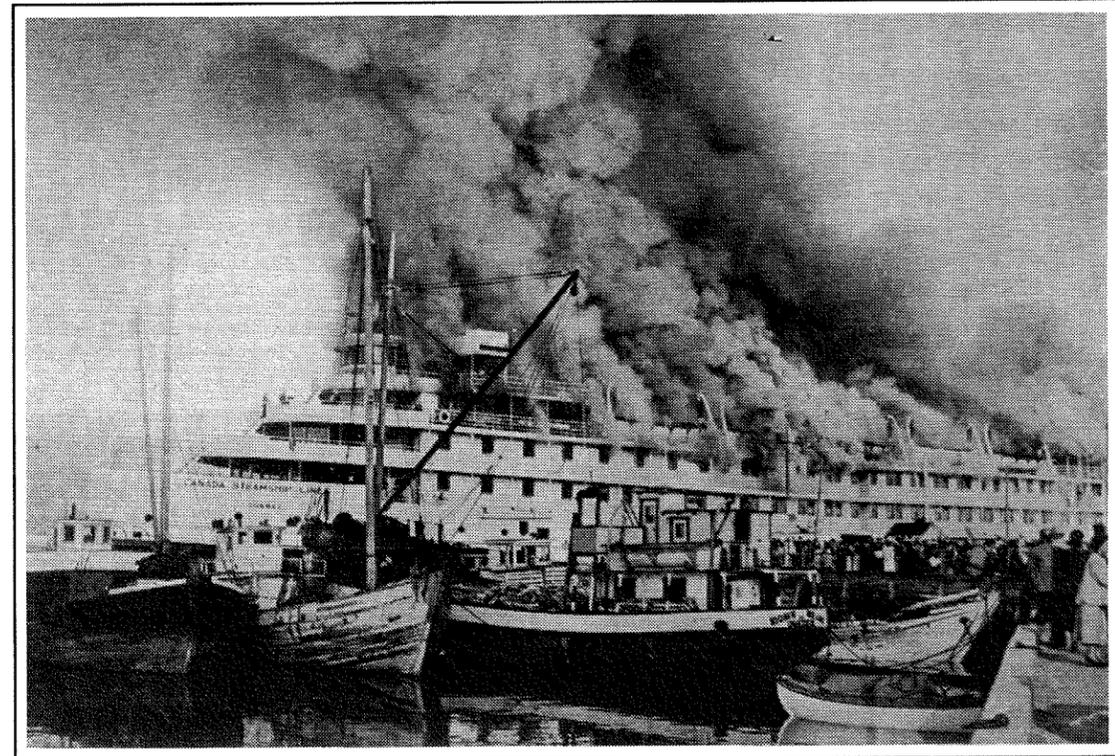
Des pages importantes de l'histoire de Sorel se sont écrites lors des inondations printanières, les débâcles provoquant des dommages matériels importants et même, hélas, des pertes de vie.

La débâcle sur le **Richelieu** et la **Yamaska** le 19 avril 1862, écrit Azarie Couillard Després, s'en prend violemment à la flotte de vapeurs:

«Le **Gaston Dawn** et un dragueur disparaissent, le **Napoléon** coule, le **Montreal**, l'**Yamaska**, l'**Aerolian** et plusieurs autres bateaux sont précipités dans le Saint-Laurent à travers la glace. Le vapeur **Unite** est mis en pièces, le **Cultivateur**, le **St-Pierre** coulent à



Partie du port de Sorel, (collection personnelle Jean-Claude St-Arneault).



Le **Quebec** est la proie des flammes, (*The Standard*, 2 septembre 1950 p.16).



Sauvetage des passagers, (*Idem* p.18).



fond, le **Victoria** est emporté. Le **Napoléon** et le **Victoria** étaient de tous ces bateaux, les plus luxueux, et servaient au transport des passagers entre Montréal et Québec. Le **Doré** faisait la traversée entre Berthier et Sorel, le **Yamaska** faisait le trajet de Montréal à Saint-Aimé (6).»

L'inondation dans les îles de Sorel, survenue trois ans plus tard constitue encore de nos jours un fait unique dans l'histoire de notre région. En tout, 34 personnes périrent, 71 bâtiments furent emportés. Les dommages matériels (instruments aratoires, bâtiments, bétail et culture) s'élevaient à 1 378 805 piastres. N'eut été le sauvetage par le **Cygne** et par d'autres vapeurs, par la vaillance des capitaines Labelle et Laforge et de Jean-Baptiste Lavallée, il est probable, écrit Couillard-Després, que nous aurions à enregistrer la perte du **Cygne** et aussi de plusieurs vies.»

Le **Sorelois** du 3 août 1886 rapporte que le vapeur **Passport** de la Richelieu and Ontario Navigation Company heurta un pilier de la nouvelle écluse de Cornwall. « La violence du choc fut telle que le vapeur coula à fond dans 15 pieds d'eau en un quart d'heure. Tous les passagers ont été débarqués, sains et saufs. Les pertes seront d'à peu près \$5,000 pour le remettre dans le même état.»

Plus d'une débâcle du Richelieu fit l'objet d'un spectacle saisissant, à preuve ce récit que fait le **Courrier de Sorel**, le 17 décembre 1901:

«Vers 6 hrs. dimanche soir, la glace du haut de la rivière s'est mise en mouvement et la débâcle a commencé à s'opérer. La glace avait près d'un pied d'épaisseur. Malheureusement, les chalands **St-Charles**, **St-Donat**, **Havest Clovis**, **Montcalm**, et plusieurs autres, qui se trouvaient en haut du pont du chemin de fer de la Rive Sud, n'étaient pas amarrés et ils partirent en dérive. En passant sous le pont ils furent démâ-

tés et, continuant leur marche avec la glace ils frappèrent le «**Canada**» dont les amarres cédèrent sous cette forte pression des chalands et de la glace et ce magnifique bateau partit, emportant avec lui, en passant le «**Columbia**» et tous les autres bateaux à la suite : «**l'Hudson**», le «**Florence**», le «**Julia**» le «**MacNauhgton**», le «**Spray**», «**l'Hethel**» de la Cie Sincennes-MacNaughton», «**l'Emilia**», le «**Varsity**», le «**Daisy**», les trois phares flottants du Lac St-Pierre et quelques barges, qui tout d'un paquet vinrent se heurter sur le «**Saguenay**» qui fut jeté sur le «**Berthier**».

La rivière, depuis le quai de la Cie Sincennes McNaughton jusqu'au quai de la Cie Richelieu, est bloquée par les glaces et par ces bâtiments qui sont pêle-mêle, de travers, penchés, et une partie des menuiseries arrachées et brisées. Rien de plus triste à voir !»

NOTES

- (1) **Le Courrier de Sorel**, 26 juin 1914
- (2) En collaboration, **1534 à 1984. 350 ans de navigation dans Charlevoix**, 1984, p.18
- (3) Marc Mandeville, **De la voile à la vapeur. La vie maritime dans la vallée du Richelieu**, 1984, p.76
- (4) « 100 ans d'actualité » **La Presse**, 25 mai 1984 p.A-8
- (5) Edgar Andrew Collard, **Passage to the Sea The Story of Canada Steamship Lines**, 1991, pp.240-241
- (6) Azarie Couillard-Després, **Histoire de Sorel de ses origines à nos jours**, Montréal, 1926 p.209
- (7) Idem, pp. 209-216

Voyages de plaisir

Linda Dufault et Christian Gariépy

S'offrir une excursion à bord d'un vapeur par un beau dimanche de juillet, quel bonheur! Humer l'air frais du fleuve, rêver d'espaces infinis tout en voguant sur le lac Saint-Pierre, espérer croiser l'âme soeur sur un des ponts du navire... les bateaux blancs, pour plusieurs d'entre nous, symbolisent le romantisme d'une trop brève balade.

Bien avant l'apparition de l'automobile, Sorel accueillait à chaque été des milliers d'excursionnistes, partis de Montréal, de Trois-Rivières ou de la Vallée-du-Richelieu pour venir apprécier les «magnifiques bocages qui environnent notre ville» lit-on dans les journaux de Sorel. La **Gazette de Sorel** fait largement écho de ces «voyages de plaisir» qui viennent enrichir la vie sociale et culturelle de Sorel et «qui deviennent à la mode» écrit-on déjà en 1866.

«(...) nous ne devons pas oublier de mentionner non plus la visite que nous ont faite nos amis de St.Ours, St.Jean, etc., à bord du **Richelieu**. Dimanche en huit dernier Le **Richelieu** avait à son bord autant de passagers qu'il pouvait presque en contenir, avec aussi une bonne bande de musique de St. Jean, sur la bonne tenue de laquelle nous

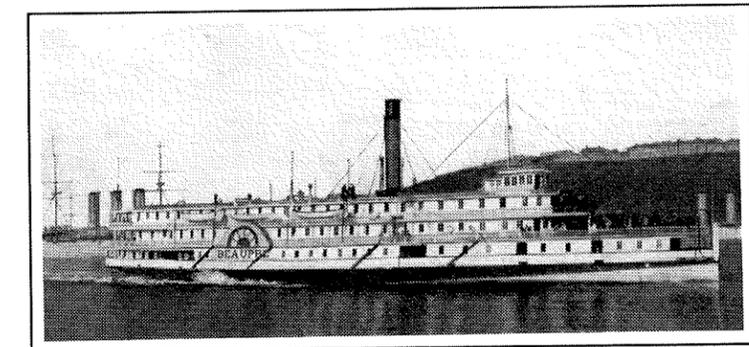
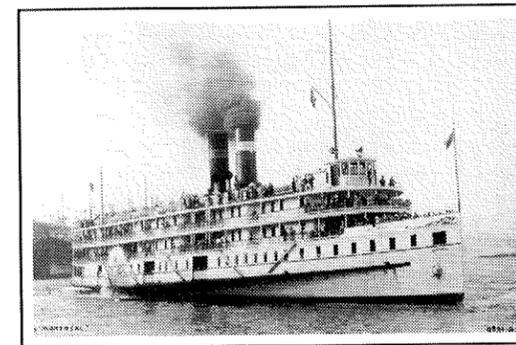
devons faire nos compliments bien mérités au village qui a l'avantage de la posséder. (...) Ajoutons que la société qui se trouvait réunie, ce jour-là, nous a paru des plus aimable, les belles et fraîches toilettes effaçaient presque cette distinction du beau et du laid sexe que la galanterie a rendu proverbiale. (...)

La Gazette de Sorel,
13 août 1857

Il en coûtait, en 1861, 50 cents (aller-retour) pour se rendre à Trois-Rivières à bord du **Cygne**. Son capitaine, Louis-Adélarde Senécal, devenu plus tard un puissant homme d'affaires montréalais, transportait des passagers qui s'en allaient assister aux courses.

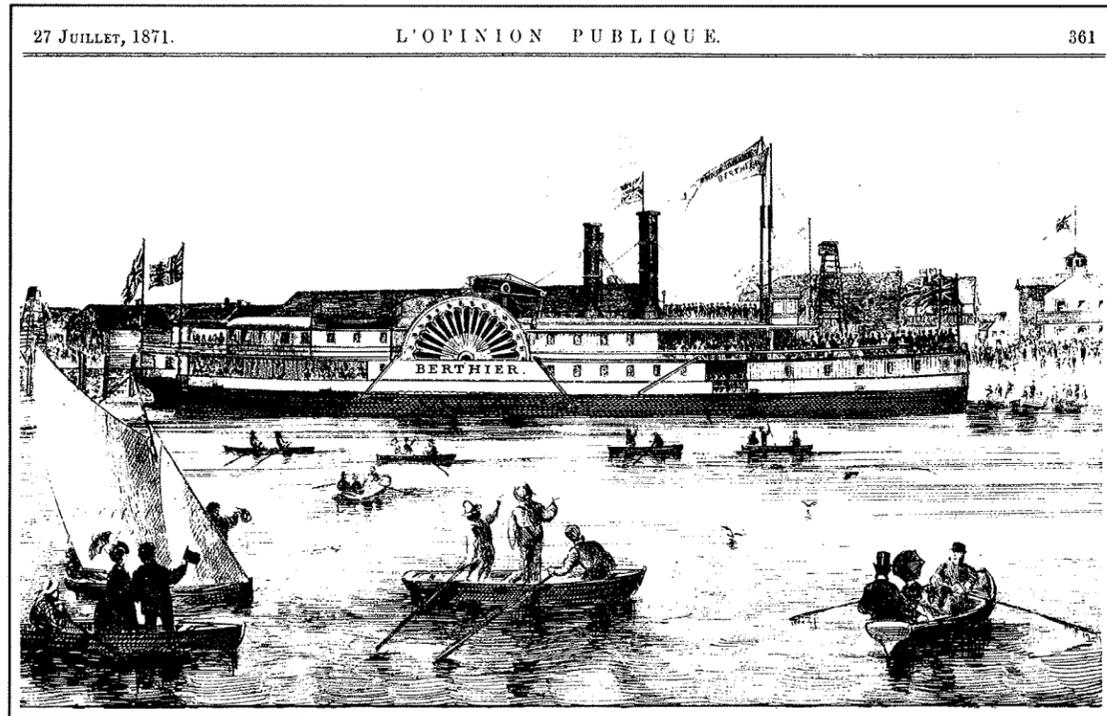
Le Montreal lancé en mai 1905 aux chantiers de Sorel. Il fut sous le commandement du capitaine LaFrance. La menuiserie fut exécutée par Olivier Lesieur de Sorel, les peintures et les décorations par John Busteed sauf le portrait du Cardinal Richelieu, une oeuvre de Suzor Côté. Le Montreal comptait 265 cabines, 16 chambres de bains. Une machine lavait et asséchait 6500 morceaux de vaisselle à l'heure ! Le chef de la cuisine fut un Sorelois, Ernest Thoutin. La force électrique du vaisseau est de 120 forces donnant 1500 lumières dont 900 pour la décoration... (Collection personnelle, Jean-Claude St-Arneault).

Le vapeur Montreal, construit en 1860 fut rebaptisé Beaupré en 1902 (collection personnelle, Jean-Claude St-Arneault).





«Pic-nique à Sorel le 1er juillet. Le vapeur Berthier arrivant au quai» lisait-on à propos de cette illustration publiée dans L'Opinion publique, le 27 juillet 1871 (archives de la SHPS).



La **Mouche à Feu**, affectée au transport de passagers entre Sorel et Berthier, offrait, pour la modeste somme de 25 cents, des navettes supplémentaires en 1901 aux personnes désireuses de visiter l'exposition agricole et industrielle de Berthier.

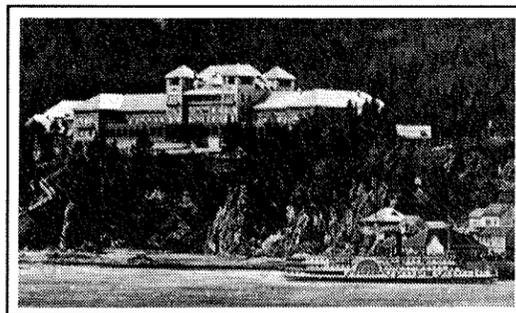
Le vapeur **Beaupré**, comme son nom l'indique, transportait lui des gens plus dévots vers la capitale québécoise des miracles, Sainte-Anne de Beaupré, tandis que d'autres navires conduisaient à Sorel des équipes sportives, comme en fait foi cette «note locale» publiée dans le Courrier de Sorel le 1er août 1913 :

«Un grand nombre d'excursionnistes sont venus de Montréal à Sorel, dimanche, par les vapeurs «**Berthier**» et «**Impérial**».

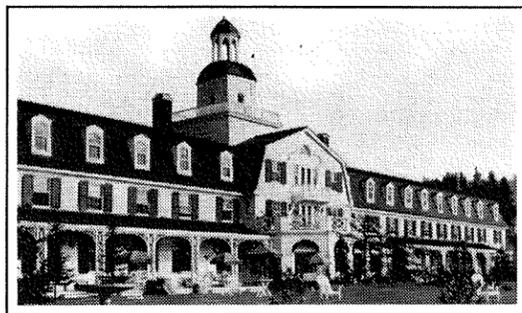
Le «**White Star**» a aussi amené de Trois-Rivières de nombreux excursionnistes, amis du club de baseball trifluvien. Ce club a joué, dans l'après-midi, au Parc Vassal, en présence de deux mille personnes, une intéressante partie. Il a, malgré un jeu bien nourri, été défait par les joueurs sorelois par sept points contre quatre.»

Autre activité sportive prisée par les Sorelois : la pêche!

À gauche
Vue du Manoir Richelieu à Murray Bay (extrait du livre Passage to the sea) construit en 1929.



À droite
Le Manoir Tadoussac (collection personnelle Christiane Plante St-Germain).



«Que ceux qui veulent faire un beau voyage d'agrément autour des Iles de Sorel, n'oublent pas que le vapeur **Sorel** a commencé ses excursions du jeudi, de Sorel à St-Aimé. Départ de Sorel à 8 heures a.m. et retour vers 6 heures p.m.. Le **Sorel** arrêtera aux Iles en passant pour débarquer les personnes qui veulent faire la pêche, et il les reprendra dans l'après-midi.»

Le Courrier de Sorel
17 juin 1902

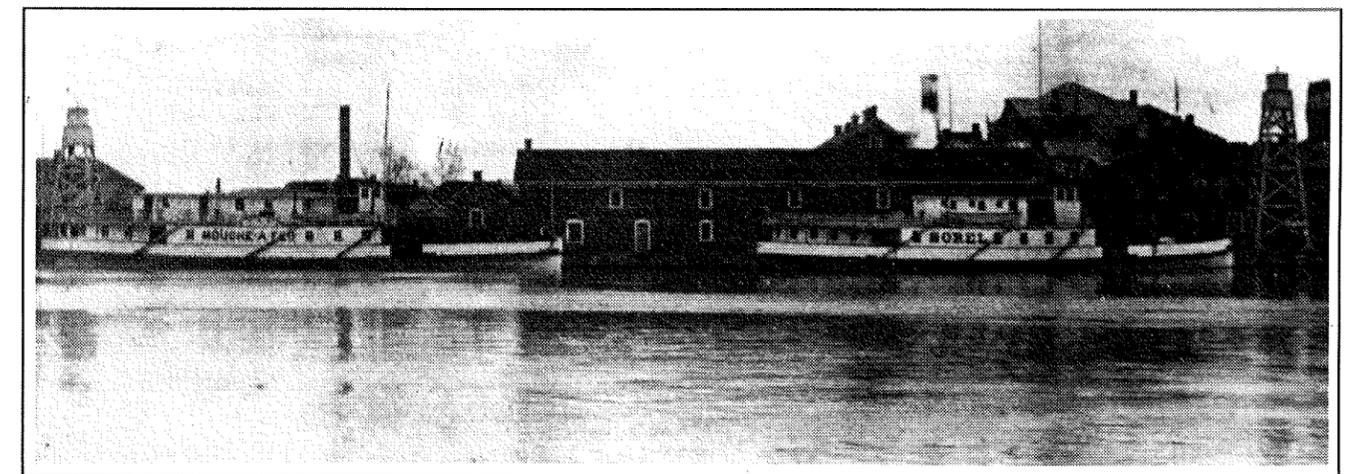
Les organismes de bienfaisance ont aussi recours aux voyages de plaisir pour financer leurs bonnes oeuvres. Le Courrier de Sorel annonce le 6 juin 1902 une excursion à bord du **St-Laurent** entre Sorel et Montréal «au profit du Collège du Sacré-Coeur pour l'achat de meubles pour les classes». Trente ans plus tôt, la Gazette de Sorel avait publié une annonce pour une excursion de deux jours Sorel-Québec «sous le patronage de son honneur le maire de Sorel au profit des pauvres à bord du Canada. Capt. Mailhot.»

La navigation de passagers, axée sur le tourisme, s'est développée à la fin du siècle dernier. Le président de la Richelieu & Ontario Navigation, Louis-Joseph Forget, constate que les Américains visitent de plus en plus le Québec et il les soupçonne de vouloir voyager à bord de navires plus con-

fortables. Il commande trois nouveaux vapeurs dont le **Montreal**. Ayant un sens assez évident de la prospection, le dirigeant invite ses employés, devant se rendre aux Etats-Unis pour prendre possession d'un nouveau navire, le **Virginia**, à visiter les principaux hôtels de Philadelphie afin de s'enquérir des nouveautés dans le domaine de l'hôtellerie. La compagnie décide au début du siècle d'exploiter deux sites de villégiature dont elle est propriétaire : elle double la superficie de l'hôtel Tadoussac et entreprend la construction du premier manoir Richelieu.

La compagnie, baptisée Canada Steamship Lines depuis 1913, est passée maître dans l'art d'agencer les horaires du **Richelieu**, du **Tadoussac** et du **St.Lawrence** offrant ainsi un large éventail de circuits entre Montréal, Sorel, Québec, Murray Bay (Pointe-au-Pic), Tadoussac et Chicoutimi. Il était alors possible de partir à bord de l'un des vapeurs, d'être hébergé à l'un ou à l'autre des établissements hôteliers, ou encore de simplement aller jouer une partie de golf à Murray Bay et de revenir quelques jours plus tard avec un autre vapeur. Il était aussi possible de voyager en bateau blanc... avec son auto. Les véhicules étaient placés avec les marchandises et, rendus à destination, leurs propriétaires les reprenaient pour le trajet du retour.

Les vapeurs **Mouche-à-Feu** et **Sorel** ont tous deux servi de traversier entre Sorel et Berthier (Archives Musée Mc Cord)





Voyage de déplaisir

Linda Dufault

Ainsi titrait la **Gazette de Sorel**, le 3 juillet 1872, rapportant le triste récit d'une excursion qui a mal tourné lors du cinquième anniversaire de la Confédération! Une association appelée «Montreal Workingmen's Mutual Benefit Society» qui avait pourtant l'habitude de visiter annuellement Sorel, a perdu le contrôle des deux mille personnes qui ont envahi le **Trois-Rivières** et le **Berthier**.

«Dès le départ de Montréal, on s'est rendu maître des bateaux, et, soit par défaut d'organisation ou autrement, un surcroît de trois ou quatre cents personnes, composé de l'écume de Griffintown et des autres faubourgs de la grande cité, a pris place à bord des bateaux.

(...) Aussitôt après leur arrivée la plus grande partie des voyageurs s'est dirigée vers le bosquet de pins qui avoisine l'église pour jouir à loisir des agréments qu'offre ce magnifique endroit.»

Un violent orage força les touristes à se

mettre à l'abri. Le journal déplore les malheureux incidents survenus dans l'église Saint-Pierre où se sont massées deux cents personnes, «des gens sans honneur ni religion (qui) se sont livrés à des irrévérences et des indécences qu'il serait trop honteux de décrire». Après l'orage, plutôt que de regagner les vapeurs, une bataille générale éclata au centre-ville.

«(...) Ils se déchiraient entre eux et attaquaient tous les citoyens qu'ils pouvaient rencontrer, les assommant à coups de pierres et de bâtons. Les vitraux et les autres ouvertures des magasins et des maisons en ont grandement souffert. (...) Une grêle de pierres tombait sans cesse, et naturellement il y a eu beaucoup de blessés. Plusieurs châssis du **Berthier** ont été défoncés par les pierres que retournaient les citoyens (...) Cinq de ces vagabonds ont pu être saisis et écroués dans notre prison...»



Le vapeur **Trois-Rivières** (collection personnelle, Nina Lenneville).

Une dernière vocation

Christian Gariépy

Les bateaux à vapeur qui servaient au transport des passagers sont disparus du fleuve depuis plusieurs années. Mais tous n'ont pas fini pour autant à la ferraille après leur service. Ces bateaux qui ont participé au développement des régions, qui ont traversé les guerres et les crises économiques ne pouvaient disparaître d'une façon aussi simple.

Le premier bel exemple de cette extraordinaire longévité, c'est le **Richelieu**. Premier navire de la Compagnie du Richelieu, il termine ses jours 114 ans plus tard en 1954, comme traversier à Valleyfield, sous le nom de **Beauharnois**.

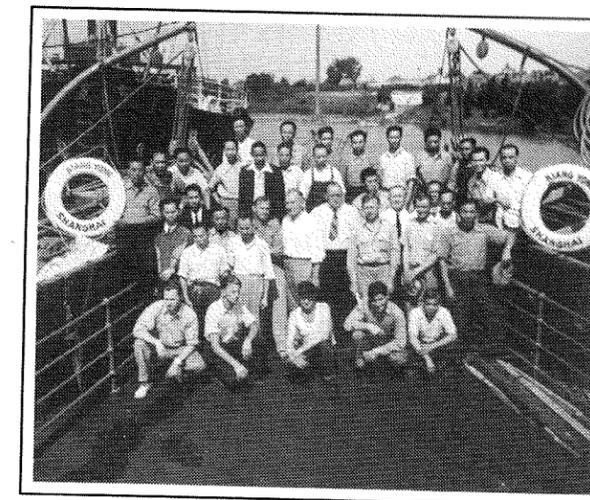
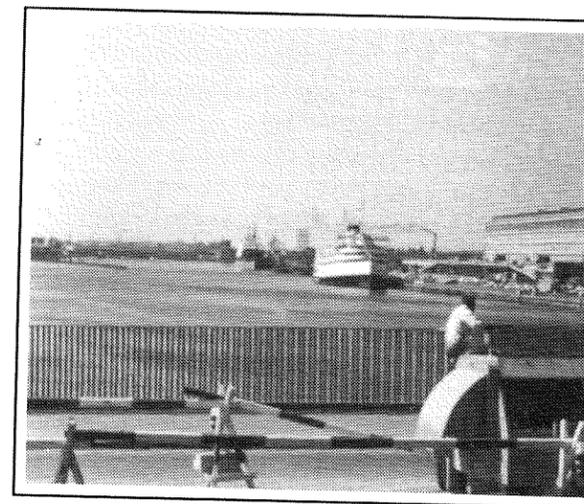
Vous vous demandez qu'est devenu le **Saguenay**? Ce navire fut construit en 1911 par la Fairfield Company de Govan en Angleterre. La Canada Steamship Lines s'en est départi en 1946, après cinq ans d'attente d'une offre intéressante. N'ayant pu obtenir plus de 85 000 dollars, le bateau fut vendu à la Wah Shang Steamship Company. Rebaptisé le **Kiang-Yong** après avoir subi

des modifications aux chantiers de Marine Industries Limited de Tracy, il naviguait sur le fleuve Yang-Tsé en Chine. Un typhon provoqua son naufrage en 1951.

Des trois navires qui quittent Sorel en 1966 pour l'Europe, le **Richelieu** et le **St. Lawrence** finissent à la ferraille. Cependant, l'histoire du **Tadoussac** continue et elle est pour le moins surprenante. Ce navire a servi de refuge à des Juifs polonais qui cherchaient asile au Danemark. Il fut ensuite rebaptisé le **St. Lawrence** pour être utilisé comme auberge à Copenhague et, selon les dernières informations connues, il aurait été réaménagé en hôtel de luxe à Jeddah, en Arabie Saoudite. Son nouveau nom est le **Red Sea Palace Hotel**.

À gauche
Dans le port de Copenhague, un souvenir de Sorel, (fonds Louise Valois-Liensens).

À droite
L'équipage du **Kiang-Yong** prend possession du navire, (Fonds Groupes M.I.L. inc. SHPS).





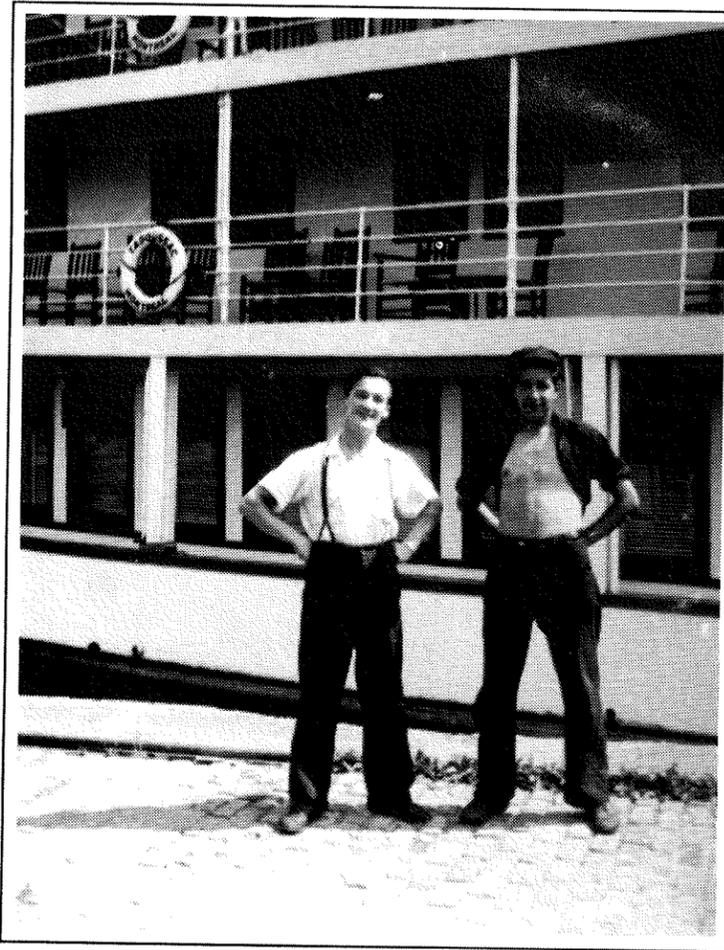
Cinq ans à bord du Tadoussac

Linda Dufault et Christiane Plante St-Germain

Pierre-Émile Bergeron devint, à 16 ans, un employé des «gros blancs». Il a agi, entre 1946 et 1951, comme chauffeur, huileur et graisseur à bord du **Tadoussac**.

«Entre copains»
Gérard
Courchesne et
P.E. Bergeron
(collection per-
sonnelle Pierre-
Émile Bergeron).

«Mon travail de chauffeur consistait à faire de la steam (vapeur). Il y avait, sur le **Tadoussac**, la boiler room I et la boiler room II et chacune avait trois boilers (bouilloires) et une grosse cheminée. On se servait d'une huile épaisse qui, chauffée à pression, for-



mait de la vapeur qu'on transférait dans les engins à quatre cylindres» raconte ce pré-retraité de MIL-Tracy.

Pour chaque quart de travail, l'équipage était constitué de deux chauffeurs, deux graisseurs, un ingénieur, un assistant-ingénieur et un régleur d'eau. Les employés étaient répartis sur trois quarts de travail.

Les risques d'accidents étaient grands, note monsieur Bergeron qui s'est brûlé une main une fois, à cause de certains équipements. «Le crankshaft (vilebrequin) roulait vite et on devait se mettre la main là pour tâter si c'était chaud. Mais cependant chacun connaissait son travail et le faisait bien, alors on ne déplorait de tels accidents que très rarement.»

Les graisseurs répondaient aux demandes de manoeuvres du capitaine : first speed, de reculons, par en avant, full speed, stop, stand-by...

«Un jour, on est parti d'en bas avec juste un engin, l'autre voulait pas fonctionner. Des gars de la compagnie sont embarqués à Québec et ont fini par réparer l'engin rendu à Montréal. Ce n'était pas dangereux mais on allait moins vite.»

Pierre-Émile Bergeron rapporte, sourire en coin, qu'il arrivait au **Tadoussac** de se déplacer moins vite à cause de l'équipage... qui donnait moins de vapeur aux engins afin de prolonger la présence de leurs petites amies à bord du navire pour une excursion Sorel-Montréal! «Les gars n'avaient pas le droit d'aller sur les ponts des passagers mais ils désertaient quelquefois le dimanche pour

être avec leurs blondes. Alors ils se déguisaient pour ne pas se faire reconnaître par les chefs. Le capitaine Delage et un dénommé Archambault, 3e maître, étaient sévères mais d'autres se montraient plus tolérants.»

Il y avait sur les ponts des «deck patrol», des hommes qui surveillaient en cas de feu. Après l'incendie du **Québec**, en 1950, les membres de l'équipage étaient soumis à de rigoureux exercices de feu.

Monsieur Bergeron se rappelle aussi des travaux de gréage et de dégréage des bateaux blancs. «Amarrés près de la Sorel Steel pour l'hiver, les bateaux étaient sales au printemps. Les femmes nettoyaient à l'intérieur, les hommes à l'extérieur. Un plombier de Sorel, un dénommé Garceau, voyait à nettoyer les réservoirs d'eau potable et on employait un mélange fait avec de la bière pour ce travail; ceux qui y avaient travaillé toute une journée se retrouvaient par mal chauds à la fin de la journée. D'autres changeaient les morceaux défectueux qui étaient réparés à la machine shop de Marine Industries.» À l'automne, lors du dégréage des navires, ce qui restait des marchandises était offert à l'orphelinat de Sorel.

Beaucoup de matelots venaient de Charlevoix, le personnel de «l'engine room» était composé de gens de la région : Jacques Cournoyer et Félicien Valois de l'île Saint-Ignace, Jean-Côme Cournoyer de Sorel, Gilles Valois, aussi de la région, Alex Latour et Roland Laforest, tous deux de Saint-Ignace qui furent 3e et 4e ingénieurs. Pierre-Émile Bergeron conserve d'excellents souvenirs de ses anciens collègues de travail. Un événement l'a marqué cependant, le décès du chef-ingénieur, M. Napoléon Crépeau: «Il est venu me voir dans le «boiler room». Il m'a demandé comment j'allais et s'est écroulé. En arrivant à Tadoussac, ils l'ont envoyé par camion à Bagotville où il fut exposé et ensuite l'ont embarqué sur le **Tadoussac** où il fut exposé aussi. Tout le long du parcours,

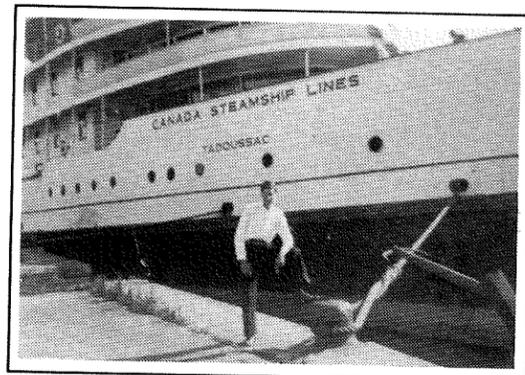


P.E. Bergeron
en 1950
(idem).

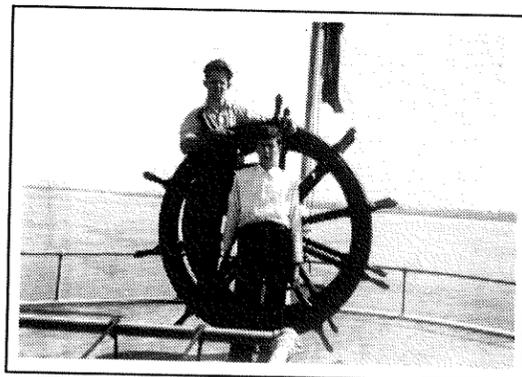
lors de nos arrêts, les gens venaient lui rendre hommage. À Sorel (il habitait sur la rue George), l'orchestre du navire joua une marche funèbre. L'équipage défila au pas militaire. Monsieur Crépeau fut exposé à l'hôpital Général et, au retour de Montréal, on nous a donné une heure pour pouvoir lui rendre un dernier hommage.»

Avant de s'em-
barquer, (idem)





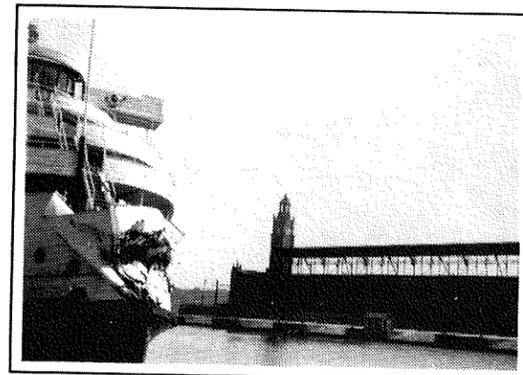
P. E. Bergeron à l'ancre près de «son» Tadoussac, (idem).



Déjà à la roue ? (idem).



En attendant le «gros», fin des années 40 (idem).



Quel dommage! Collision avec le Carinthia 1961, (idem).

De tous ses souvenirs, le plus beau aux yeux de Pierre-Émile Bergeron est celui qui l'amène près du Cap Trinité, dans le fjord du Saguenay. Le **Tadoussac** ralentissait, ses phares éclairaient la falaise pour saluer la statue de la Vierge, protectrice des marins. Les passagers lançaient des sous...

Travailler à bord des bateaux blancs, de conclure Monsieur Bergeron, représentait bien plus qu'un emploi. « Il était beau dans le temps le fleuve Saint-Laurent et ses îles. On avait une heure pour visiter les différents endroits lorsqu'on ne travaillait pas. On pouvait voir des marsouins, des baleines blanches, et même voir la démarcation entre l'eau douce et l'eau salée. Tout était si beau ! »

Et, le regard voilé, Pierre-Émile Bergeron, repart, par la pensée sur son **Tadoussac**...

Un voyage de noces à bord des «Gros blancs»

Christiane Plante St-Germain

Marie-Laure Pelletier, née aux États-Unis, arrive à St-Aimé vers l'âge de six ans, puis déménage à Saint-François à 13 ans. Après avoir fréquenté Maurice Lavallée pendant quelque années, ils décident de s'épouser au mois de juillet 1946. Ils s'informent auprès de la C.S.L. pour avoir une réservation sur un des Bateaux Blancs. On leur propose de les rappeler s'il y a une annulation car tout est réservé à cette période de l'année, ce qui fut le cas. Ainsi, ils devancent leur mariage au lundi 24 juin 1946.

Québécois, on ne pouvait pas se marier si les bateaux blancs n'étaient pas... du voyage de noces.

Ils se marient tôt le matin et se rendent en autobus à Montréal et embarquent le soir sur le **St. Lawrence**. On leur souhaite la bienvenue, leur assigne une table pour la durée du voyage et leur montre leur cabine avec hublot sur le 2e pont. Les amis qui étaient allés les reconduire à Montréal suivent le bateau jusqu'à Sorel puis jusqu'à Trois-Rivières. Le bateau arrête à Trois-Rivières pour embarquer des passagers, puis fait un arrêt de trois heures à Québec pour permettre aux gens de visiter le Vieux Québec. Ensuite on repart vers Murray Bay (La Malbaie) et Tadoussac. «L'entrée dans le Fjord est magnifique, l'orchestre joue l'Ave Maria et la cloche salue la Vierge nichée sur le Cap Éternité. D'ailleurs tout le long du parcours, le paysage est magnifique et puis il y a peu de tempêtes sur le Saint-Laurent à ce temps de l'année. «se souvient madame Lavallée habitant maintenant Pierreville.» Après un arrêt de quatre jours au Château Murray, ils reviennent par le **Tadoussac** jusqu'à Sorel où ils débarquent.

Comme pour des centaines d'autres



Une journée mémorable et... si romantique! (collection personnelle, Marie-Laure Lavallée)



Souvenance du Terrebonne et d'autres vapeurs sur le Richelieu

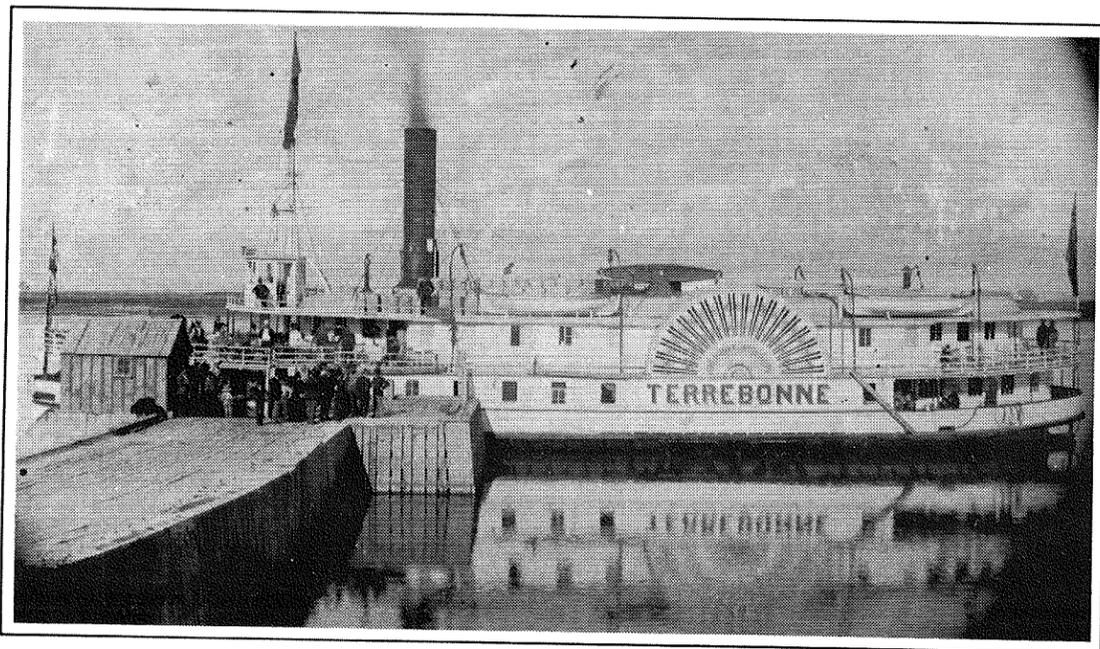
Linda Dufault

René Lemay de Saint-Ours a bien des histoires à partager concernant la navigation à vapeur sur la rivière Richelieu et pour cause! Âgé de 92 ans, il jouit d'une excellente mémoire dans laquelle il puise généreusement. Ayant vécu 87 années en face des écluses de Saint-Ours, ce cultivateur à la retraite raconte avec verve ses souvenirs du **Terrebonne** et des autres vapeurs qui empruntaient le Richelieu.

Le **Terrebonne** fut construit en 1871 pour la Compagnie du Richelieu. Pendant ses soixante années en opération, ce vapeur s'est fait connaître pour le transport de passagers et de marchandises entre Chambly et Montréal, arrêtant aux quais des municipalités longeant le Richelieu et la rive sud du Saint-

Laurent. Selon le journal du temps, (1) le **Terrebonne** mesurait 150 pieds de long et 36 de large. Il avait deux ponts, l'un destiné aux passagers, l'autre au bétail et à la marchandise. Son salon, moins spacieux que celui du **Chambly**, construit en même temps, mesurait 100 pieds et comprenait huit cabines. L'engin de 36 forces, fut manufacturé à Sorel par l'entreprise Pontbriand et Bellerose. Sa capacité d'accueil aurait été de 700 passagers (2).

René Lemay se souvient du **Terrebonne** pour les animaux et les marchandises qu'il transportait. «Les cultivateurs vendaient leurs animaux à un commerçant; à Saint-Ours, c'était Adélar Archambault. Les animaux étaient placés dans un parc, au quai prêts à



Dernier vapeur à sillonner la rivière Richelieu entre Sorel et Chambly, le **Terrebonne** fut démoli en 1945 (fonds Gustave Gouin, SHPS).

embarquer. Lui (Archambault) les revendait à Montréal». Le **Terrebonne** transportait aussi des grains livrés au moulin des écluses.

Monsieur Lemay se rappelle de plusieurs autres vapeurs qui passaient les écluses, montant des barges chargées de pulpe de bois pour être vendue aux États-Unis: «J'ai vu l'**Hudson** monter 20 barges ! Les petites écluses ne laissaient passer que deux barges à la fois. Ça pouvait prendre une demi-journée pour franchir «la dam» de Saint-Ours. L'**Hudson** marchait à palettes, le **Rival** aussi. «Les barges revenaient au pays, chargées de charbon.»

Les «petites» écluses, remplacées entre 1930 et 1933, n'avaient que 200 pieds de long. Elles étaient trop petites pour plusieurs vapeurs dont l'**Imperial** (3) qui ne pouvait se rendre plus loin. «Il s'arrêtait aux écluses mais au village aussi, où y'avait des hôtels, un tenu par un Tétreault, l'autre par un Dupré! Les navigateurs qui restaient à Saint-Roch venaient de ce côté de la rivière pour prendre un verre. Il ne se vendait pas de boisson à Saint-Roch.» Certains membres de l'équipage du **Terrebonne** vivaient à Saint-Roch: les Adélar Salois, Joseph Coutu, Victor Laviolette. (4)

René Lemay préférait regarder passer les bateaux que de les prendre. Il se rappelle cependant une visite à Montréal à bord du **Terrebonne**. «Je me souviens que quelqu'un jouait du piano» ajoute ce fils et petit-fils de maîtres-éclusiers.

Le **Terrebonne** fut la propriété, en 1913, d'un monsieur Lamothe de Saint-Denis et, dans les années 20, de Georges Dansereau et Fils, marchands de bois de Greenville. Le navire cesse ses opérations sur le Richelieu en 1932 pour finir dans la décrépitude comme en fait foi cette note dans **L'Écho de la Marine** du 22 juin 1945 :

«Ce navire mû par des roues à palettes est le plus vieux et le plus connu des bateaux

désaffectés qui reposent dans notre cinquième maritime.»

Propriété de Marine Industrie depuis août 1942, le **Terrebonne** fut démoli en décembre 1945 (5).

NOTES ET RÉFÉRENCES

(1) *La Gazette de Sorel*, 22 avril 1871

(2) *Le Sorelois*, 14 juillet 1882

(3) En 1913, l'**Imperial** appartenait à Alexandre Desmarreau de Montréal et hivernait dans le port de Sorel.

(4) En collaboration, *Album-souvenir Saint-Roch-de-Richelieu. 1859-1984*, 1984, pp 92-93.

(5) Ibid.



La navigation de croisière au temps de la guerre

Christiane Plante St-Germain et Linda Dufault

Jean-Georges Péloquin de Saint-Joseph-de-Sorel a entrepris en 1942 sa carrière de navigateur à bord du **St.Lawrence**. C'était durant la deuxième guerre mondiale. Le conflit n'a pas empêché l'organisation de croisières sur le fleuve et sur le Saguenay.

Monsieur Péloquin avait falsifié son âge, laissant croire qu'il avait 16 ans au moment de son embauche alors qu'il n'en avait que 15. «J'avais reçu en 1944 mon papier d'enregistrement pour l'armée mais mes parents ne me l'ont pas fait parvenir ce qui a fait de moi un déserteur, même si je n'avais en réalité que 17ans. On m'a fait passer un examen médical mais à cause d'une malformation à un pied, je n'ai pas eu à y aller» se rappelle-t-il.

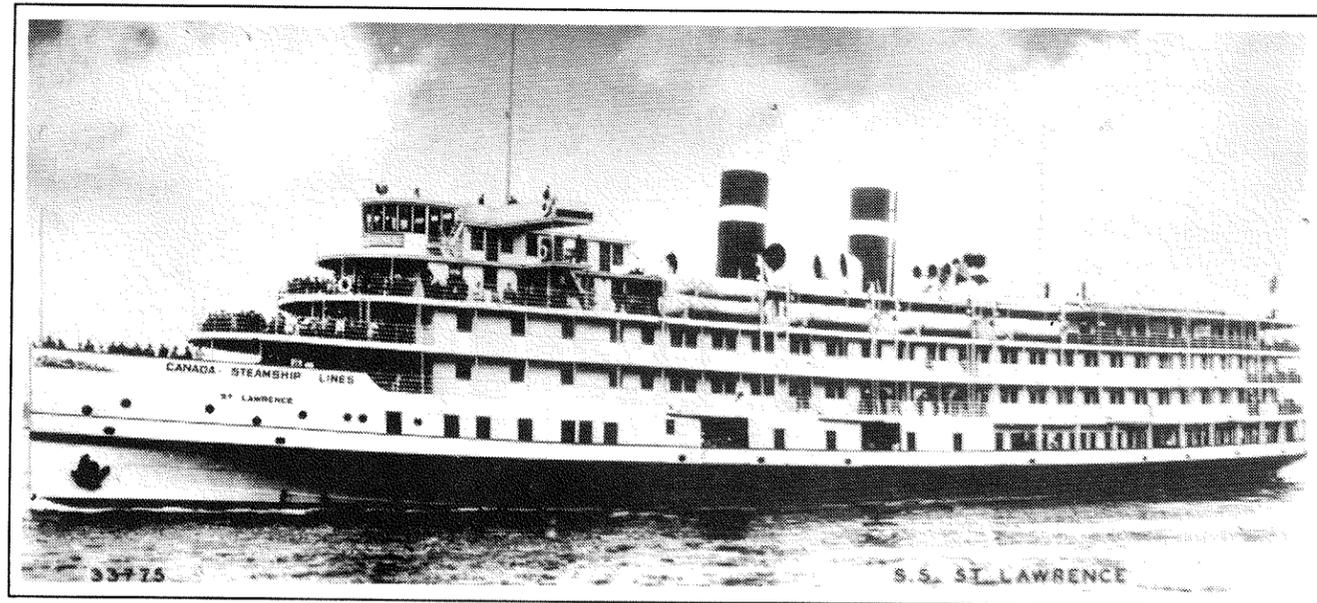
Faute d'employés à cause de la guerre, la

Canada Steamship Lines engage à partir de 1946 des femmes pour remplacer les serveurs manquants. Jean-Georges Péloquin fut lui-même promu à un poste d'ingénieur même s'il n'avait pas ses papiers. Il y avait pénurie de main-d'oeuvre !

Néanmoins, le **St.Lawrence** employait 200 personnes pour satisfaire ses 1200 touristes pour chaque croisière de trois jours. Le navire n'a jamais cessé de naviguer durant la guerre quoiqu'il a du modifier, pendant une saison, son horaire de façon à voyager de nuit, lumières décoratives éteintes. M. Péloquin se souvient qu'une chaloupe venait à la rencontre du **St.Lawrence** à la hauteur de Saint-Jean, île d'Orléans, pour s'informer du nombre de passagers. «Tous les bateaux étaient ainsi arrêtés» note-t-il.

De 1942 à 1951, Jean-Georges Pélo-

Le **St.Lawrence**, (collection personnelle Jean-Claude St-Arneault).



quin a effectué 900 voyages, d'abord à titre de mousse (pendant trois semaines!) ensuite comme chauffeur, huilleur, ingénieur junior et ingénieur. «L'ouvrage n'était pas difficile mais la chaleur de l'engine room (salle des moteurs) était pesante. Le **St.Lawrence** avait deux moteurs de 2500 forces chacun. Il y avait six bouilloires à pistons, alimentées à l'huile, qui donnaient de la vapeur. Le réservoir d'huile était d'une capacité de 90 000 tonnes. On le remplissait à chaque deux voyages à l'Impérial Oil ou à la raffinerie de la compagnie Shell. L'ingénieur avait un «note book» qui servait pour ses rapports.

Une fois M. Péloquin s'est brûlé à cause d'un boyau. Les risques d'accidents étaient grands : «Les moteurs étaient ouverts et on devait les graisser pendant qu'ils marchaient».

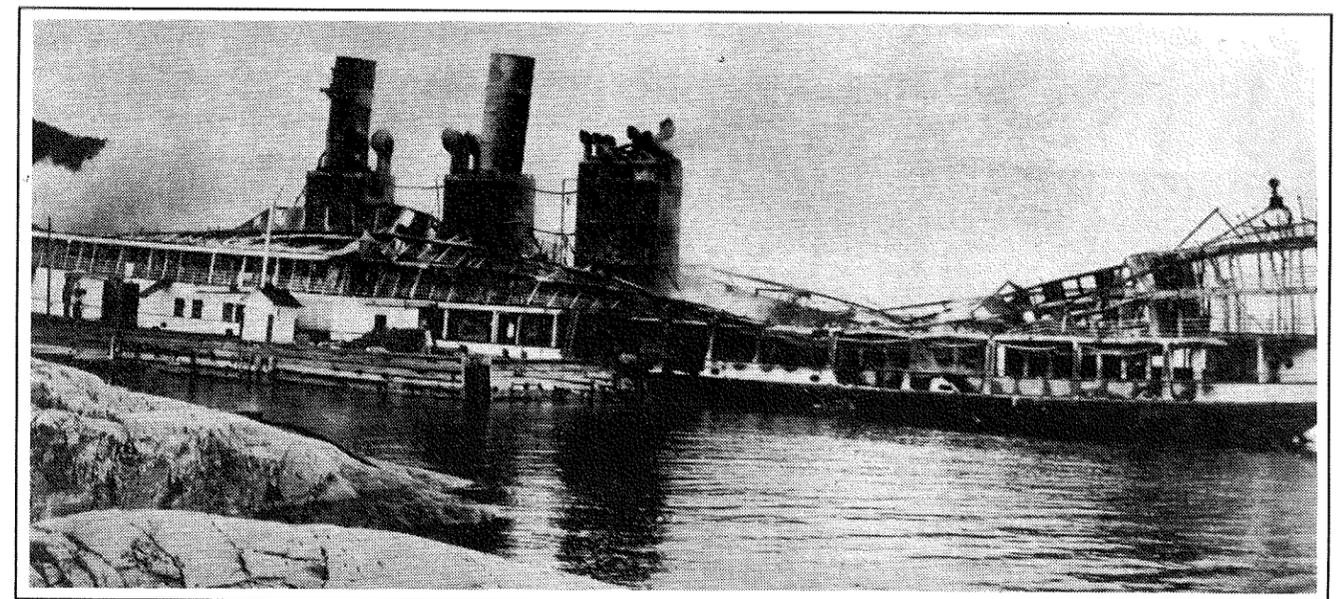
Les salaires étaient bons, ajoute-t-il. Il a d'abord reçu 45 dollars par mois, nourri, logé et habillé, puis 78 dollars par mois, comme chauffeur, aux mêmes conditions. Quand il n'était pas en service, il lui arrivait d'aider les «bell boy» à transporter les valises moyennant deux cents chacune.

Bien que ses premières expériences de

travail à bord du **St.Lawrence** datent de 50 ans, Jean-Georges Péloquin se souvient très bien du personnel à l'emploi de la CSL; les personnes suivantes avaient, chacune, un département à leur charge : Napoléon Péloquin (menuiserie), Jos Garceau (plomberie), Armand Thérout (électricité), Adélar Deschênes (peinture), Jean-Baptiste Valois (manoeuvre), Jean-Jacques Poliquin (bureau), Joachim Bouchard et Romulus Paul (commis) et Armand Baque (lavage).

Sorel servait de port d'hivernage et d'appareillage des quatre «gros» : le **Quebec**, le **Richelieu**, le **Tadoussac** et le **St.Lawrence**. «La compagnie se servait en partie du monde qui navigait pour gréer et dégréer. Ça leur donnait de l'ouvrage en dehors de la saison de navigation qui était de juin à septembre.» Quand le **Quebec** a brûlé en 1950, c'est le **St.Lawrence** qui a pris sa place dans le port, près du pont des chars. Il se souvient de l'incendie du **Quebec** «En passant, on l'a vu au quai de Tadoussac tout brûlé.» Jean-Georges Péloquin se rappelle d'un accrochage entre le **St.Lawrence** et un navire italien, le **Maria Polina**, dans le fjord du Saguenay. Le navire étranger n'avait pas de système de radar. «Heureusement que les gens étaient dans la salle à manger en train

Le **Quebec** après l'incendie, (The Standard, 2 septembre 1950 p.16)





de souper car il n'y a eu qu'un seul blessé.»
Le **Maria Polina** sur son passage arracha sept ou huit chambres du **St.Lawrence**.

L'incendie du **Quebec** a eu pour effet que la CSL a fait installer des cloisons protectrices sur le **St.Lawrence** aux chantiers de Lauzon à l'automne 1950. «Le bateau est revenu tard, à Sorel, le 11 novembre. On a travaillé à le dégréer puis le 26 décembre, je me suis marié!»

Monsieur Péloquin conserve de beaux souvenirs de gens avec qui il a navigué: de Saint-Ignace, les Paul-Émile Thibodeau, Fernand Barabé, Charles-Édouard Courchesne, Manuel Guévremont, Gérard Laforest. Il y avait aussi les Charles-Édouard Bourret, Georges Éthier, Charly Blais, et Albert Valois.

Que de souvenirs pour celui dont la vie de navigateur s'est poursuivie pendant 17 ans dont neuf à bord du **St.Lawrence** !

Une partie du personnel des cuisines à bord du S.S. Richelieu au début des années 1950 (collection personnelle Juliette Salois)



L'orchestre du S.S. Richelieu au début des années 1950 (collection personnelle Juliette Salois)



Des moments si magiques!

Louise Valois-Liessens

Imaginez un beau soir d'été au bord du fleuve... dix heures moins le quart environ. On s'approche de la berge pour guetter «le gros» qu'on voit bientôt surgir du côté des Grèves. Tout illuminé, il brille comme un diamant dans l'écrin de velours de la nuit. Il salue les campeurs par le son lourd de son sifflet et balaie la plage de son phare très puissant (sans doute quelques amoureux en sont-ils dérangés...)

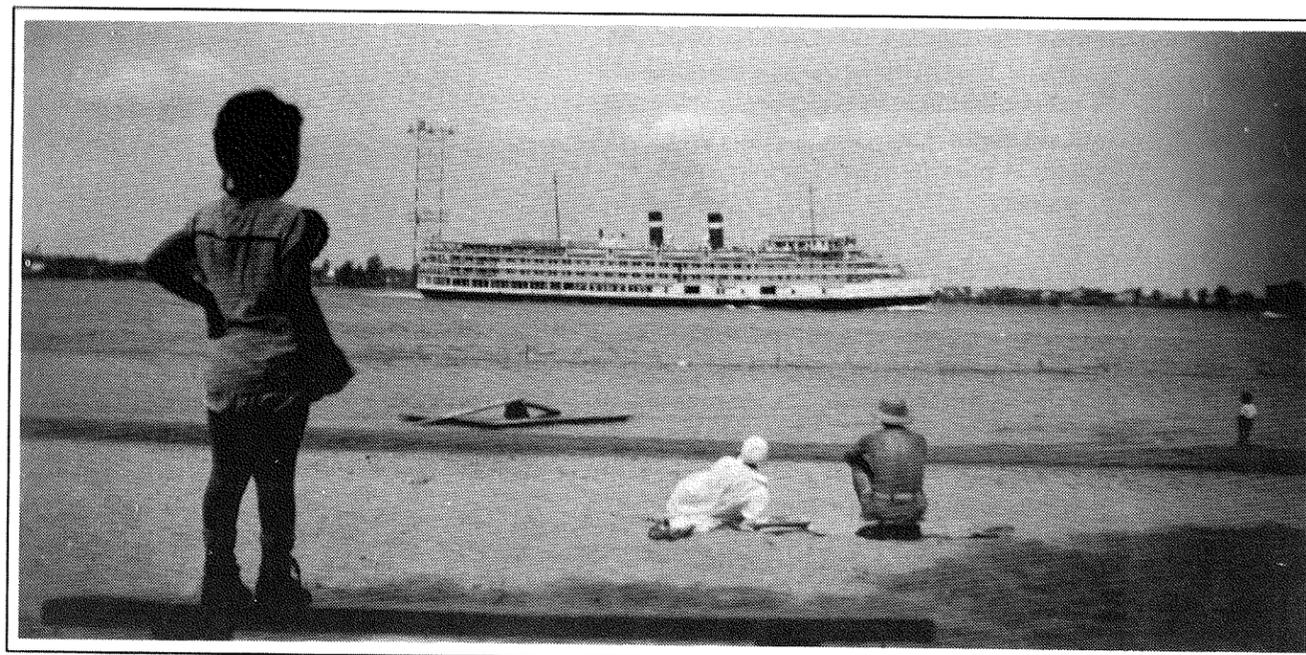
C'est vite le temps d'allumer notre feu de camp qui lui signalera notre présence au bord de l'eau car, lorsqu'il sera devant chez nous ce sera à notre tour d'être salués. Et c'est ainsi que très patiemment le capitaine se prêterait au jeu et fera plaisir aux petits et aux grands de chaque côté du fleuve. Et l'on «prend» les vagues du bateau, qui ne sont pas négligeables, qui en canot, qui en chaloupe, qui en maillot...

Lorsque nous étions à Sorel à dix heures, surtout les mercredis soirs alors que l'Harmonie donnait son concert dans le parc Royal, c'était entendu que la musique devait s'arrêter là car tout le monde s'en allait au «gros» qui faisait escale avant de continuer vers Québec ou le Saguenay. C'était comme une fête à chaque fois. Et, comme ils étaient beaux les officiers dans leurs uniformes... Et la musique de danse que l'on entendait venant du grand salon... De quoi meubler nos rêves de jeunes filles.

Lorsque le dimanche après-midi nous avions la chance d'aller faire l'excursion à Montréal, c'était le summum. Et cette fois nous étions à bord pour profiter de ces moments si magiques d'un voyage sur le «gros». Le **Tadoussac** était mon favori !

Une Soreloise

À la «Pointe aux pins», le 28 juillet 1946, le bateau d'excursion arrivant à Sorel, (collection personnelle Nina Lenneville).





Conclusion

Linda Dufault

Ah! Si le fleuve Saint-Laurent et la rivière Richelieu pouvaient parler! Ils livreraient de grands secrets, enfouis avec les épaves. Ils feraient revivre des capitaines et des marins téméraires. Ils raconteraient une bien belle époque, celle de la navigation à vapeur, qui commence avec le XIXe siècle et qui se termine dans la seconde moitié du XXe.

Les premiers bateaux mûs par la vapeur, avec leur coque en bois et leurs roues à aubes, ont transformé la navigation, déclassant avant la fin du siècle dernier, le voilier commercial. Leur technologie s'est raffinée avant de devenir caduque avec le développement de nouveaux moyens de transport: d'abord le chemin de fer puis ensuite l'automobile.

Les bateaux blancs ont servi plusieurs causes. Ils ont transporté des animaux, des denrées et autres marchandises, des prisonniers et des soldats, des touristes et des immigrants. Ils sont devenus avec les années et la prépondérance de leur vocation touristique, de véritables palais flottants pour leurs clients et pour la main-d'oeuvre qu'ils employaient.

À cause des chantiers de construction et de réparation navales et de ses quartiers d'hivernage, Sorel joue un rôle unique dans la navigation de passagers. Le départ définitif des trois derniers bateaux blancs cause tout un émoi en 1965. L'impression de dépossession est évidente au sein de la population soreloise. Une page d'histoire venait d'être tournée.

Malgré tout, on peut voir encore sur le fleuve, plusieurs fois par semaine de mai à

octobre des petits bateaux de croisières venant des grands lacs, des États-Unis, ou de l'Ontario, de Québec, de Trois-Rivières, du port de Montréal en plus des super paquebots de luxe venant d'Europe et qui font des croisières aux Bermudes, aux Antilles, de même que la traversée de l'Atlantique.

Le style des bateaux blancs est irremplaçable mais le fleuve sait toujours accueillir leurs successeurs dont certains semblent avoir le même âge que nos chers «gros».

Dernier hommage aux bateaux blancs

*Aux jours d'antan
Aux temps présents
Les bateaux blancs
Toujours dans le vent.*

*Depuis novembre en léthargie
Ces bateaux n'ont plus de prix
On s'en défait à tout prix
Mais... la faute à qui ?*

*On élève de beaux monuments
Çà et là comme ornement
Mais ces joyaux géants
On les vend décidément.*

*D'ailleurs tous les employés
Même les beaux officiers
Tous sont congédiés
Ma foi sans pitié.*

*Au quai amarrés
Ils sont de toute beauté
Frais lavés, frais peints
Ils attendent leurs passagers.*

*Tout le monde à bord
On quite le port
«Cruise in down the river»
Résonne tous les accords.*

*On n'en croit pas ses yeux
Le Saint-Laurent nous grise
Examinant tous les lieux
Que le crépuscule déquise.*

*On voque, voque dans le soir
On persiste malgré le sommeil
On s'enveloppe dans le noir
Et le lendemain au réveil*

*Se dessine le vieux Québec
Ses monuments historiques
Mais on visite à Québec
Son château, ses basiliques.*

*On prend le temps de tout voir
Et on revient sur les galeries
Pour tout apercevoir
Avant d'entendre les grands cris.*

*On déguste de bons repas
Puis on monte au grand salon
Où l'on danse la branle-bas
On trouve le bon temps.*

*C'est Malbaie et son manoir
Saint-Siméon et Tadoussac
Puis tombe le soir
Et on arrive aux Caps.*

*La sirène retentit
... et l'écho nous revient
Les passagers surpris
Tout de même s'amuse bien.*

*Et puis l'on aperçoit au loin
La Madone tant attendue
Le projecteur la rejoint
Plus de bruits tout s'est tu.*

*Figés sur les galeries
On écoute sur les ondes
L'Ave Maria qui monte.
Jusqu'à la Vierge qui sourit.*

*Oh! Mais c'est un rêve!
Tout ça est chose du passé
C'était charmant tout de même
Quand c'était réalité.*

*On enlève la Fleur de Lysée
Les Trois de la filée
Sont bien barricadés
Pour la grande Traversée.*

Pas poète

Publié par Le Sorelois le 9 juin 1966.



Liste de navires de passagers, de la compagnie du Richelieu à la C.S.L.

| | |
|-------------------------------------|-----------------------------------------|
| Abyssinian | Magnet |
| Algerian | Maid of Canada |
| America* | Maskinongé |
| Assomption | Montreal (Beaupré) |
| Atthenian Euguire | Mouche-à-feu |
| Berthier | Murray Bay |
| Bohemian (Prescott) | Napoléon |
| Boucherville (Hochelaga) | New Island Wanderer* |
| Canada (St-Irénée, Capt St.Francis) | Noronic* |
| Cap Diamant | North King* |
| Carolina | Oregon |
| Castor | Passport |
| Cayuga* | Pierrepont |
| Chambly | Pilgrim* |
| Chicora* | Quebec |
| Chicoutimi* | Rapids King |
| Chippewa* | Rapids Prince |
| City of Midland* | Rapids Queen (Brockville, Colombian) |
| Columbia | Richelieu (Narragansett) |
| Corona* | Rivière du Loup |
| Corinthian | Saguenay |
| Corsican | Saronic* |
| Cultivateur | St.Lawrence |
| Doric* (Tadoussac) | Sorel (Duchess of York, Sorel, Pelerin) |
| Eternité | Spartan |
| Etoile | Tadoussac |
| Europa | Terrebonne |
| Ferdinand | Thousand Islander |
| Germanic* | Trois-Rivières |
| Hamilton | Toronto* |
| Hamonic* | Turbina* |
| Hochelaga | Varuna* |
| Huronic* | Victoria |
| Impérial | Vulcan |
| Jacques Cartier | White Star* |
| Kingston* (Bavarian, Cornwall) | |
| Korona* | |
| Lady Eillen | |
| Lady of the Lake | |
| Laprairie | |
| Macassa* 1888 | |

*Ont navigué surtout dans le secteur
des Grands Lacs.

() Ancien (s) nom (s) du navire.

Chronologie

1783 Premier véritable bateau à aubes, activé par la vapeur en France, appelé un **Pyroscaphe**.

1801 Premier vapeur ayant un succès commercial, le **CHARLOTTE DUNDAS**, en Écosse.

1807 Deuxième navire ayant un succès commercial, le **CLERMONT** par Robert Fulton, aux États-Unis.

1809 Premier navire à vapeur à relier Montréal et Québec, l'**Accommodation**.

1812 Premier navire marchand à vapeur ayant un succès commercial, le **Comet**, en Écosse.

1833 Le **Royal William**, premier vapeur à traverser l'Atlantique, parti de Pictou en Nouvelle-Écosse.

1840 Construction du **Queen** à Sorel.

1845 Fondation de La Société de Navigation du Richelieu, à Saint-Charles sur le Richelieu.

1848 Fusion de La Société de Navigation du St-Laurent et de la Société de Navigation du Richelieu avec comme nouveau nom La Compagnie du Richelieu.

1848 Construction à Sorel du vapeur **Jacques-Cartier** par Jacques-Félix Sincennes.

1853 Construction à Sorel du vapeur **Sorel** par Jacques-Félix Sincennes.

1853 Le conseil d'administration de la Compagnie du Richelieu décide d'abandonner la navigation sur le Richelieu.

1860 Acquisition de la Compagnie de la Rive Nord du St-Laurent par la Compagnie du Richelieu.

1861 Acquisition de la Société de Navigation de Terrebonne et l'Assomption et de la Compagnie de Navigation du Lac St-Pierre par la Compagnie du Richelieu.

1864 Construction à Sorel du vapeur **Rivière du Loup**.

1865 La Compagnie du Richelieu achète à Sorel plusieurs lots en bordure du Richelieu (198,199,200,40,41,42).

1866 Construction du vapeur **Berthier** par les Chantiers McCarthy à Sorel.

1875 Fusion de la Compagnie du Richelieu et de la Canadian Steam Navigation Company, pour devenir la Richelieu and Ontario Navigation Co.

1886 Sous la présidence de Louis Adélar Senécal acquisition de la Saguenay Lines par la Compagnie Richelieu and Ontario Navigation Co.

1892 Construction du **Rapids Queen** par la Delaware River Company aux États-Unis.

1899 Construction à Toronto du **Toronto**.

1899 Construction du premier Manoir Richelieu à Pointe-au-Pic.

1901 Construction à Toronto du **Kingston**.

1903 Construction à Toronto du **Montreal**.

1907 Construction à Toronto du **Rapids King**.



1910 Construction à Toronto du **Rapids Prince**.

1911 Construction du **Saguenay** en Angleterre.

1912 Construction aux États-Unis du **Narragansett**.

1913 Fusion de la Northern Navigation Company et de Richelieu & Ontario Navigation Company pour former la CANADA TRANSPORTATION LINES LIMITED qui, après quelque mois, prend le nom de CANADA STEAMSHIP LINES.

1914 Incendie du vapeur **Berthier** dans le port de Montréal.

1926 Incendie du vapeur **Montreal** au large de la Pointe-aux Pins, (Sorel).

1927 Le **Narragansett** est réparé et renommé le **Richelieu**.

1927 Construction du **St.Lawrence** aux chantiers Lauzon.

1928 Construction du **Quebec** et du **Tadoussac** aux chantiers Lauzon.

1929 Ouverture du deuxième Manoir Richelieu.

1931 La C.S.L. se départit de terrains à Sorel.

1947 Installation du système de radar sur les navires de passagers de la C.S.L. par Marine Industries Ltée de Tracy.

1950 Le **Quebec** prend feu près de Tadoussac et fait sept victimes.

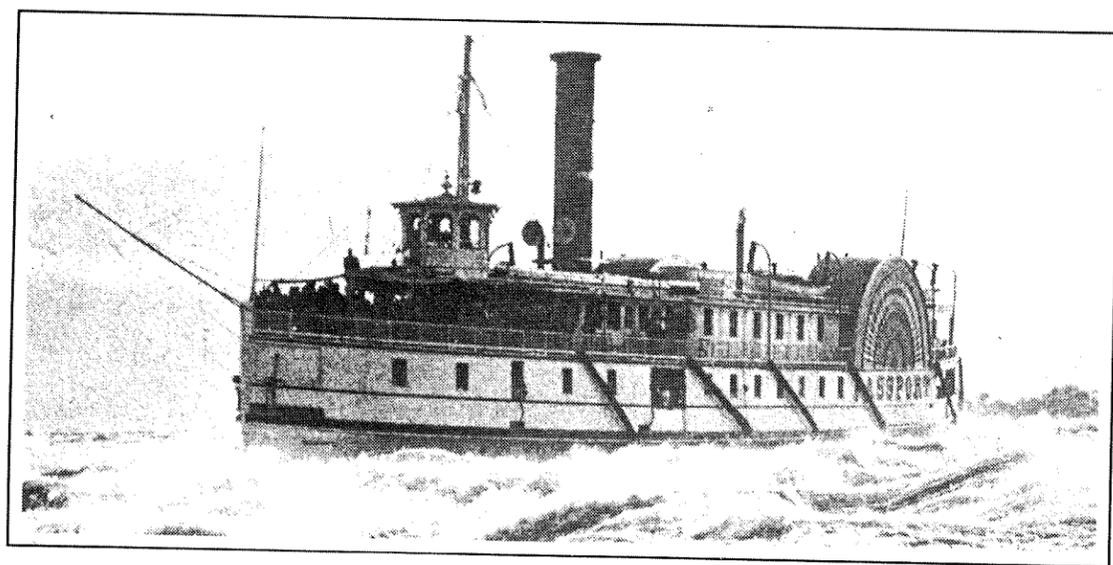
1954 Le **Beauharnois**, anciennement le **Richelieu** premier navire de la Société de Navigation du Richelieu finit ses jours après 114 ans de service.

1961 Le **Tadoussac** entre en collision avec le **Carinthia** et subit des dommages importants.

1965 La direction de la Canada Steamship Lines annonce la fin de ses opérations dans le domaine de la navigation de passagers.

1966 Le **Richelieu**, le **Tadoussac**, et le **St.Lawrence** quittent Sorel pour l'Europe.

1992 Le **Tadoussac** converti en hôtel de luxe accueille toujours des visiteurs en Arabie Saoudite.



Le **Passport** dans les rapides de Lachine, (collection Archives nationales du Canada) PA 28819

Bibliographie

Christian Gariépy

LIVRES CONSULTÉS :

DESPRÉS, Abbé Azarie Couillard. Histoire de Sorel de ses origines à nos jours, Sorel, Les Éditions Beaudry & Frappier /1980/. 343 p., ill., cartes, 3.5 cm.

DESPRÉS, Abbé Azarie Couillard. Histoire de la Seigneurie de Saint-Ours, Montréal, 1917/. 473 p., ill., cartes. 3.0 cm.

GRAVEL, Olivar. Histoire de Saint-Joseph-de-Sorel et de Tracy, Louiseville, Imprimerie Gagné /1980/. 479 p., ill., 3.5 cm.

Saint-Roch de Richelieu (1859-1984), St-Hyacinthe, Le Courrier /1984/. 215p., ill., 1.5 cm.

BROWNE, George Waldo. The St. Lawrence River, New York and London, G.P. Putnam's Sons /1905/. 400p., ill., cartes, 4.0 cm.

RICHARD, Dr J.-B. Saint-Denis-sur-Richelieu (1900 à 1940) avec notes supplémentaires jusqu'à 1943, St-Hyacinthe, Société d'histoire régionale /s.d./ 210 p., 1.5 cm.

FRY, Henry. The History of North Atlantic Steam Navigation with some account of early ships and shipowners, New York, Charles Scribner's Sons /1896/. 272 p. ill., 1.5 cm.

CROIL, James. Steam Navigation and its Relation to the Commerce of Canada and the United States, Montréal, The Montreal News Company Limited /1898/. 300 p., ill., cartes, 3.5 cm.

COOPER, Hugh L. Co. Report to international joint commission on Navigation and power in the St.Lawrence River, /s.d./

HAZARD, J. Dictionnaire anglais-français et français-anglais des termes de marine et du navire, Paris, Société d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales /1951/. 215 p., 2.0 cm.

COLLARD, Edgar Andrew. Passage to the Sea. The Story of the Canada Steamship Lines, Toronto, Doubleday Canada Limited /1991/. 432 p., ill., 4.0 cm.

CHARLEBOIS, Dr. Peter. Sternwheelers & Sidewheelers. The Romance of Steamdriven paddleboats in Canada, Toronto, NC Press Limited /1978/. 144 p., ill., 1.5 cm.

Les Guides Bleus. Canada, Alaska, Saint-Pierre-et-Miquelon, Bermudes, Paris, Hachette /1967/. 1105 p., cartes, 2.0 cm.

POTVIN, Damase. The Saguenay Trip, Montréal, La Patrie, publié par Canada Steamship Lines /1959/, 136 p., ill., carte, 1.0 cm.

HEISLER, John P. Les canaux du Canada, Lieux historiques canadiens: cahiers d'archéologie et d'histoire no 8, Centre d'édition du gouvernement du Canada, /1980/, 187 p. ill., carte 1.0 cm.

MANDEVILLE, Marc. La vie maritime dans la vallée du Richelieu, Sorel, /1984/, 119 p. ill., 2cm

Ministère des Transports, Nomenclature des navires, /1965/, 551 p. 2,5 cm.

FONDS ET COLLECTIONS :

The Marine Museum of the Great Lakes at Kingston collection d'objets et de documents sur la C.S.L.

Musée Maritime Bernier de l'Islet-sur-Mer collection d'objets et de documents sur la C.S.L.

Catalogue de la collection de canadians Louis Melzack, Pavillon Samuel-Bronfman, Université de Montréal, illustrations de navires de passagers dans le port de Montréal

Fonds d'archives de la Canada Steamship Lines University Queens, Kingston, Ontario documents et brochures



Société historique Pierre-de-Saurel
fonds de M.I.L.-Tracy, photos
fonds Lamonde, documents

Archives Nationales du Canada
Fonds John-A MacDonald /MG 26, A
Fonds Wilfrid-Laurier /MG 26, G
Fonds Robert-L. Borden /MG 26, H
Fonds Athur-Meighen /MG 26, I
Fonds Mossom-Boyd /MG 28 III, I vol. 73
Fonds Andrew-Aubudon-Meriless /MG 31, A
10, vol.33 dossier 42,
Fonds Louis-Hippolyte-Lafontaine /MG 24, B
14, vol. 52,
RG 42, Records of the Marine Branch
E.1 Ship Registration, Shipping Register, 1787-
1966, 1832-1855, 1851-1874,
1855-1908

Film du vapeur Saguenay.
Photos et affiche.

Archives Nationales du Québec
Fonds J. Cartier,
Album des Sorelois

Archives du Séminaire de St-Hyacinthe
Fonds J.B. Lamère

COLLECTIONS PRIVÉES :

Roger Pontbriand :

- «Rapids King» Shooting Lachine Rapids, Montréal;
- Le Richelieu, C.S.L. quittant Chicoutimi, P.Q. Canada -34;
- C.S.L. Ships at Murray Bay Wharf, Que.-5

Fernande Latour :

- Le Tadoussac, Bateau de la Can. S.S.L. 112

Jeanne Chauvette:

- Le Tadoussac : photo
- Bateaux à quai, l'hiver : photo

Jean-Claude St-Arneault :

- Collection de cartes postales

Lucie St-Martin :

- Photos et documents originaux

Nina Lenneville :

- Photos et documents originaux

Christiane P. St-Germain :

- Sorel. Rivière Richelieu et Port;
- S.S. Tadoussac à Tadoussac, Qué. -16 St.Lawrence à Tadoussac;
- Le navire «Richelieu» remontant le Saguenay;
- Un des navires de la C.S.L. (Tadoussac) qui remontent le Saguenay jusqu'à Chicoutimi et Bagotville;
- S.S. Richelieu, C.S.L.-111
- Le Richelieu, C.S.L. quittant Chicoutimi-34

- Manoir Richelieu;
 - C.S.L. Ships at Murray Bay, Que. -6
 - S.S. Tadoussac leaving Murray Bay;
 - Bateau C.S.L., St-Siméon, Qué.;
 - The Saguenay Trip C.S.L.(carte);
- Pierre-Émile Bergeron :**
- Photos, vidéo et articles de journaux
- Laurent Laforest :**
- Photos.
- Louise Valois-Liessens :**
- Photo originale
- Juliette Salois :**
- Photos orchestre et personnel S.S. Richelieu

COUPURES DE JOURNAUX :

Tourisme :

| | |
|----------------------|-------------------|
| La Gazette de Sorel | 13 août 1857 |
| La Gazette de Sorel | 15 juillet 1858 |
| La Gazette de Sorel | 7 août 1860 |
| La Gazette de Sorel | 3 septembre 1861 |
| La Gazette de Sorel | 18 août 1869 |
| La Gazette de Sorel | 5 juillet 1871 |
| La Gazette de Sorel | 3 juillet 1872 |
| Le Courrier de Sorel | 30 avril 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 16 septembre 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 24 septembre 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 6 juin 1902 |
| Le Courrier de Sorel | 17 juin 1902 |
| Le Courrier de Sorel | 24 juillet 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 28 février 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 30 mai 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 25 juillet 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 1 août 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 3 octobre 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 24 juillet 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 28 février 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 30 mai 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 25 juillet 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 1 août 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 3 octobre 1913 |

Accidents :

| | |
|-----------------------|-------------------|
| La Gazette de Sorel | 20 novembre 1867 |
| Journal de Sorel | 3 septembre 1869 |
| L'Écho du Richelieu | 30 novembre 1869 |
| La Gazette de Sorel | 4 mai 1872 |
| La Gazette de Sorel | 29 mai 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 28 septembre 1872 |
| La Gazette de Sorel | 9 octobre 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 23 octobre 1872 |
| La Gazette de Sorel | 9 novembre 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 30 novembre 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 4 décembre 1872 |
| La Gazette de Sorel | 5 mai 1874 |
| La Gazette de Sorel | 21 septembre 1875 |
| La Gazette de Sorel | 8 juin 1878 |
| Le Courrier de Sorel | 17 juin 1904 |
| Le Courrier de Sorel | 29 mai 1914 |

Activités portuaires :

| | |
|---------------------------|-------------------|
| La Gazette de Sorel | 13 janvier 1866 |
| La Gazette de Sorel | 21 avril 1866 |
| La Gazette de Sorel | 28 avril 1866 |
| La Gazette de Sorel | 21 mars 1868 |
| Le Journal de Sorel | 24 mars 1868 |
| La Gazette de Sorel | 21 avril 1869 |
| L'Écho du Richelieu | 19 novembre 1869 |
| L'Écho du Richelieu | 26 novembre 1869 |
| La Gazette de Sorel | 6 décembre 1871 |
| Le Messenger de Sorel | 13 avril 1872 |
| Le messenger de Sorel | 20 avril 1872 |
| Le Richelieu | 18 juin 1873 |
| La Gazette de Sorel | 18 juin 1873 |
| La Gazette de Sorel | 20 avril 1875 |
| La Gazette de Sorel | 30 novembre 1875 |
| La Gazette de Sorel | 11 décembre 1875 |
| La Gazette de Sorel | 14 novembre 1876 |
| La Gazette de Sorel | 20 mars 1877 |
| Le Journal du Cultivateur | 15 décembre 1877 |
| La Gazette de Sorel | 21 mars 1878 |
| La Gazette de Sorel | 11 mai 1878 |
| la Gazette de Sorel | 9 juillet 1878 |
| Le Sorelois | 1 juin 1880 |
| Le Sorelois | 14 juillet 1882 |
| Le Courrier de Sorel | 22 mars 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 19 avril 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 23 avril 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 7 mai 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 10 mai 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 15 mai 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 21 mai 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 9 juillet 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 26 juillet 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 12 novembre 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 14 janvier 1902 |
| Le Courrier de Sorel | 1 mai 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 17 juillet 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 11 septembre 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 29 avril 1904 |
| Le Courrier de Sorel | 18 avril 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 25 avril 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 2 mai 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 22 août 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 21 novembre 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 12 décembre 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 17 avril 1914 |
| Le Courrier de Sorel | 24 avril 1914 |
| Le Courrier de Sorel | 1 mai 1914 |
| Le Courrier de Sorel | 10 juillet 1914 |
| Le Courrier de Sorel | 18 septembre 1914 |
| Le Sorelois | 9 avril 1920 |
| Le Sorelois | 23 avril 1920 |

Construction et réparation :

| | |
|---------------------|------------------|
| La Gazette de Sorel | 8 octobre 1857 |
| La Gazette de Sorel | 25 octobre 1859 |
| La Gazette de Sorel | 20 novembre 1860 |
| La Gazette de Sorel | 2 juin 1866 |

| | |
|---------------------------|-------------------|
| La Gazette de Sorel | 11 novembre 1860 |
| La Gazette de Sorel | 4 décembre 1860 |
| La Gazette de Sorel | 22 avril 1871 |
| La Gazette de Sorel | 3 mai 1871 |
| La Gazette de Sorel | 17 mai 1871 |
| La Gazette de Sorel | 24 juin 1871 |
| La Gazette de Sorel | 28 octobre 1871 |
| La Gazette de Sorel | 6 mars 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 13 avril 1872 |
| la Gazette de Sorel | 24 avril 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 27 avril 1872 |
| La Gazette de Sorel | 25 mai 1872 |
| La Gazette de Sorel | 12 juin 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 9 octobre 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 16 octobre 1872 |
| La Gazette de Sorel | 23 octobre 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 26 octobre 1872 |
| La Gazette de Sorel | 19 avril 1873 |
| La Gazette de Sorel | 21 mai 1873 |
| Le Richelieu | 4 juin 1873 |
| La Gazette de Sorel | 4 juin 1873 |
| La Gazette de Sorel | 7 juin 1873 |
| La Gazette de Sorel | 11 juin 1873 |
| Le Richelieu | 25 juin 1873 |
| La Gazette de Sorel | 28 juin 1873 |
| Le Messenger de Sorel | 28 juin 1873 |
| La Gazette de Sorel | 9 juillet 1873 |
| Le Richelieu | 15 octobre 1873 |
| La Gazette de Sorel | 6 décembre 1873 |
| Le Richelieu | 6 décembre 1873 |
| La Gazette de Sorel | 23 avril 1874 |
| La Gazette de Sorel | 24 octobre 1874 |
| La Gazette de Sorel | 1 mai 1875 |
| La Gazette de Sorel | 5 mai 1877 |
| La Gazette de Sorel | 8 mai 1877 |
| Le Journal du Cultivateur | 12 mai 1877 |
| La Gazette de Sorel | 4 avril 1878 |
| La Gazette de Sorel | 23 avril 1878 |
| La Gazette de Sorel | 23 mai 1878 |
| Le Sorelois | 1 mars 1895 |
| Le Sorelois | 17 janvier 1896 |
| Le Sorelois | 14 février 1896 |
| Le Courrier de Sorel | mars 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 29 mars 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 17 décembre 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 8 avril 1902 |
| Le Courrier de Sorel | 20 mars 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 17 avril 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 5 juin 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 4 septembre 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 18 septembre 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 11 décembre 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 15 avril 1904 |
| Le Courrier de Sorel | 24 juin 1904 |
| Le Courrier de Sorel | 7 octobre 1904 |
| Le Courrier de Sorel | 18 avril 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 16 mai 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 19 septembre 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 24 octobre 1913 |



SOREL : UNE BELLE HISTOIRE !

Le Courier de Sorel 24 avril 1914
 Le Courier de Sorel 14 août 1914
 Le Courier de Sorel 31 décembre 1914

Cie du Richelieu, organisation :

La Gazette de Sorel 13 août 1857
 La Gazette de Sorel 25 février 1858
 La Gazette de Sorel 13 avril 1858
 La Gazette de Sorel 15 avril 1858
 La Gazette de Sorel 20 avril 1858
 La Gazette de Sorel 4 mai 1858
 La Gazette de Sorel 1 juin 1858
 La Gazette de Sorel 15 juin 1858
 La Gazette de Sorel 10 mai 1859
 La Gazette de Sorel 12 juillet 1859
 La Gazette de Sorel 6 décembre 1859
 La Gazette de Sorel 7 février 1860
 La Gazette de Sorel 6 mars 1860
 La Gazette de Sorel 17 avril 1860
 La Gazette de Sorel 21 août 1860
 La Gazette de Sorel 11 septembre 1860
 La Gazette de Sorel 4 juin 1861
 La Gazette de Sorel 22 mars 1862
 La Gazette de Sorel 7 juin 1862
 La Gazette de Sorel 6 mai 1863
 La Gazette de Sorel 19 mai 1869
 La Gazette de Sorel 29 mars 1871
 La Gazette de Sorel 12 juillet 1871
 La Gazette de Sorel 19 juillet 1871
 La Gazette de Sorel 23 septembre 1871
 La Gazette de Sorel 14 octobre 1871
 La Gazette de Sorel 18 novembre 1871
 La Gazette de Sorel 29 novembre 1871
 La Gazette de Sorel 5 janvier 1872
 La Gazette de Sorel 24 avril 1872
 La Gazette de Sorel 1 mai 1872
 La Gazette de Sorel 12 juin 1872
 La Gazette de Sorel 27 juin 1872
 La Gazette de Sorel 10 juillet 1872
 La Gazette de Sorel 4 septembre 1872
 Le Messenger de Sorel 9 octobre 1872
 La Gazette de Sorel 19 octobre 1872
 La Gazette de Sorel 27 novembre 1872
 Le Messenger de Sorel 19 avril 1873
 La Gazette de Sorel 26 avril 1873
 La Gazette de Sorel 30 avril 1873
 Le Richelieu 4 juin 1873
 La Gazette de Sorel 19 juillet 1873
 Le Richelieu 10 septembre 1873
 Le Richelieu 19 novembre 1873
 La Gazette de Sorel 19 novembre 1873
 La Gazette de Sorel 30 avril 1874
 La Gazette de Sorel 14 mai 1874
 La Gazette de Sorel 5 novembre 1874
 La Gazette de Sorel 17 avril 1875
 La Gazette de Sorel 27 avril 1875
 La Gazette de Sorel 25 novembre 1875
 La Gazette de Sorel 24 février 1876
 Le Journal
 du Cultivateur 29 avril 1876

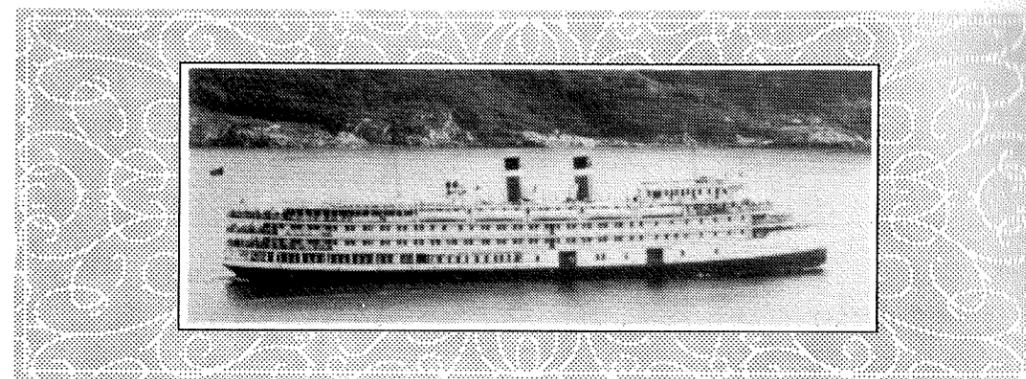
La Gazette de Sorel 9 mai 1876
 Le Messenger de Sorel 13 mai 1876
 La Gazette de Sorel 24 juin 1876
 Le Journal
 du Cultivateur 3 février 1877
 La Gazette de Sorel 21 avril 1877
 La Gazette de Sorel 16 juin 1877
 La Gazette de Sorel 23 mars 1878
 La Gazette de Sorel 2 avril 1878
 Le Sorellois 4 mai 1880
 Le Sorellois 30 juin 1880
 Le Sorellois 31 août 1880
 Le Sorellois 22 février 1895
 Le Courier de Sorel 16 avril 1901
 Le Courier de Sorel 23 avril 1901
 Le Courier de Sorel 8 mai 1901
 Le Courier de Sorel 28 mai 1901
 Le Courier de Sorel 2 juillet 1901
 Le Courier de Sorel 30 août 1901
 Le Courier de Sorel 8 octobre 1901
 Le Courier de Sorel 21 janvier 1902
 Le Courier de Sorel 7 février 1902
 Le Courier de Sorel 11 mars 1902
 Le Courier de Sorel 21 mars 1902
 Le Courier de Sorel 1 juillet 1902
 Le Courier de Sorel 16 septembre 1902
 Le Courier de Sorel 23 janvier 1903
 Le Courier de Sorel 17 février 1903
 Le Courier de Sorel 27 novembre 1903
 Le Courier de Sorel 24 décembre 1903
 Le Courier de Sorel 26 février 1904
 Le Courier de Sorel 23 mai 1913
 Le Courier de Sorel 27 juin 1913
 Le Courier de Sorel 25 juillet 1913
 Le Courier de Sorel 8 août 1913
 Le Courier de Sorel 31 octobre 1913
 Le Courier de Sorel 8 mai 1914
 Le Courier de Sorel 15 mai 1914

REVUES :

Revue d'histoire de l'Amérique Française «Une entreprise Maritime canadienne-Française la Compagnie du Richelieu, 1845-1854», Gerald Tulchinsky, Vol. 26, no 4, Mars 1973

Revue d'histoire de l'Amérique française «La navigation intérieure à Québec au dernier quart du XIXe siècle.» France Normand, Volume 43, no 3, Hiver 1990

Revue d'histoire de l'Amérique française «Le commerce du blé et la navigation dans le bas Richelieu avant 1849.» P.-André Sévigny, Volume 38, no 1, été 1984



Vous êtes cordialement invités-es à assister à l'exposition

Deux siècles de navigation de passagers : LES BATEAUX BLANCS

organisée par la Société historique Pierre-de-Saurel
 dans le cadre du 350e anniversaire de la ville de Sorel.

Exposition : du 6 juin au 7 septembre 1992
Vernissage : la samedi 6 juin 1992 à 19 heures

CENTRE
D'EXPOSITION



DES GOUVERNEURS

90, Chemin des Patriotes
 Sorel, Québec
 J3P 2K7
 514. 746. 7923

Heures d'ouverture : dimanche au samedi de 10 h à 17 h
Admission : 2\$ adultes, 1\$ étudiants et âge d'or

*Société Historique
Pierre-de-Sauvel inc.
6A, St-Pierre, Sorel-Tracy Qué.
J3P 3S2*

350 ans 
SOVEL 1642
1992
UNE BELLE HISTOIRE!...

On se souviendra des célébrations du 350e anniversaire de fondation de la ville de Sorel. Elles auront été nombreuses, populaires, et accessibles à toute la population. Toutes, sans exception, auront eu une connotation historique.

La Société historique Pierre-de-Sauvel saura, elle, se rappeler de l'important soutien technique et financier de la Corporation du 350e anniversaire de la ville de Sorel dans la réalisation de projets d'envergure : numéros spéciaux de la revue Le Carignan, agenda historique et exposition sur les bateaux blancs.

Merci à la Corporation du 350e anniversaire de la ville de Sorel, à son président M. Maurice Martel, aux administrateurs et au personnel pour leur dévouement et pour s'être révélés d'aussi grands promoteurs de l'histoire de Sorel.

La caisse populaire de Sorel L'incroyable force de la région

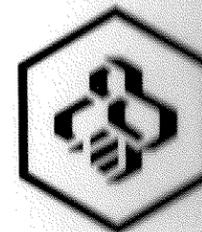


*Marie Clara
Dorimène Desjardins
née à Sorel, le 17
septembre 1858, mariée
à Alphonse Desjardins,
fondateur du Mouve-
ment.*

Au cours de ses 350 ans d'histoire, Sorel a vécu de grands événements et vu naître de grands bâtisseurs qui ont tissé au fil des années, une fresque historique des plus passionnantes.

Depuis plus de 50 ans, la caisse populaire de Sorel et ses membres sont fiers de s'associer à de grands bâtisseurs.

Soreloise, Dorimène Desjardins a travaillé avec acharnement et persévérance pour bâtir un Mouvement solide axé sur la coopération. Aujourd'hui, la caisse populaire de Sorel compte plus de 14 000 membres qui coopèrent activement à la croissance économique de la région.



**La caisse populaire
de Sorel**



LE CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE SOREL
EST HEUREUX DE CÉLÉBRER
LE TROIS CENT CINQUANTIÈME ANNIVERSAIRE DE LA VILLE
AVEC SES CITOYENS ET CITOYENNES
DE MÊME QU'AVEC TOUTE LA POPULATION DU BAS-RICHELIEU.

Marcel Gauthier (maire)
Florian Ledoux (Saint-Pierre)
Richard Gagné (Saint-Laurent)
Gilles Valois (Sainte-Anne)
André Lagassé (Notre-Dame)
Serge Gamelin (Saint-Gabriel)
Réjean Dauplaise (Richelieu)
André Gouin (De Carignan)
Marcel Lavallée (Saint-Maxime)

Volume V, numéro 3
5,95\$

Le Carignan

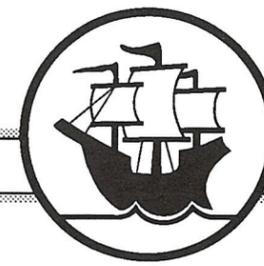
SOREL

UNE BELLE HISTOIRE !



Le Tadoussac (collection personnelle, Pierre-Émile Bergeron)

**Deux siècles de navigation
de passagers à Sorel :
LES BATEAUX BLANCS**



AVANT-PROPOS

L'eau a beaucoup d'importance à Sorel. Elle est source de vie, de loisirs, de gagne-pain et même de tragédies. À travers ces multiples aspects, la Société historique Pierre-de-Saurel a choisi celui de la navigation à vapeur pour ce présent numéro thématique de la revue **Le Carignan**.

La recherche a été rendue possible grâce à l'aide financière du ministère des Affaires culturelles, de la Corporation du 350e anniversaire de la ville de Sorel et du député provincial de Richelieu, Albert Khelfa. Cette aide a permis l'engagement de Christian Gariépy, archiviste et historien de formation, pour mener à bien cette recherche. Ce numéro de la revue **Le Carignan** vise donc à faire connaître l'essentiel de ces travaux, présentés dans le cadre d'une exposition tenue à l'été 1992 à la Maison des Gouverneurs.

Outre Christian Gariépy, ont apporté une importante contribution à ce numéro : Linda Dufault, pour la rédaction des textes, Christiane P. St-Germain, pour les enquêtes orales, les recherchistes de la Corporation du 350e anniversaire de la ville de Sorel ainsi que toutes les personnes ayant fourni des informations et des illustrations.

Le comité de rédaction

La revue LE CARIGNAN, une revue trimestrielle à but non-lucratif, est une publication de la Société historique Pierre-de-Saurel dont le siège social est situé au Centre Sacré-Coeur de Sorel, 105 rue Prince, Sorel, suite 106, J3P 4J9. Téléphone : 742-3751.

LE CARIGNAN est une revue de vulgarisation consacrée surtout au passé et au patrimoine des Sorelois et des résidents de la région du Bas-Richelieu. Son but est de favoriser la diffusion des connaissances historiques et patrimoniales et d'encourager les nouvelles recherches.

| | |
|------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Comité administratif : | Jean-Paul Richard et Jean-Claude St-Arneault. |
| Comité de rédaction : | Linda Dufault, Jean-Claude St-Arneault et Louise Valois-Liessens. |
| Rédacteur : | Christian Gariépy |
| Photocomposition et graphisme : | Bergeron Conception Publicitaire |
| Impression : | Imprimerie Sortrac inc. |
| Dépôt légal (2e trimestre 1992) : | Bibliothèque nationale du Québec, ISBN 2-89181-010-4. Toute reproduction ou adaptation interdites sans autorisation. |

Les opinions émises dans les articles publiés dans cette revue n'engagent que les auteurs et non la rédaction, ni la Société historique Pierre-de-Saurel, sauf dans le cas où un tel engagement est explicitement exprimé.

POURQUOI ?

POUR l'essence à très très bon prix

POUR les cigarettes et le tabac

POUR les journaux et les magazines

POUR le service de mini-dépanneur



XL Gas Bar
Michel Robitaille

Coin Hôtel-Dieu et Élisabeth ♦ Ouvert 7 jours / semaine de 5h à minuit



SOMMAIRE

| | | | |
|----------------------------------------------------------------------------|----|------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Avant-propos | 1 | Des moments si magiques! | 37 |
| Sommaire | 2 | Conclusion | 38 |
| Introduction | 3 | Dernier hommage aux bateaux blancs | 39 |
| Transporteurs de bétail, de marchandises et de passagers | 4 | Liste de navires de passagers, de la compagnie du Richelieu à la C.S.L. | 40 |
| Sorel, à l'époque de la navigation à vapeur | 11 | Chronologie | 41 |
| Incendies, naufrages et autres incidents | 19 | Bibliographie | 42 |
| Voyages de plaisir | 23 | | |
| Voyage de déplaisir | 26 | | |
| Une dernière vocation | 27 | | |
| Cinq ans à bord du Tadoussac | 28 | | |
| Un voyage de noces à bord des «Gros Blancs» | 31 | | |
| Souvenances du Terrebonne et d'autres vapeurs sur le Richelieu | 32 | | |
| La navigation de croisière au temps de la guerre | 34 | | |

Introduction

Linda Dufault et Christian Gariépy

La vie maritime, lorsqu'elle est évoquée dans les manuels d'histoire, fait généralement référence à de troublants récits de pêche ou à la vaillance des capitaines de bateaux et de leurs équipages.

Pour une région comme celle de Sorel-Tracy, les activités maritimes sont celles de ses chantiers de construction et de réparation navales, dont le savoir-faire ouvrier s'étale sur deux siècles. Pendant presque aussi longtemps, une autre forme d'activités navales a connu, à Sorel et dans toute la vallée du Richelieu, des moments importants. Le **Richelieu**, le **Quebec**, le **Tadoussac** et le **St. Lawrence** occupent une place importante dans la mémoire des Sorelois, et ces noms, parfois oubliés, sont remplacés par les «bateaux blancs», le «gros» pour le **Québec** ou encore pour les anglophones, «The Big White Fleet».

Relater les moments significatifs de la navigation de passagers, c'est rappeler la belle époque des bateaux blancs et aborder les débuts du tourisme au Québec. Ces navires, mûs par la vapeur, se sont faits connaître en effet pour avoir transporté de Montréal à Tadoussac, sur le fleuve et le Saguenay des milliers d'excursionnistes de la fin du XIXe siècle jusqu'à leur disparition en 1965.

Le rôle des bateaux blancs s'est donc modifié au fur et à mesure que se sont développés de nouveaux moyens de transport plus rapides.

Une constante cependant dans un siècle et demi de navigation de croisière: la présence d'une compagnie soreloise d'origine, la Canada Steamship Lines, dont la diversification des activités lui a permis d'être encore active aujourd'hui et d'être même considérée comme l'une des plus importantes compagnies de navigation intérieure au monde.

Les informations colligées pour cette revue proviennent essentiellement des procès-verbaux de compagnies, des journaux et de revues. Cependant, grâce à des témoignages de personnes ayant travaillé ou voyagé à bord des «gros blancs», d'autres renseignements ont été précieusement notés et reproduits dans les pages qui suivent.

Un merci tout particulier à Pierre-Émile Bergeron de Sainte-Victoire, Marie-Laure et Maurice Lavallée de Pierreville, Laurent Laforest de l'île Saint-Ignace, René Lemay de Saint-Ours, Romulus Paul de Sorel, Jean-Georges Péloquin de Saint-Joseph-de-Sorel, Juliette Salois de Sorel, Félicien Valois de l'île Saint-Ignace et Roger Valois de Tracy.

Malheureusement, le fruit de toutes ces enquêtes orales n'a pu être transmis dans les pages qui suivent. Comme d'autres informations nous ont été portées à notre attention juste avant d'aller sous presse. Déjà la matière s'accumule pour une suite à ce numéro!



Des premiers vapeurs aux bateaux blancs

Transporteurs de bétail, de marchandises et de passagers!

Christian Gariépy

Les chemins d'eau, et tout particulièrement le fleuve Saint-Laurent, constituent les seules voies de communication au Québec pendant deux siècles et demi. Comme les Amérindiens, les premiers colons s'établissent le long du fleuve et de ses tributaires. Canots, barges, goélettes et voiliers assurent le transport des humains, du bétail et des marchandises.

L'amélioration de la navigation est par conséquent une préoccupation de premier plan dans la colonie. Déjà, en 1680, les Sulpiciens, seigneurs de l'île de Montréal, prônent la construction d'un canal sur le Saint-Laurent pour éviter les rapides de Lachine. (1)

Beaucoup plus tard, au début du XIXe siècle en fait, la navigation connaît une véritable révolution technologique. Un homme

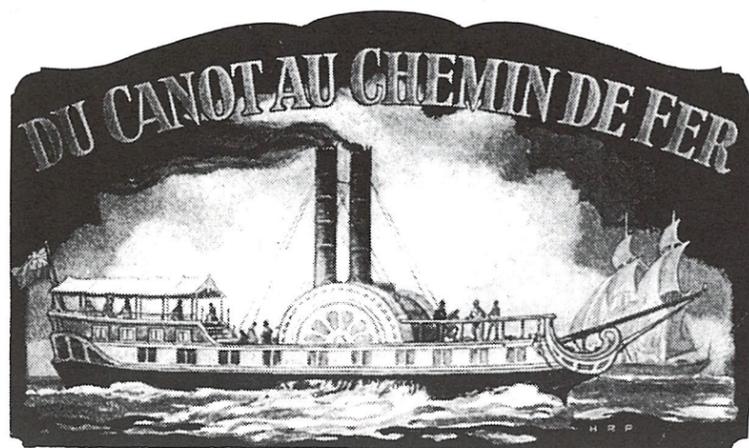
d'affaires montréalais, John Molson, réussit un coup de maître en lançant l'**Accommodation**, un navire mû par la vapeur. Son premier voyage, Montréal-Québec, en novembre 1809, se réalise en 66 heures. Trente ans plus tard, un vapeur prend moins de 14 heures pour faire le même trajet. Aucun autre moyen de transport ne peut faire mieux à l'époque.

Innovation technologique, la machine à vapeur transforme la navigation. Dès sa rentabilité financière assurée, elle s'est appropriée le trafic océanique jusqu'alors occupé par le voilier commercial, sonnante et frôlant de ces vaisseaux (2).

Pour les habitants de la vallée du Richelieu, la navigation à vapeur se développe pour des raisons autres que le commerce international. Les plaines fertiles que traverse la rivière Richelieu fournissent au XVIIIe siècle et durant la première moitié du XIXe tout le pays en céréales, principalement en blé. Entre 1790 et 1815, la production agricole de la vallée du Richelieu est exceptionnelle. Les historiens considèrent d'ailleurs cette période comme « l'âge d'or » du blé au Québec.

D'influents marchands de grains prospèrent le long de la rivière: Jacobs et Guérout à Saint-Denis, Cartier à Saint-Antoine, Soupras à Saint-Mathias et Franchère à Saint-Mathias et à Saint-Athanase (3). Ils réclament tous l'amélioration de la navigation,

Une illustration de l'**Accommodation** en page couverture d'un livre sur l'histoire des transports au Québec. Prêt des archives du Séminaire de Saint-Hyacinthe.



d'autant plus que le Richelieu est devenu la plus importante voie commerciale pour l'exportation du bois canadien aux Etats-Unis.

C'est dans le but de faciliter le commerce fluvial que le Parlement du Bas-Canada décide en 1827 d'améliorer les conditions de navigation sur la rivière. Joseph Cartier, Wolfred Nelson de même que messieurs Duvert et Drolet ont été nommés pour évaluer les quantités de grains commercialisés. En 1830, des travaux importants de canalisation débutent sur le Richelieu mais ce n'est qu'en 1849 que le barrage et l'écluse de Saint-Ours sont vraiment fonctionnels.

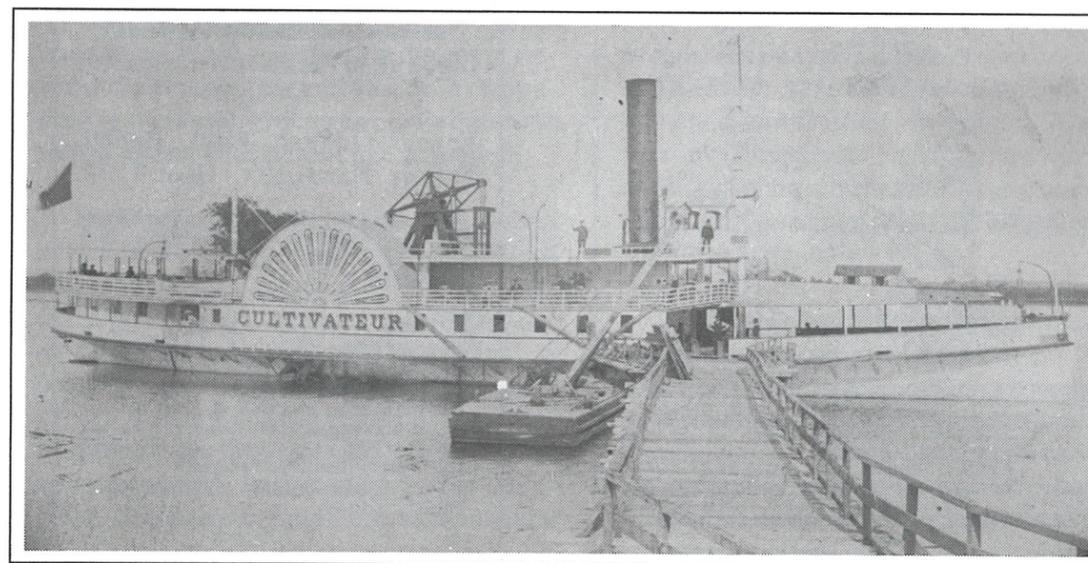
Malheureusement, la canalisation du Richelieu survient trop tard. D'autres moyens de transport se développent, notamment les chemins de fer. Cependant, ces travaux auront permis à des navires de plus fort tonnage de sillonner la rivière, suscitant de nouvelles occasions d'affaires pour les marchands locaux.

Des vapeurs pour desservir marchands et cultivateurs

En 1845, Jacques-Félix Sincennes, ancien pilote sur le fleuve Saint-Laurent et

homme d'affaires de Sorel, désire offrir un service de transport efficace aux agriculteurs de la vallée du Richelieu. Il convoque à Saint-Charles une assemblée de fondation pour créer la Société de Navigation du Richelieu. Parmi les 35 actionnaires, on retrouve des cultivateurs et quelques marchands de la région. Trois navigateurs sorelois, Jacques-Félix Sincennes, Augustin et Louis Saint-Louis, se partagent 60 des 130 actions. Un montant de 3 200 livres est amassé pour la construction du premier navire, baptisé **Richelieu**, qui est construit à Montréal par William Parkyn et qui remorquera une barge appelée **Sincennes**. Le navire de la compagnie allait de village en village desservant les habitants de la vallée à raison de deux voyages par semaine (4).

Après deux années d'opération, une autre compagnie voit le jour en 1847: la Société de Navigation du Saint-Laurent et du Richelieu. Fait surprenant, la liste des actionnaires indique le nom de J.F. Sincennes et celui de P.E. Leclère de Saint-Hyacinthe. (5) Parmi les autres actionnaires se trouvent John Lusignant de Saint-Denis, J.M. Lamothe de Saint-Ours, Robert Kittson, D. Mac Carthy et J. Lamère de Sorel.



Le **Cultivateur**, archives SHPS.



Cette nouvelle entreprise fait construire à Sorel le Jacques Cartier qui tient des activités parallèles à celles du vapeur Richelieu. Lors d'une assemblée générale, tenue le 10 mai 1848 à Saint-Charles, il est décidé de fusionner les deux entreprises pour fonder la Compagnie du Richelieu. Jusqu'en 1849, les activités de la compagnie sont dirigées à partir de Sorel, mais après quelque temps, la direction se retrouve à Montréal. Les actionnaires seront d'ailleurs de plus en plus issus de la métropole.

En 1853, à cause de la compétition des chemins de fer, la compagnie délaisse graduellement ses activités sur le Richelieu pour concentrer ses services sur le Saint-Laurent. Il y a certes là un marché puisque les océaniques à cette époque ne remontent pas plus loin que Québec. Le fleuve, entre Montréal et Québec, ne permet pas aux océaniques de faire leurs frais d'exploitation, le chemin étant long, dangereux et lent.

À cette époque, les nombreuses compagnies de navigation actives sur le fleuve font preuve d'audace pour dominer le marché. La concurrence est telle que des compagnies opèrent leurs navires à perte (6). La Compagnie du Richelieu entre tout de même dans la bataille en 1856 en comptant sur deux excellents navires en particulier: le Napoléon et le Victoria. Ce dernier a été construit par les chantiers Mc Carthy de Sorel. À cause de leur rapidité, ils auront vite fait de démontrer la supériorité de la compagnie et de réduire la concurrence.

La vitesse des navires est très importante pour le client. Le prestige d'être reconnue comme la compagnie la plus rapide, poussera les membres d'équipage à toujours un peu plus de témérité afin que leur navire arrive le premier à destination. Ainsi, les capitaines effectuent quelquefois des opérations dangereuses afin de couper le chemin au compétiteur ou de le forcer à l'abandon en lui

Modèle de rapport

| | |
|---------------------------------------|---------|
| Monts. Sorel | 37000 |
| " Québec | 10000 |
| " Montréal | 10000 |
| " Sorel | 8000 |
| " Québec | 11000 |
| " Montréal | 11000 |
| " Sorel | 5000 |
| Profit à Québec | 45200 |
| " Montréal | 2500 |
| " Sorel | 2500 |
| Amortissement de Québec à Québec | 300 |
| " Québec à Québec | 300 |
| " Sorel | 250 |
| " Québec | 300 |
| Natierans, Québec & Sorel par à Sorel | 1650 |
| " Québec à Québec | 2000 |
| " Québec à Québec | 70350 |
| " Québec à Québec | 27000 |
| " Québec à Québec | 10000 |
| " Québec à Québec | 5350 |
| " Québec à Québec | 400 |
| " Québec à Québec | 11300 |
| Profit au Sorel | 421920 |
| Profit au Québec | 121507 |
| Profit au Montréal | 1011826 |
| Profit au Sorel | 6020822 |
| Profit au Québec | 37000 |
| Profit au Montréal | 10000 |
| Profit au Sorel | 10000 |
| Profit au Québec | 8000 |
| Profit au Montréal | 11000 |
| Profit au Sorel | 11000 |
| Profit au Québec | 5000 |
| Profit au Montréal | 11000 |
| Profit au Sorel | 5000 |
| Profit au Québec | 45200 |
| Profit au Montréal | 2500 |
| Profit au Sorel | 2500 |
| Profit au Québec | 300 |
| Profit au Montréal | 300 |
| Profit au Sorel | 250 |
| Profit au Québec | 300 |
| Profit au Montréal | 1650 |
| Profit au Sorel | 2000 |
| Profit au Québec | 70350 |
| Profit au Montréal | 27000 |
| Profit au Sorel | 10000 |
| Profit au Québec | 5350 |
| Profit au Montréal | 400 |
| Profit au Québec | 11300 |
| Profit au Montréal | 421920 |
| Profit au Québec | 121507 |
| Profit au Montréal | 1011826 |
| Profit au Sorel | 6020822 |
| Profit au Québec | 37000 |
| Profit au Montréal | 10000 |
| Profit au Sorel | 10000 |
| Profit au Québec | 8000 |
| Profit au Montréal | 11000 |
| Profit au Sorel | 11000 |
| Profit au Québec | 5000 |
| Profit au Montréal | 11000 |
| Profit au Sorel | 5000 |
| Profit au Québec | 45200 |
| Profit au Montréal | 2500 |
| Profit au Sorel | 2500 |
| Profit au Québec | 300 |
| Profit au Montréal | 300 |
| Profit au Sorel | 250 |
| Profit au Québec | 300 |
| Profit au Montréal | 1650 |
| Profit au Sorel | 2000 |
| Profit au Québec | 70350 |
| Profit au Montréal | 27000 |
| Profit au Sorel | 10000 |
| Profit au Québec | 5350 |
| Profit au Montréal | 400 |
| Profit au Québec | 11300 |
| Profit au Montréal | 421920 |
| Profit au Québec | 121507 |
| Profit au Montréal | 1011826 |
| Profit au Sorel | 6020822 |

Les bénéfices ont été versés à la Société de Capital à Sorel, en attendant que l'on ait pu se procurer les fonds nécessaires à la construction de la Compagnie du Richelieu. Le tableau de l'actif & du passif qui a été préparé par les directeurs indique dans le détail les profits & les pertes de la Compagnie du Richelieu. Les bénéfices ont été versés à la Société de Capital à Sorel, en attendant que l'on ait pu se procurer les fonds nécessaires à la construction de la Compagnie du Richelieu. Le tableau de l'actif & du passif qui a été préparé par les directeurs indique dans le détail les profits & les pertes de la Compagnie du Richelieu.

À gauche Bilan de l'assemblée générale annuelle, 13 février 1868, (Archives de l'Université Queen's).

À droite Annonce parue dans la Gazette de Sorel, 10 mai 1859.

1859 COMPAGNIE DU RICHELIEU. 1859

Ligne de la Malle entre Montréal et Québec.

Vapeur QUEBEC, Capt. Rudolf.
Vapeur NAPOLEON, Capt. Côté.

Les Vapeurs de la Compagnie ont commencé leurs voyages réguliers entre Montréal et Québec, et rien ne sera épargné pour le confort des passagers.

LE VAPEUR VICTORIA
CAPT. DAVELUY

Voyagera entre Montréal et Sorel, arrêtant en allant et revenant à St. Sulpice, Lavaltrie, Lanoraie et Berthier, et laissera le quai Jacques Cartier tous les Mardis et Vendredis.

JOSEPH MONDOR, Agent.
Sorel, 3 mai 1859.

laissant peu de marge de manoeuvre. On ajoute même des substances au charbon afin d'augmenter la production de vapeur. Un voyageur de l'époque note que même les passagers encouragent l'équipage des navires à prendre des risques (7). De plus, sur les quais, l'arrivée des vapeurs est devenue un véritable événement, ce qui ne fait qu'attiser la rivalité des compagnies. Et c'est seulement en 1857, après une catastrophe qui causa la mort de 253 personnes au large de Cap Rouge que les compagnies décidèrent de ne plus encourager de telles compétitions.

C'est au cours de cette période très importante pour elle que la Compagnie du Richelieu s'est associée à la Royal Mail Line pour assurer le transport de la poste dans le Haut et le Bas-Canada. Depuis lors, les bateaux blancs étaient pour les «gens d'en bas» le Mail Boat. Cette activité fut l'un des éléments qui a permis aux compagnies de navigation de prospérer malgré l'arrivée du chemin de fer. Un autre marché lucratif pour les vapeurs fut le transport de nouveaux arrivants (immigrants).

C'est aussi à cette époque que la compagnie consolide ses activités par l'acquisition successive de la Compagnie de la Rive Nord du St-Laurent et de la Société de navigation du Lac St-Pierre. Concernant la deuxième transaction, il est spécifié que durant la saison de navigation, les activités de la compagnie se tiendront à Montréal, mais durant la saison morte, elles auront lieu à Sorel (8).

Les succès de la Compagnie du Richelieu et la réputation de ses navires ne pouvaient passer inaperçus auprès d'un homme d'affaires montréalais, Sir Hugh Allan. Celui-ci avait comme préoccupation de dominer le commerce de transport de marchandises. Il prend possession des intérêts de John Hamilton dans la Royal Mail Line et forme une compagnie, la Canadian Steam Navigation Company. Il présente aux actionnaires de la Compagnie du Richelieu une alléchante



Illustration provenant du guide de la compagnie, From Niagara to the Sea, (collection personnelle Pierre-Emile Bergeron).

proposition de fusion. Celle-ci sera acceptée le 15 février 1875 donnant naissance à la Richelieu and Ontario Navigation. Ses divers investissements ne lui permettent pas de donner toute son attention à cette nouvelle entreprise, suscitant ainsi le mécontentement des actionnaires (9).

Considéré comme le plus influent capitaliste canadien-français de la fin du XIXe siècle, Louis Adélar Senécal prend avantage de la situation en accédant à la présidence de la Richelieu and Ontario Navigation en 1882. La perte de la présidence par Sir Allan ne suscite pas de riposte importante de sa part; son décès survient quelques mois plus tard



Louis Adélarde Senécal replace vite la compagnie dans la voie de la prospérité. Il signe un accord avec la Rome Watertown and Ogdensburg Railway Company ce qui permet à la compagnie de s'assurer le transport d'une quantité importante de marchandises provenant des États-Unis. Sa compagnie fait l'acquisition de deux traversiers, seul moyen à l'époque pour se rendre sur l'île de Montréal (10).

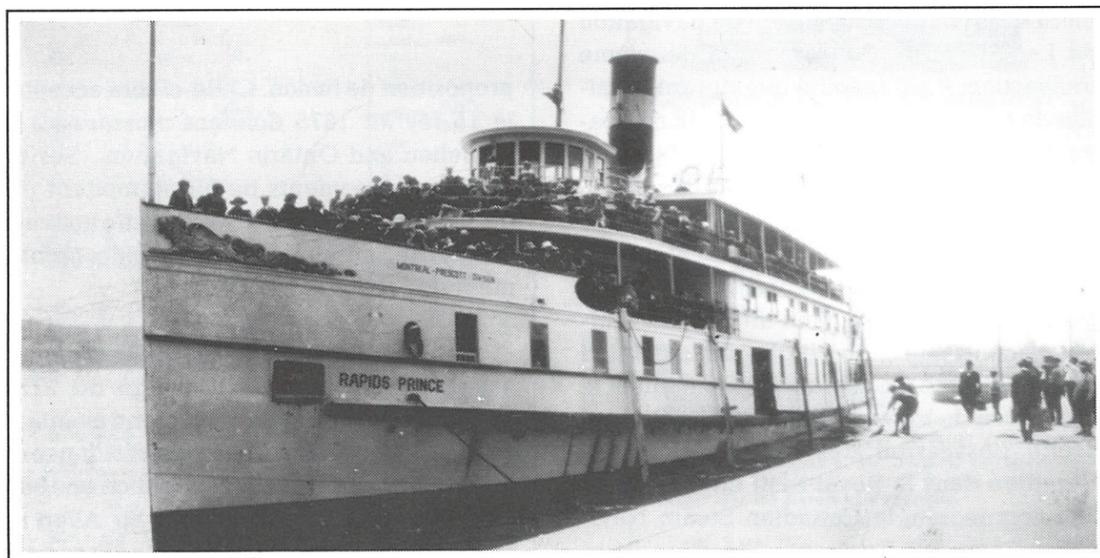
Un marché qui évolue

En 1886, la Richelieu and Ontario Navigation Company acquiert la Saguenay Line qui assure le service sur le Saguenay. Cette transaction est toute naturelle, les deux compagnies travaillant depuis longtemps de façon complémentaire. L'itinéraire de ses navires est certainement d'un vif intérêt pour une compagnie qui veut mettre de l'emphase sur le potentiel touristique de nos vastes étendues d'eau, des Grands Lacs au magnifique Saguenay en passant par les rapides de Lachine. Un autre homme d'affaires influent de la métropole présidera la Richelieu and Ontario Navigation Company, Louis Joseph Forget, de 1895 à 1905. La compagnie éprouve certaines difficultés

qu'elle résorbe en exploitant un nouveau marché en plein essor, le tourisme. C'est sous sa gouverne que s'agrandit le manoir Tadoussac et que se construit le premier manoir Richelieu. (11) Forget ordonne aussi la construction de trois magnifiques vapeurs: le **Toronto**, le **Kingston** et le **Montreal** en plus d'un nouveau navire pour franchir les rapides de Lachine, le **Rapids Queen**, en 1892 suivi du **Rapids King** et du **Rapids Prince** en 1907 et en 1910. En 1911, la compagnie met en service le **Saguenay**, premier navire à hélice double en opération au Canada.

Avec la naissance de la Confédération canadienne en 1867, les axes de développement se déplacent d'est en ouest plutôt que du nord au sud. Le peuplement des prairies, des provinces de l'ouest et même la colonisation des régions périphériques du Québec obligent les compagnies de navigation à revoir leurs activités, la population ne se trouvant plus concentrée le long des cours d'eau. Ces entreprises s'inclinent devant d'autres moyens de transport plus rapides et plus efficaces.

Ce contexte amène les entreprises à se regrouper pour consolider leurs marchés.



Rapids Prince
(collection personnelle Nina Lenneville).

Très bon négociateur et reconnu plus tard comme un génie en fusion d'entreprises, Grant Morden (12) provoquera en 1913 celle de la Richelieu and Ontario Navigation Company et de la Northern Navigation Company of Ontario, cette dernière étant aussi issue de la fusion de plusieurs petites entreprises. La nouvelle compagnie prend le nom de Canada Transportation Lines Limited mais avant la fin de 1913, elle choisit le nom de Canada Steamship Lines. Les débuts de la compagnie seront ralentis par la première grande guerre qui cause le déclin du transport de passagers et une augmentation du transport de marchandises au Canada et en Europe où la compagnie doit envoyer certains de ses navires.

La fin de la guerre permet à la Canada Steamship Lines de connaître deux années où les profits seront très importants. Mais la situation économique se détériore. Des secours proviennent des États-Unis par l'entrée en jeu de William H. Coverdale, originaire de Kingston en Ontario mais actif aux États-Unis même au moment où il fut président de la C.S.L.. Il raffermi les bases de la compagnie en améliorant la gestion de l'entreprise. Ce redressement fait, la compagnie deviendra la plus grande entreprise de navigation intérieure au monde. Cet homme d'affaires est aussi un passionné de la navigation de croisière et un amateur d'antiquités. Grâce à lui, la compagnie possède aujourd'hui une collection impressionnante d'objets d'art.

En 1923, la Canada Steamship Lines lance le **Richelieu**, anciennement le **Narragansett**, construit en 1912 au Delaware. Ce navire a participé au transport de troupes en Europe durant la première guerre. En 1927, la compagnie ajoute à sa flotte le **St. Lawrence**, construit à Lauzon et, l'année suivante, le **Quebec** et le **Tadoussac**, construits dans le même chantier. Les années 30 ne permettent pas d'investissements majeurs dans le do-

main de la navigation de passagers. De plus, la compagnie commence à vendre ses propriétés le long du Richelieu à Sorel.

La Canada Steamship Lines a entrepris, depuis déjà quelques années, la diversification de ses activités en développant, dans le domaine du transport de marchandises, des compétences et un marché qui lui rapportent beaucoup plus que le transport de passagers. Le développement des autres moyens de transport met fin à la rentabilité de la navigation de passagers.

En 1949, le feu à bord du **Noronic** qui assure le transport de passagers en Ontario fait 118 morts tandis que l'incendie du **Quebec**, en 1950, en cause 8. Bien que l'on soupçonne l'origine criminelle de ces incendies, ces tristes événements obligent les dirigeants de la C.S.L. à reconnaître leurs navires comme étant vieux et dangereux, malgré toute l'habileté développée par les capitaines et les membres d'équipage.

Par ailleurs, l'ouverture de la voie maritime en 1959 a contribué à augmenter l'affluence de navires marchands sur le fleuve et par conséquent les risques d'accident.

La compagnie décide en 1965 de se départir de ses trois navires de passagers, à la suite d'une saison désastreuse financièrement. Ainsi prend fin un siècle et demi de navigation de passagers. La disparition des bateaux blancs du paysage québécois brise le cœur de milliers d'amateurs de navigation de vapeur qui auront recours désormais à d'autres moyens de transport pour combler leurs besoins touristiques! Autres temps, autres mœurs...



NOTES

1) John P. Heisler, *Les canaux du Canada. Lieux historiques canadiens, Cahier d'archéologie et d'histoire*, no.8., p. 11

2) Diana Dutton, «*La construction navale à Québec au temps du bois et de la voile*», catalogue de l'exposition **De la voile à la vapeur. La construction de navires dans les environs de Québec et de Montréal**. Saint-Lambert, 1982.

3) P.-André Sévigny, «*Le commerce du blé et la navigation dans le Bas-Richelieu avant 1849*», *Revue d'histoire de l'Amérique Française*, vol. 38, no 1, p. 11

4) Edgar Andrew Collard, **Passage to the sea The Story of Canada Steamship Lines**, 1991, p. 26

5) P.E. Leclère fut président de la compagnie du Richelieu durant 21 ans, de 1845 à 1866.

6) Edgar Andrew Collard, op. cit., p. 29

7) Loc.cit.

8) Minutes de la Compagnie du Richelieu

9) Edgar Andrew Collard, op. cit., p. 35

10) Le pont Victoria n'est utilisé que par les trains appartenant au Grand Tronc, compétiteur de Senécal, aussi propriétaire de chemins de fer.

11) À l'occasion d'un concours, organisé par la Richelieu and Ontario Navigation company, Oscar Paradis de Sorel a suggéré le nom de manoir Richelieu qui fut adopté.

12) Grant Morden fut aussi associé à la Prudential Trust Company et à l'International Cement Company.



Le Beauharnois au quai de Châteaugay, (collection personnelle, Jean-Claude St-Arneault).

Sorel, à l'époque de la navigation à vapeur

Linda Dufault et Christian Gariépy

Relever les liens socio-économiques qui unissent Sorel et la navigation à vapeur, c'est comme raconter une belle et déchirante histoire d'amour... Le rôle de Sorel dans la naissance et le développement de la navigation de passagers est, en effet, unique.

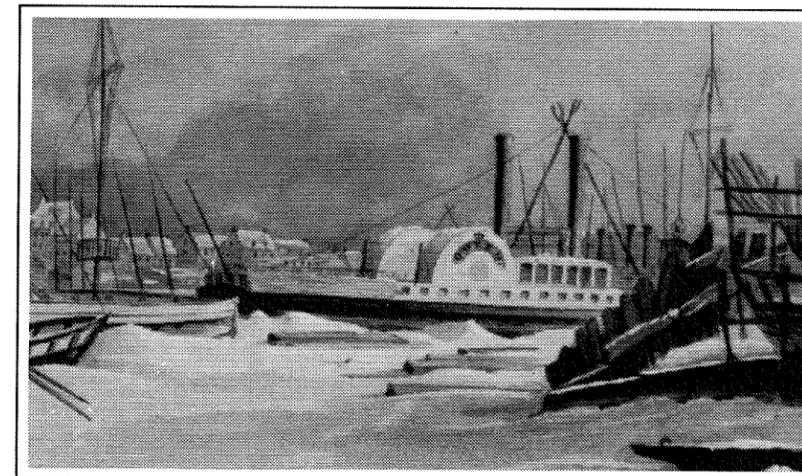
L'histoire même de la Société de Navigation du Richelieu fondée en 1845 par des marchands, des marins et des cultivateurs de la vallée du Richelieu, illustre l'esprit d'entrepreneurship bien présent des Canadiens français. Les Jacques-Felix Sincennes et Augustin Saint-Louis, navigateurs sorelois, ont démontré leur capacité de relever avec succès les défis du commerce fluvial au milieu du XIXe siècle. Principaux actionnaires de la compagnie à ses origines, ils se livrèrent une vive concurrence étant tous deux intéressés à posséder des vapeurs et à contrôler le transport de fret et de passagers. D'ailleurs Saint-Louis acquiert des vapeurs dont le **Vulcan** rivalisant avec le **Richelieu** et le **Jacques Cartier** propriétés de la Compagnie du Richelieu, née en 1847 de la fusion de deux sociétés de navigation.

La solide réputation de constructeur naval est déjà acquise pour William-Henry (Sorel) au milieu du XIXe siècle. Avant même la fondation de la Société de Navigation du

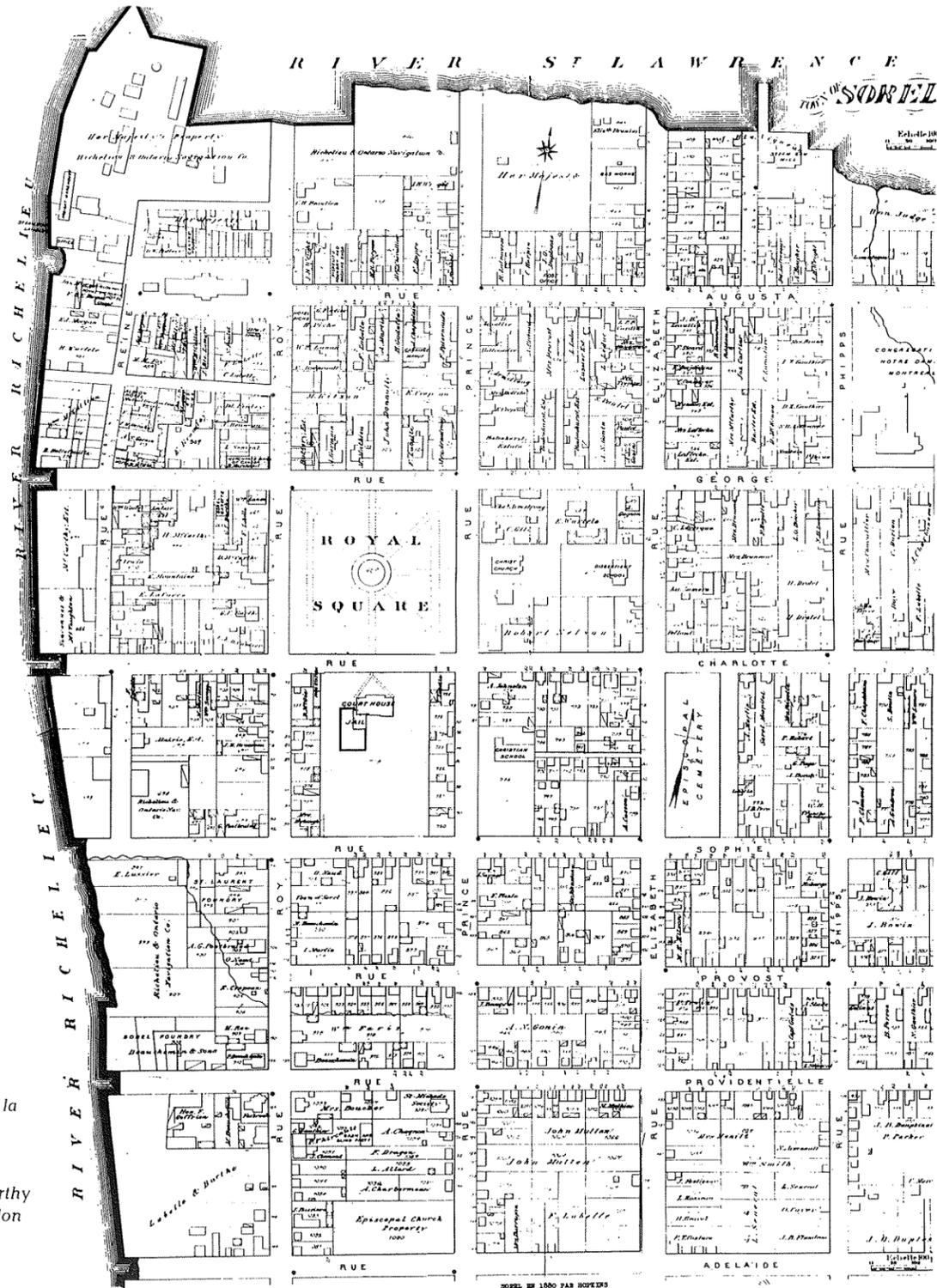
Richelieu, il se construit des bateaux dans cette ville dont le territoire s'étire sur les deux rives de la rivière. En 1840, les chantiers de David Vaughan construisent le **Queen**, 206 pieds de long par 26 de large, un vapeur destiné à la St.Lawrence Steamboat Company de John Molson.

La compagnie d'Augustin Saint-Louis fait construire en 1843 le **Saint-Louis** et le **Britanica** et achète en 1847 l'**Oregon**. Sincennes de son côté commande la construction dans ses chantiers du **Jacques Cartier** en 1848 et, quatre ans plus tard, du **Sorel**.

La Compagnie du Richelieu achète par soumission, en 1863, de la pierre pour la construction de quais et commande à un ingénieur, M. White, la construction d'engins. En 1864, les chantiers Mc Carthy construisent pour la Compagnie du Richelieu, le **Rivière-du-Loup**. L'entreprise procède en 1865 à une première acquisition de terrains



Aquarelle du **Queen** par George Seton, (Archives nationales du Canada, C-001231).



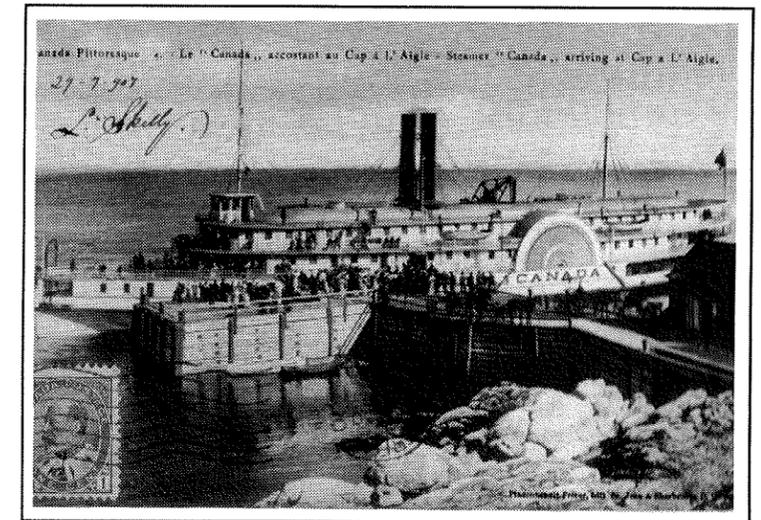
Propriété des quais de la Richelieu and Ontario Navigation Company, Sincennes and McNaughton et McCarthy est. à Sorel en 1880 selon les plans de Hopkins (Archives nationales du Canada).

à Sorel en bordure du Richelieu (1) et complète ses achats entre 1866 et 1874 (2) pour agrandir ses quais.

En 1873, la flotte de la Compagnie du Richelieu compte 12 bateaux à vapeur : le **Quebec**, un navire de 275 pieds, construit en Écosse mais assemblé à Sorel en 1865, le **Montreal**, construit à Sorel en 1855, le **Canada** construit aussi à Sorel en 1866; le **Trois-Rivières**, le **Berthier**, le **Chambly** et le **Terrebonne**, tous deux lancés en 1871, le **Mouche-à-Feu**, le **Sorel**, l'**Assomption**, le **Rivière-du-Loup** et le **Maskinongé**. « Cette magnifique flotte, écrit le *Messenger de Sorel*, le 28 juin 1873, doit avoir une valeur de 650 à 700 mille piastres. »

Ni la lecture des procès-verbaux de la compagnie, ni le dépouillement des journaux locaux n'ont permis de savoir combien d'ouvriers employait la Compagnie du Richelieu dans ses chantiers navals. Cependant, la *Gazette de Sorel*, rapporte en 1869 que la Cie Sincennes & Mc Naughton, qui rivalise avec la Compagnie du Richelieu, emploie « durant l'été, dans ses Steamers, berges (sic) etc... trois cents cinquante hommes, la plupart (sic) de Sorel et des campagnes environnantes, à part ses employés de bureaux, agents etc. » (3)

Ils sont plusieurs, durant les années 1870, à construire des navires: vapeurs, barges, et remorqueurs. Les journaux de Sorel font mention des chantiers Fréchette et Girard

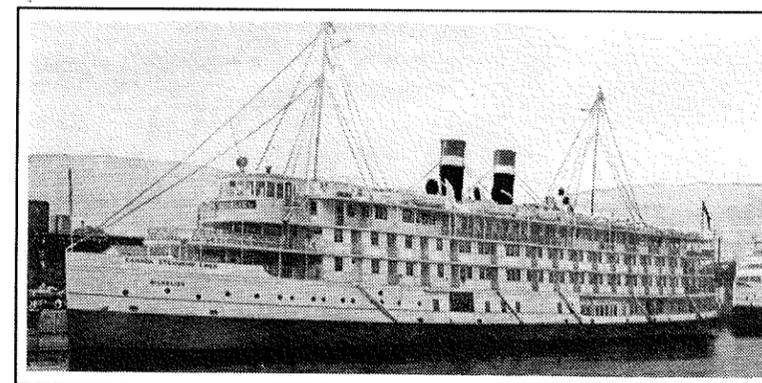


(construction du **Whitehall** et du **Vermont** en 1872), de Moïse Beauchemin et fils (**Cultivateur**, 1875) des chantiers Lussier (**Lucie**, 1877). Deux fonderies locales, Moïse Beauchemin et Fils et la Fonderie du St-Laurent, posent et réparent les engins des vapeurs. Georges Pontbriand de la Fonderie du St-Laurent est considéré comme le meilleur mécanicien de Sorel. Les Beauchemin se distinguent notamment pour avoir mis au point en 1903, selon le *Courrier de Sorel*, un gouvernail à la vapeur, efficace dans le saut des rapides.

Carte postale du **Canada**, accostant au Cap à l'Aigle - Steamer "Canada", arriving at Cap à l'Aigle, (collection personnelle, Jean-Claude St-Arneault).

L'activité qui foisonne ne suffit pas puisque des centaines d'ouvriers émigrent aux États-Unis, espérant trouver du travail.

La venue d'un nouveau président à la



Le **Narragansett**, construit en 1912, fut rebaptisé en 1923 le **Richelieu**. Long de 322 pieds et 48 de large, ce navire avait une puissance de 365 chevaux vapeurs. (collection personnelle, Christiane Plante St-Germain).



Compagnie du Richelieu, Sir Hugh Allan, est bien accueillie par la **Gazette de Sorel**, qui espère des améliorations aux quais détériorés (4). La direction s'interroge par ailleurs sur les coûts élevés de fonctionnement de la buanderie que l'entreprise opère à Sorel, modernisée deux ans plus tôt seulement. Impossible de réduire les frais d'opération conclut-on après évaluation de la qualité et de la quantité du travail réalisé. Cependant, l'hôtel Richelieu est mis en vente pour 3 400 piastres.

En juin 1877, la Compagnie du Richelieu fait installer le gaz dans ses bureaux et sur les quais, une amélioration importante selon le journal local. En 1880, la ville de Sorel compte 243 navigateurs, 169 journaliers, 65 ingénieurs, 34 mécaniciens, la plupart travaillant certainement dans l'industrie de la navigation. En 1883-84, les procès-verbaux de la compagnie indiquent que plusieurs réparations sont effectuées sur des navires aux ateliers de la compagnie. On peut aussi lire que la direction accepte la proposition d'acheter de nouveaux outils pour les ateliers de réparation. C'est aussi en 1884 que la compagnie accepte la proposition de la Dominion Telephone Company d'installer le téléphone moyennant 100 dollars par an, avec privilège de correspondre avec ses bureaux de Sorel, de Trois-Rivières et de Québec à 5 cents pour 10 minutes. La compagnie a certes un impact important pour les commerçants auprès de qui elle achète des fournitures pour les réparations de ses navires.

Une équipe de 226 hommes travaille dans les chantiers de Sorel en 1896 à réparer la flotte de navires qui ne cesse d'augmenter. En 1901, selon un journal local (5) la Compagnie du Richelieu a 22 navires en hivernage à Sorel, procure de l'emploi à 400 personnes dans ses chantiers et usines pour des payes par quinzaine de 5000 dollars. Le **Montreal**, construit dans les chantiers de Toronto en 1902 sera terminé à Sorel en 1905, rapporte

un journal à l'époque.

«Ce Steamer est le troisième que la Compagnie du Richelieu construit à Toronto (...) Mais dans celui-ci, la Compagnie du Richelieu sera forcée de faire poser la menuiserie à Sorel. Car si elle était posée à Toronto, le dessus s'accrocherait aux travées du pont Victoria.»

Le **Courrier de Sorel**, dresse, au printemps 1904, la liste des 18 navires de la Compagnie du Richelieu et leurs capitaines dont plusieurs sont de la région de Sorel: Saint-Louis (**Canada**), Paulet (**Chambly**) et Crépeau (**Mouche-à-Feu**) pour ne nommer que ceux-là.

Si la Cie du Richelieu est promise à un bel avenir au début du XXe siècle, de par la fusion de plusieurs sociétés de navigation qui fera d'elle la Canada Steamship Lines en 1913, le déclenchement de la première guerre mondiale change les plans. Toute la région de Sorel en est affectée.

« La Cie du Richelieu a fermé ses chantiers et usines, c'est une soixantaine d'ouvriers qui se trouvent sans ouvrage. Les manufactures, en ville, ont aussi diminué la main d'oeuvres (sic). L'hiver se présente sous un mauvais aspect à Sorel, et cela à cause de la guerre.» (6)

En 1931, La Canada Steamship Lines commence à se départir de ses propriétés à Sorel le long du Richelieu. Elle ferme bientôt ses propres chantiers préférant accorder des contrats de réparation à d'autres entreprises. En 1947, Marine Industries Limited installe sur les navires de passagers de la C.S.L. des systèmes de radar. Ce travail nécessite l'embauche de 90 personnes pendant trois mois.

Une tradition purement soreloise: la préparation des vapeurs.

Sorel avait un net avantage sur les autres

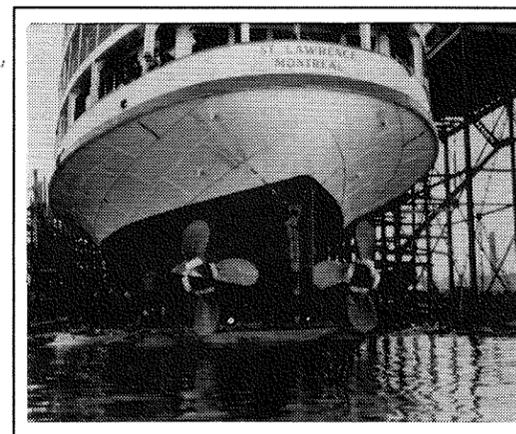
viles portuaires qui accueillait les bateaux à vapeur. Parce qu'elle était située au confluent de la rivière Richelieu et du fleuve, Sorel servait de quartier d'hivernement à plusieurs navires qui y trouvaient refuge contre les grands vents.

De par cette mission pour le moins particulière, il revenait aussi à Sorel de préparer les bateaux à vapeur à chaque printemps en vue de la saison de navigation.

«Le port de Sorel présente depuis une quinzaine le spectacle d'une activité incessante. Des peintres, accrochés aux flancs des bateaux-à-vapeur, les transforment et les rajeunissent sous les brillantes couleurs qu'y déposent leur pinceaux; des mécaniciens polissent et ajustent les lourdes pièces des engins; des forgerons réparent les bouilloires et font retentir les cales de leurs enclumes et de leur marteaux. À midi et à six heures, au son de la cloche, tous ces travailleurs laissent l'ouvrage pour aller prendre leur repas; mêlés aux ouvriers de nos usines, ruissellant de sueur, barbouillés de houille, tatoués des pieds à la tête, ils inondent nos rives d'un torrent fort original à contempler.»

Le Messenger de Sorel,
Samedi, 13 avril 1872

Plusieurs personnes de Sorel, de l'île Saint-Ignace et des environs étaient engagées pour



gréer les bateaux. Les divers travaux étaient faits avec minutie car ces personnes, pour la plupart, allaient travailler à bord des bateaux blancs durant tout l'été.

Il paraît que le vapeur **Quebec** était à ce point vieillot qu'il fallait marteler la coque au petit marteau car elle n'aurait pas tenu le coup autrement!

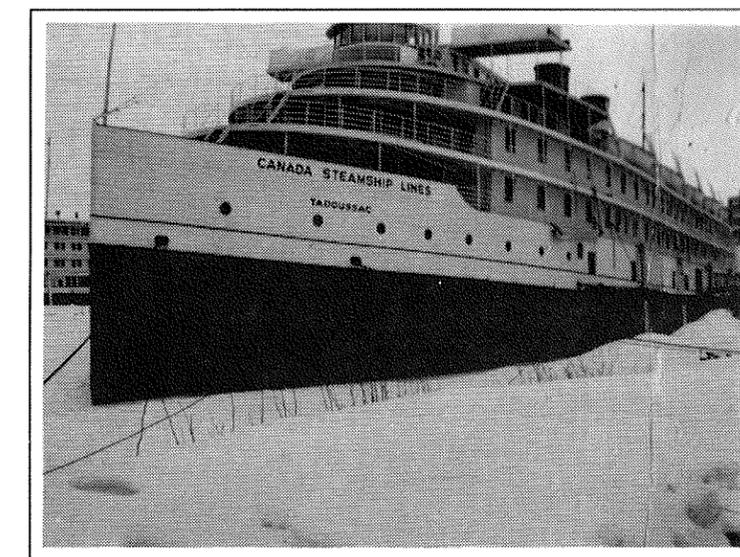
Le **Richelieu**, le **Tadoussac** et le **St. Lawrence** étaient toujours amarrés selon le même ordre, le premier étant le plus près de l'embouchure, suivi des deux autres. Le **Richelieu** était habituellement le premier des trois à entreprendre la saison de navigation. Ses croisières étaient de sept jours tandis que celles du **Tadoussac** et du **St. Lawrence** duraient trois jours. Au fur et à mesure que le grand ménage du printemps avançait, les vapeurs étaient toués jusqu'au quai où on finissait de les charger.

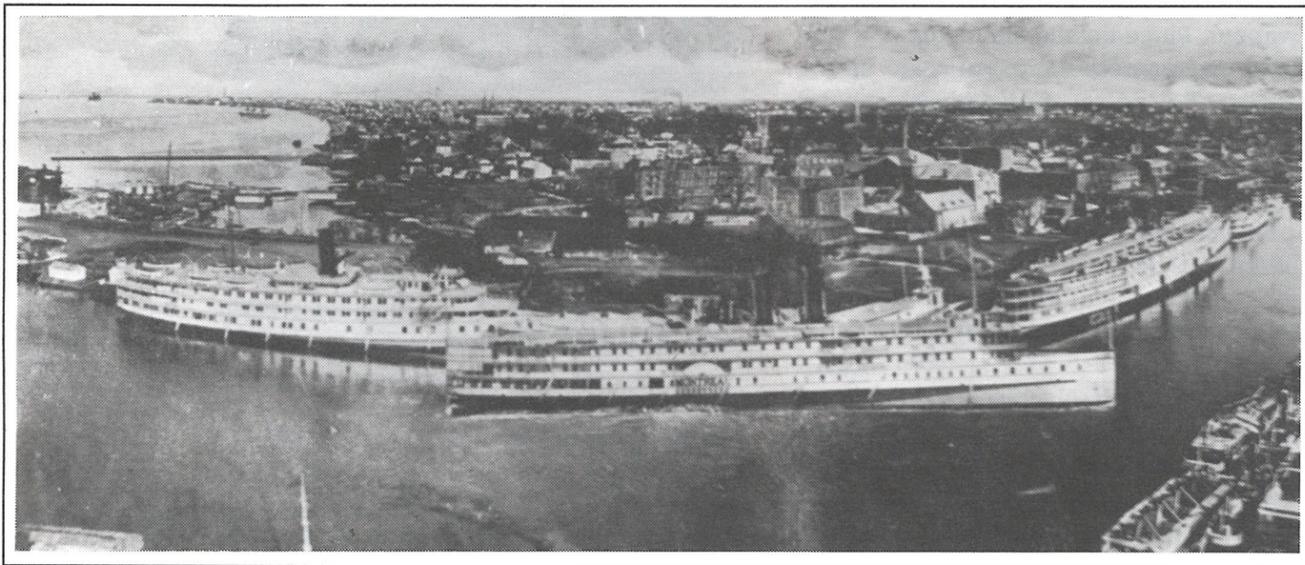
Ces vapeurs portaient bien leur surnom de bateaux blancs puisque la peinture employée à chaque printemps pour les rafraîchir était le fruit d'un mélange bien particulier à base de plomb que personne d'autre n'arrivait à obtenir !

Les gens de Sorel et des îles avaient

À gauche
Le **St. Lawrence** fut construit à Lauzon en 1927. Un peu plus long que le **Richelieu** (329 pieds) et beaucoup plus large (68 pieds), il était moins puissant (332 c.v.) Collection personnelle, Jean-Claude St-Arneault.

À droite
Le **Tadoussac** fut construit en 1928 aux chantiers de Lauzon. Long de 350 pieds et 70 pieds de large, la puissance du **Tadoussac** était de 325 c.v.. Sur la photo, le **Tadoussac** en hivernage à Sorel (collection personnelle, Jeanne Chauvette)





Des bateaux blancs dans le port de Sorel au début du XXe siècle, avant la construction des élévateurs à grains en 1929 (collection personnelle, Rosette Salvail).

Les vapeurs s'apprêtent à quitter le port. Sorel, le 15 avril 1944 (Fonds Groupe M.I.L. Inc., SHPS).

un profond attachement pour les vapeurs qui égayaient le paysage durant toute l'année. À cause des quartiers d'hivernement, les bateaux occupaient le port durant la saison morte et chaque printemps symbolisait la reprise d'activités économiques importantes pour la région. Même l'année scolaire était écourtée pour les étudiants qui avaient obtenu de la Canada Steamship Lines un emploi rémunérateur. (7)

Qu'est-ce qui nous reste des bateaux blancs à Sorel ?

Un bâtiment attenant à la Sorel Steel, aux abords du pont Turcotte. Ce bâtiment servait à la vente des billets aux passagers.



Les officiers du S.S. Richelieu au début des années 1950 (collection personnelle Juliette Salois)

Le Richelieu, le Tadoussac, et le St. Lawrence. Une photographie que plusieurs possèdent dans leur album de souvenirs ! (collection personnelle, Christiane Plante St-Germain).





NOTES ET RÉFÉRENCES

(1) Il s'agit des lots 40, 41, 42, 198, 199, et 200

(2) Les lots acquis portent les numéros les 44, 45, 46, 201, 203, 204, et 472.

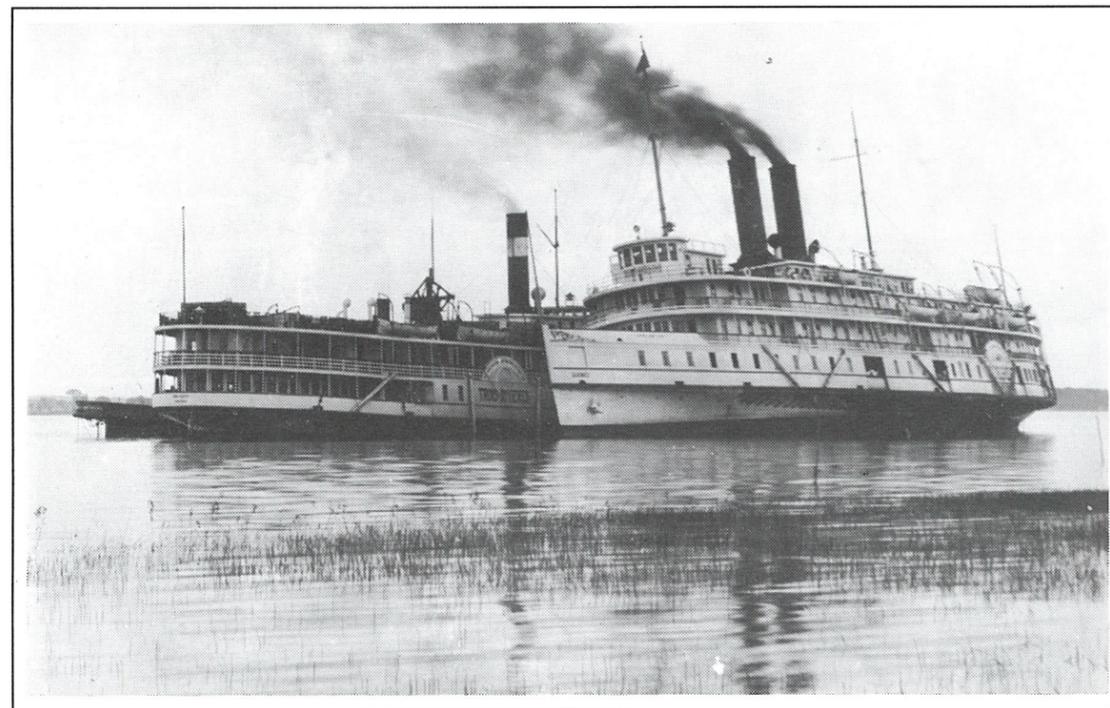
(3) *La Gazette de Sorel*, 4 décembre 1869.

(4) *La Gazette de Sorel*, 8 août 1876

(5) *Le Courrier de Sorel*, 1902

(6) *Le Courrier de Sorel*, 14 août 1914.

(7) Les informations portant sur les activités de grèvement ont été fournies par Roger Valois de Tracy.



Les vapeurs Trois-Rivières et Québec (collection personnelle, Nina Lenneville).

Incendies, naufrages et autres incidents

Linda Dufault et Christian Gariépy

La navigation à vapeur a connu des moments difficiles. Incendies catastrophiques, naufrages, collisions et sauvetages font en effet partie de l'histoire des bateaux blancs. Il ne s'agit pas ici de dresser une liste exhaustive de toutes les tragédies mais de rappeler quelques-uns de ces tristes événements.

Collisions et incendies

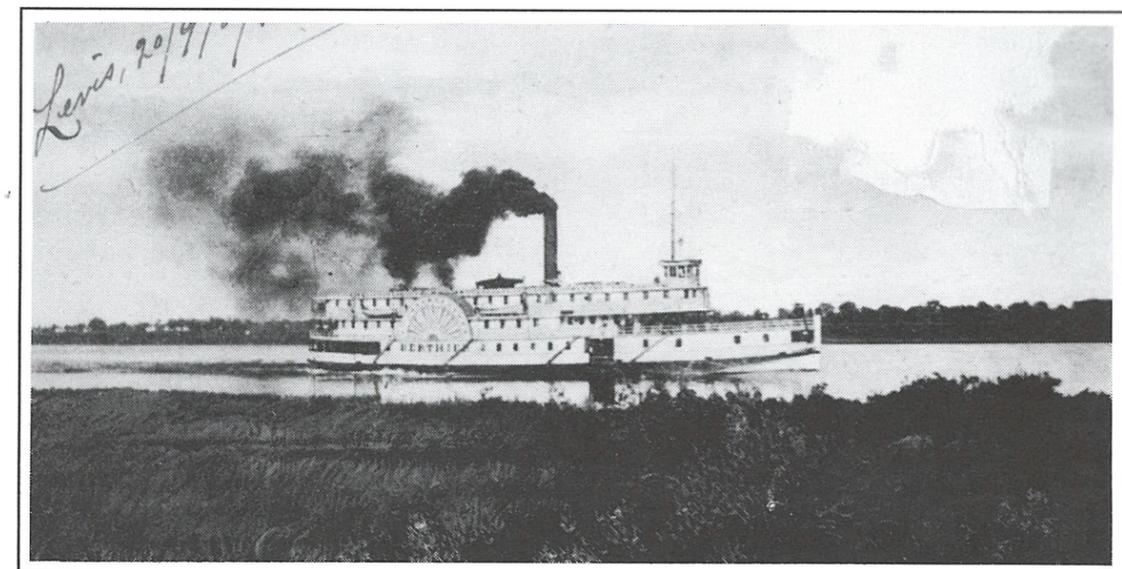
Le premier incident, selon la chronologie, s'avère être le plus meurtrier. L'incendie du vapeur **Montreal**, qui faisait la navette Montréal-Québec, fait 250 morts le 26 juin 1857, devant Cap Rouge. Parmi les rescapés, se trouvait Moïse Beauchemin, père de Hyacinthe, Georges et Albert, industriels de Sorel.(1)

Au quai de Pointe-au-Pic en 1884, brûle

le **Saguenay**, construit à Sorel en 1853 pour la nouvelle compagnie Québec & Trois-Pistoles Steam Navigation (2).

La collision du **Canada**, propriété de la Richelieu and Ontario Navigation, et du **Cap-Breton**, dans la nuit du 12 juin 1904, fait cinq victimes dont une de Sorel, Ovide Brunet. L'auteur Marc Mandeville rapporte que deux passagers, J.G. Desbarats et son épouse, de Sorel, nagèrent jusqu' à ce qu'ils atteignent une chaloupe pour ensuite regagner la ville en voiture. La collision eut lieu à un mille en aval du port de Sorel (3).

Le quotidien **La Presse** (4) annonce le 25 mai 1914 que le steamer **Berthier** a causé tout un émoi la veille dans le port de Montréal. Le traversier arrivait de Sorel avec 135 passagers. Les amarres et les passerelles avaient été mises en place et les passagers commen-



Le Berthier «en route», (Collection personnelle Jean-Claude St-Arneault).



çaient à descendre lorsque des flammes surgirent sur le pont en arrière de la cheminée. Heureusement, l'incendie ne fit que quelques blessés. Le vapeur sombra, enfoncé jusqu'au pont supérieur.

Le dernier voyage du **Montreal** se termina en tragédie. Parti de Montréal pour son dernier voyage de l'année 1926, le vapeur **Montreal** devait faire escale à Sorel avant de se rendre à Québec pour ensuite revenir à Sorel pour hiverner. Cependant, en arrivant vis-à-vis Saint-Joseph-de-Sorel, le 18 novembre, un incendie s'est déclaré à bord. Le feu aurait été causé par un cheval qui aurait fait tomber une lampe à l'huile (les bateaux de la C.S.L. transportaient régulièrement des animaux). L'incendie a fait trois morts parmi les membres de l'équipage dont un de Saint-Joseph-de-Sorel.

Le 14 août 1950, le **Quebec** est lui aussi la proie des flammes. Le **Quebec** se trouve alors à quatre milles du quai de Tadoussac qui est reconnu comme très difficile à accoster. Le feu s'est déclaré dans un endroit où l'on garde de la literie. Le capitaine Cyril Burch décide de tenter sa chance et d'accoster le navire, soulevant l'admiration pour son courage et son sang-froid. Avec son équi-

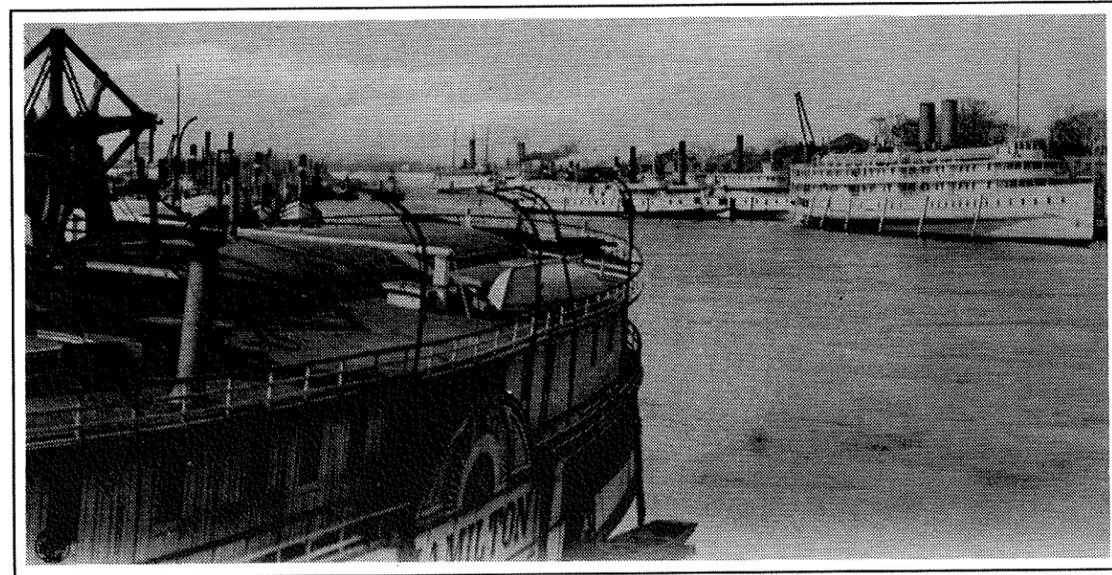
page, il a été en mesure d'éviter toute panique. L'incendie ressemble étrangement à celui qui s'est produit à bord du **Noronic** l'année précédente et qui a fait 118 morts. Le capitaine du **Quebec**, mécontent des conclusions de l'enquête du coroner, fera sa propre enquête. Il trouve un coupable mais sa preuve est jugée trop circonstancielle pour que des accusations soient portées. L'incendie du **Quebec** a fait sept victimes (5).

Naufrages et sauvetages

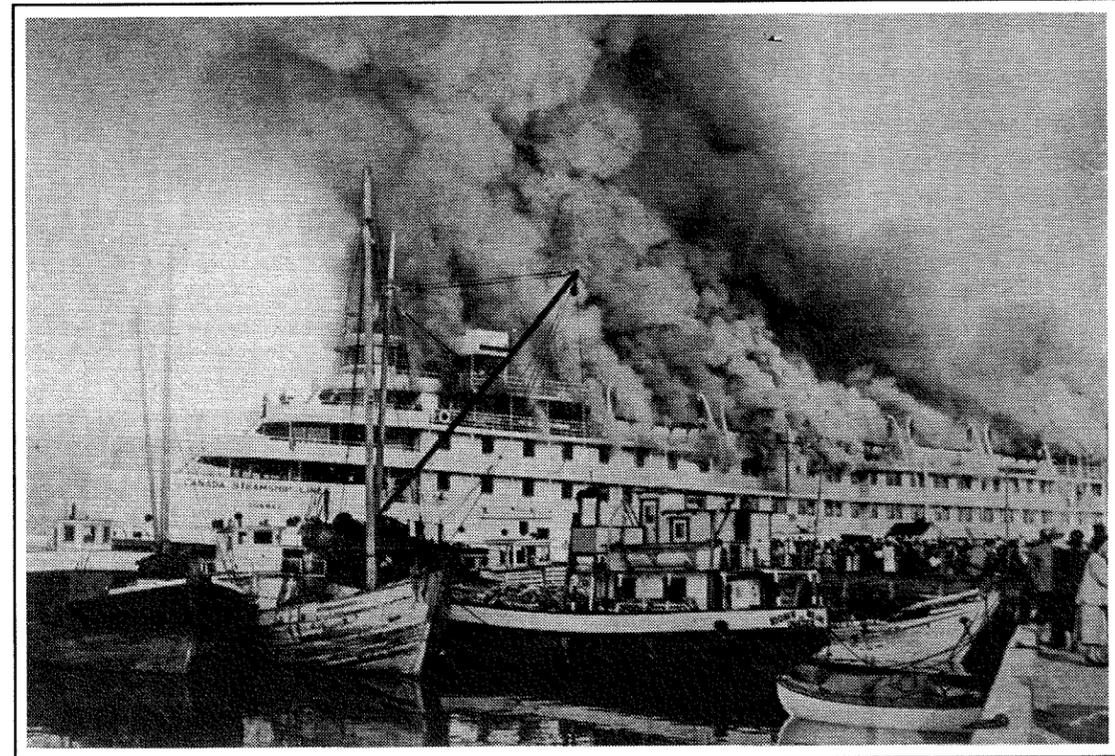
Des pages importantes de l'histoire de Sorel se sont écrites lors des inondations printanières, les débâcles provoquant des dommages matériels importants et même, hélas, des pertes de vie.

La débâcle sur le **Richelieu** et la **Yamaska** le 19 avril 1862, écrit Azarie Couillard Després, s'en prend violemment à la flotte de vapeurs:

«Le **Gaston Dawn** et un dragueur disparaissent, le **Napoléon** coule, le **Montreal**, l'**Yamaska**, l'**Aerolian** et plusieurs autres bateaux sont précipités dans le Saint-Laurent à travers la glace. Le vapeur **Unite** est mis en pièces, le **Cultivateur**, le **St-Pierre** coulent à



Partie du port de Sorel, (collection personnelle Jean-Claude St-Arneault).



Le **Quebec** est la proie des flammes, (*The Standard*, 2 septembre 1950 p.16).



Sauvetage des passagers, (*Idem* p.18).



fond, le **Victoria** est emporté. Le **Napoléon** et le **Victoria** étaient de tous ces bateaux, les plus luxueux, et servaient au transport des passagers entre Montréal et Québec. Le **Doré** faisait la traversée entre Berthier et Sorel, le **Yamaska** faisait le trajet de Montréal à Saint-Aimé (6).»

L'inondation dans les îles de Sorel, survenue trois ans plus tard constitue encore de nos jours un fait unique dans l'histoire de notre région. En tout, 34 personnes périrent, 71 bâtiments furent emportés. Les dommages matériels (instruments aratoires, bâtiments, bétail et culture) s'élevaient à 1 378 805 piastres. N'eut été le sauvetage par le **Cygne** et par d'autres vapeurs, par la vaillance des capitaines Labelle et Laforge et de Jean-Baptiste Lavallée, il est probable, écrit Couillard-Després, que nous aurions à enregistrer la perte du **Cygne** et aussi de plusieurs vies.»

Le **Sorelois** du 3 août 1886 rapporte que le vapeur **Passport** de la Richelieu and Ontario Navigation Company heurta un pilier de la nouvelle écluse de Cornwall. « La violence du choc fut telle que le vapeur coula à fond dans 15 pieds d'eau en un quart d'heure. Tous les passagers ont été débarqués, sains et saufs. Les pertes seront d'à peu près \$5,000 pour le remettre dans le même état.»

Plus d'une débâcle du Richelieu fit l'objet d'un spectacle saisissant, à preuve ce récit que fait le **Courrier de Sorel**, le 17 décembre 1901:

«Vers 6 hrs. dimanche soir, la glace du haut de la rivière s'est mise en mouvement et la débâcle a commencé à s'opérer. La glace avait près d'un pied d'épaisseur. Malheureusement, les chalands **St-Charles**, **St-Donat**, **Havest Clovis**, **Montcalm**, et plusieurs autres, qui se trouvaient en haut du pont du chemin de fer de la Rive Sud, n'étaient pas amarrés et ils partirent en dérive. En passant sous le pont ils furent démâ-

tés et, continuant leur marche avec la glace ils frappèrent le «**Canada**» dont les amarres cédèrent sous cette forte pression des chalands et de la glace et ce magnifique bateau partit, emportant avec lui, en passant le «**Columbia**» et tous les autres bateaux à la suite : «**l'Hudson**», le «**Florence**», le «**Julia**» le «**MacNahgton**», le «**Spray**», «**l'Hethel**» de la Cie Sincennes-MacNaughton», «**l'Emilia**», le «**Varsity**», le «**Daisy**», les trois phares flottants du Lac St-Pierre et quelques barges, qui tout d'un paquet vinrent se heurter sur le «**Saguenay**» qui fut jeté sur le «**Berthier**».

La rivière, depuis le quai de la Cie Sincennes McNaughton jusqu'au quai de la Cie Richelieu, est bloquée par les glaces et par ces bâtiments qui sont pêle-mêle, de travers, penchés, et une partie des menuiseries arrachées et brisées. Rien de plus triste à voir !»

NOTES

- (1) **Le Courrier de Sorel**, 26 juin 1914
- (2) En collaboration, **1534 à 1984. 350 ans de navigation dans Charlevoix**, 1984, p.18
- (3) Marc Mandeville, **De la voile à la vapeur. La vie maritime dans la vallée du Richelieu**, 1984, p.76
- (4) « 100 ans d'actualité » **La Presse**, 25 mai 1984 p.A-8
- (5) Edgar Andrew Collard, **Passage to the Sea The Story of Canada Steamship Lines**, 1991, pp.240-241
- (6) Azarie Couillard-Després, **Histoire de Sorel de ses origines à nos jours**, Montréal, 1926 p.209
- (7) Idem, pp. 209-216

Voyages de plaisir

Linda Dufault et Christian Gariépy

S'offrir une excursion à bord d'un vapeur par un beau dimanche de juillet, quel bonheur! Humer l'air frais du fleuve, rêver d'espaces infinis tout en voguant sur le lac Saint-Pierre, espérer croiser l'âme soeur sur un des ponts du navire... les bateaux blancs, pour plusieurs d'entre nous, symbolisent le romantisme d'une trop brève balade.

Bien avant l'apparition de l'automobile, Sorel accueillait à chaque été des milliers d'excursionnistes, partis de Montréal, de Trois-Rivières ou de la Vallée-du-Richelieu pour venir apprécier les «magnifiques bocages qui environnent notre ville» lit-on dans les journaux de Sorel. La **Gazette de Sorel** fait largement écho de ces «voyages de plaisir» qui viennent enrichir la vie sociale et culturelle de Sorel et «qui deviennent à la mode» écrit-on déjà en 1866.

«(...) nous ne devons pas oublier de mentionner non plus la visite que nous ont faite nos amis de St.Ours, St.Jean, etc., à bord du **Richelieu**. Dimanche en huit dernier Le **Richelieu** avait à son bord autant de passagers qu'il pouvait presque en contenir, avec aussi une bonne bande de musique de St. Jean, sur la bonne tenue de laquelle nous

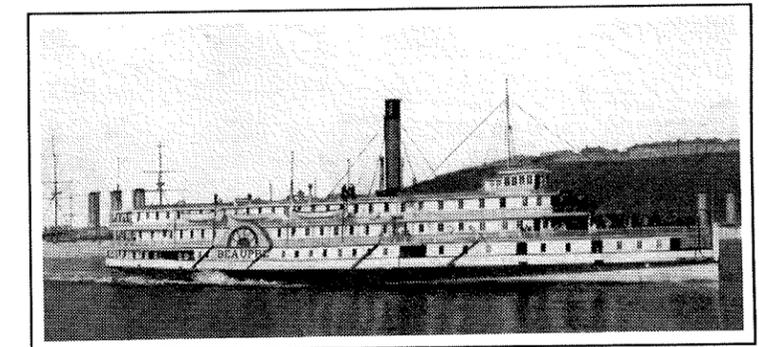
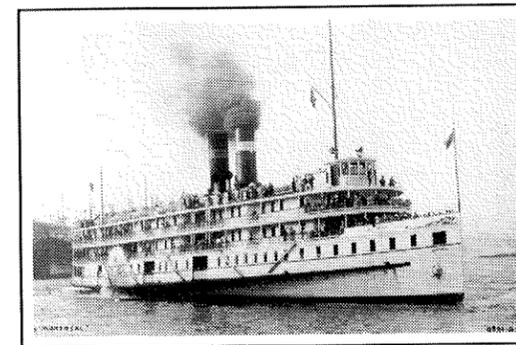
devons faire nos compliments bien mérités au village qui a l'avantage de la posséder. (...) Ajoutons que la société qui se trouvait réunie, ce jour-là, nous a paru des plus aimable, les belles et fraîches toilettes effaçaient presque cette distinction du beau et du laid sexe que la galanterie a rendu proverbiale. (...)

La Gazette de Sorel,
13 août 1857

Il en coûtait, en 1861, 50 cents (aller-retour) pour se rendre à Trois-Rivières à bord du **Cygne**. Son capitaine, Louis-Adélarde Senécal, devenu plus tard un puissant homme d'affaires montréalais, transportait des passagers qui s'en allaient assister aux courses.

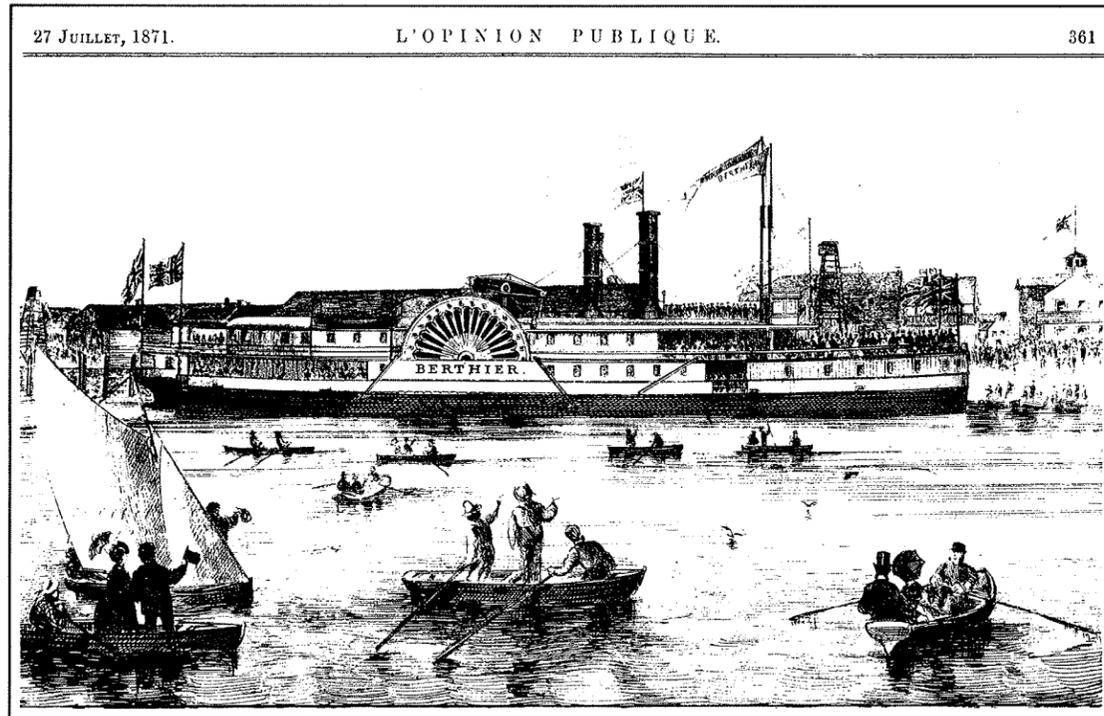
Le **Montreal** lancé en mai 1905 aux chantiers de Sorel. Il fut sous le commandement du capitaine LaFrance. La menuiserie fut exécutée par Olivier Lesieur de Sorel, les peintures et les décorations par John Busteed sauf le portrait du Cardinal Richelieu, une oeuvre de Suzor Côté. Le **Montreal** comptait 265 cabines, 16 chambres de bains. Une machine lavait et asséchait 6500 morceaux de vaisselle à l'heure ! Le chef de la cuisine fut un Sorelois, Ernest Thoutin. La force électrique du vaisseau est de 120 forces donnant 1500 lumières dont 900 pour la décoration... (Collection personnelle, Jean-Claude St-Arneault).

Le vapeur **Montreal**, construit en 1860 fut rebaptisé **Beaupré** en 1902 (collection personnelle, Jean-Claude St-Arneault).





«Pic-nique à Sorel le 1er juillet. Le vapeur Berthier arrivant au quai» lisait-on à propos de cette illustration publiée dans L'Opinion publique, le 27 juillet 1871 (archives de la SHPS).



La **Mouche à Feu**, affectée au transport de passagers entre Sorel et Berthier, offrait, pour la modeste somme de 25 cents, des navettes supplémentaires en 1901 aux personnes désireuses de visiter l'exposition agricole et industrielle de Berthier.

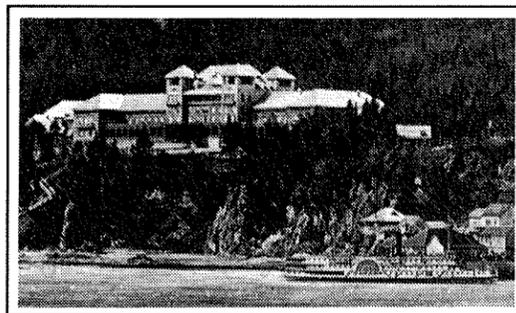
Le vapeur **Beaupré**, comme son nom l'indique, transportait lui des gens plus dévots vers la capitale québécoise des miracles, Sainte-Anne de Beaupré, tandis que d'autres navires conduisaient à Sorel des équipes sportives, comme en fait foi cette «note locale» publiée dans le Courrier de Sorel le 1er août 1913 :

«Un grand nombre d'excursionnistes sont venus de Montréal à Sorel, dimanche, par les vapeurs «**Berthier**» et «**Impérial**».

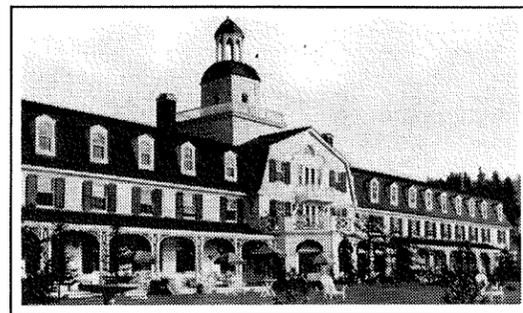
Le «**White Star**» a aussi amené de Trois-Rivières de nombreux excursionnistes, amis du club de baseball trifluvien. Ce club a joué, dans l'après-midi, au Parc Vassal, en présence de deux mille personnes, une intéressante partie. Il a, malgré un jeu bien nourri, été défait par les joueurs sorelois par sept points contre quatre.»

Autre activité sportive prisée par les Sorelois : la pêche!

À gauche
Vue du Manoir Richelieu à Murray Bay (extrait du livre Passage to the sea) construit en 1929.



À droite
Le Manoir Tadoussac (collection personnelle Christiane Plante St-Germain).



«Que ceux qui veulent faire un beau voyage d'agrément autour des Iles de Sorel, n'oublent pas que le vapeur **Sorel** a commencé ses excursions du jeudi, de Sorel à St-Aimé. Départ de Sorel à 8 heures a.m. et retour vers 6 heures p.m.. Le **Sorel** arrêtera aux Iles en passant pour débarquer les personnes qui veulent faire la pêche, et il les reprendra dans l'après-midi.»

Le Courrier de Sorel
17 juin 1902

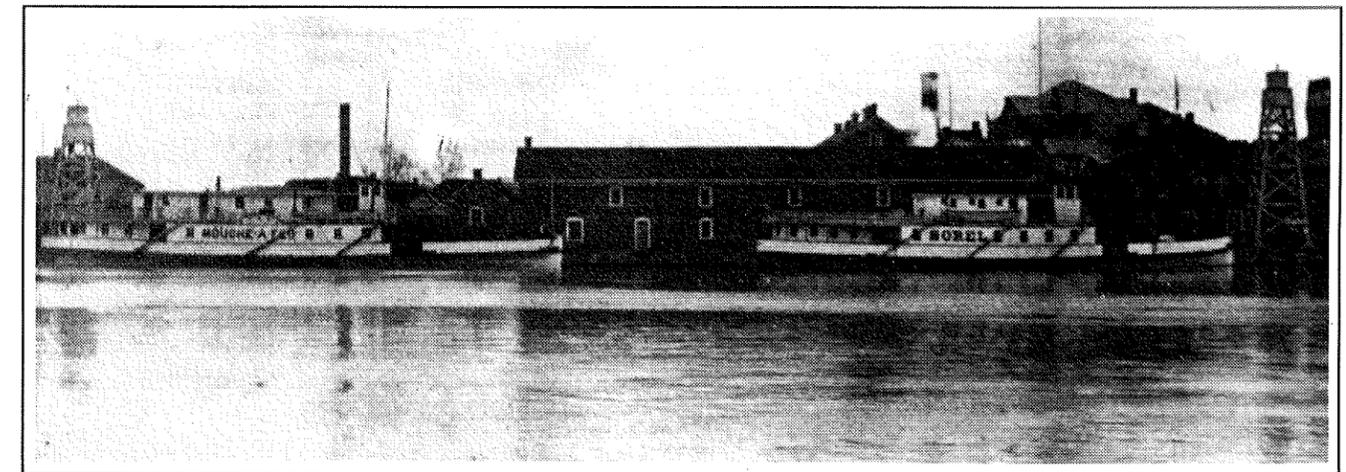
Les organismes de bienfaisance ont aussi recours aux voyages de plaisir pour financer leurs bonnes oeuvres. Le Courrier de Sorel annonce le 6 juin 1902 une excursion à bord du **St-Laurent** entre Sorel et Montréal «au profit du Collège du Sacré-Coeur pour l'achat de meubles pour les classes». Trente ans plus tôt, la Gazette de Sorel avait publié une annonce pour une excursion de deux jours Sorel-Québec «sous le patronage de son honneur le maire de Sorel au profit des pauvres à bord du Canada. Capt. Mailhot.»

La navigation de passagers, axée sur le tourisme, s'est développée à la fin du siècle dernier. Le président de la Richelieu & Ontario Navigation, Louis-Joseph Forget, constate que les Américains visitent de plus en plus le Québec et il les soupçonne de vouloir voyager à bord de navires plus con-

fortables. Il commande trois nouveaux vapeurs dont le **Montreal**. Ayant un sens assez évident de la prospection, le dirigeant invite ses employés, devant se rendre aux Etats-Unis pour prendre possession d'un nouveau navire, le **Virginia**, à visiter les principaux hôtels de Philadelphie afin de s'enquérir des nouveautés dans le domaine de l'hôtellerie. La compagnie décide au début du siècle d'exploiter deux sites de villégiature dont elle est propriétaire : elle double la superficie de l'hôtel Tadoussac et entreprend la construction du premier manoir Richelieu.

La compagnie, baptisée Canada Steamship Lines depuis 1913, est passée maître dans l'art d'agencer les horaires du **Richelieu**, du **Tadoussac** et du **St.Lawrence** offrant ainsi un large éventail de circuits entre Montréal, Sorel, Québec, Murray Bay (Pointe-au-Pic), Tadoussac et Chicoutimi. Il était alors possible de partir à bord de l'un des vapeurs, d'être hébergé à l'un ou à l'autre des établissements hôteliers, ou encore de simplement aller jouer une partie de golf à Murray Bay et de revenir quelques jours plus tard avec un autre vapeur. Il était aussi possible de voyager en bateau blanc... avec son auto. Les véhicules étaient placés avec les marchandises et, rendus à destination, leurs propriétaires les reprenaient pour le trajet du retour.

Les vapeurs **Mouche-à-Feu** et **Sorel** ont tous deux servi de traversier entre Sorel et Berthier (Archives Musée Mc Cord)





Voyage de déplaisir

Linda Dufault

Ainsi titrait la **Gazette de Sorel**, le 3 juillet 1872, rapportant le triste récit d'une excursion qui a mal tourné lors du cinquième anniversaire de la Confédération! Une association appelée «Montreal Workingmen's Mutual Benefit Society» qui avait pourtant l'habitude de visiter annuellement Sorel, a perdu le contrôle des deux mille personnes qui ont envahi le **Trois-Rivières** et le **Berthier**.

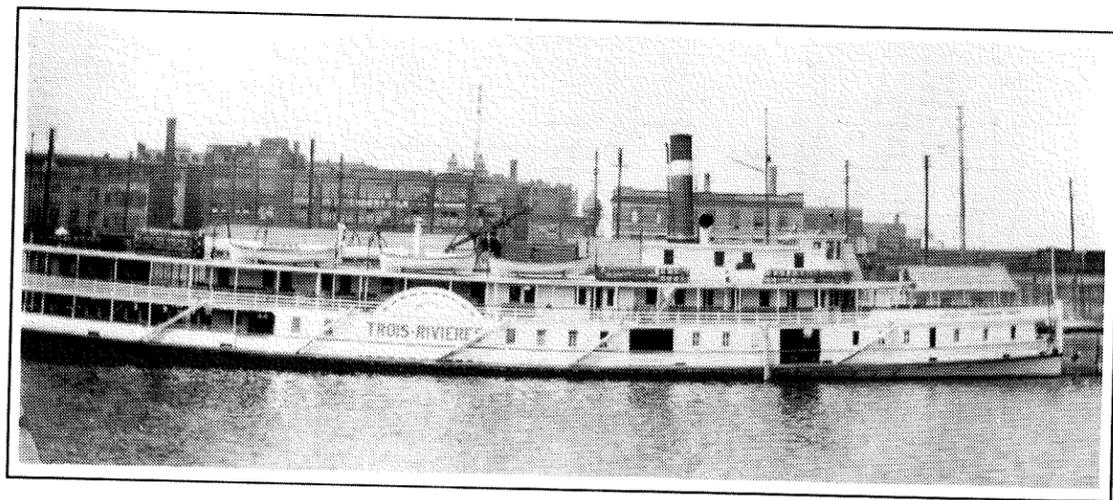
«Dès le départ de Montréal, on s'est rendu maître des bateaux, et, soit par défaut d'organisation ou autrement, un surcroît de trois ou quatre cents personnes, composé de l'écume de Griffintown et des autres faubourgs de la grande cité, a pris place à bord des bateaux.

(...) Aussitôt après leur arrivée la plus grande partie des voyageurs s'est dirigée vers le bosquet de pins qui avoisine l'église pour jouir à loisir des agréments qu'offre ce magnifique endroit.»

Un violent orage força les touristes à se

mettre à l'abri. Le journal déplore les malheureux incidents survenus dans l'église Saint-Pierre où se sont massées deux cents personnes, «des gens sans honneur ni religion (qui) se sont livrés à des irrévérences et des indécences qu'il serait trop honteux de décrire». Après l'orage, plutôt que de regagner les vapeurs, une bataille générale éclata au centre-ville.

«(...) Ils se déchiraient entre eux et attaquaient tous les citoyens qu'ils pouvaient rencontrer, les assommant à coups de pierres et de bâtons. Les vitraux et les autres ouvertures des magasins et des maisons en ont grandement souffert. (...) Une grêle de pierres tombait sans cesse, et naturellement il y a eu beaucoup de blessés. Plusieurs châssis du **Berthier** ont été défoncés par les pierres que retournaient les citoyens (...) Cinq de ces vagabonds ont pu être saisis et écroués dans notre prison...»



Le vapeur **Trois-Rivières** (collection personnelle, Nina Lenneville).

Une dernière vocation

Christian Gariépy

Les bateaux à vapeur qui servaient au transport des passagers sont disparus du fleuve depuis plusieurs années. Mais tous n'ont pas fini pour autant à la ferraille après leur service. Ces bateaux qui ont participé au développement des régions, qui ont traversé les guerres et les crises économiques ne pouvaient disparaître d'une façon aussi simple.

Le premier bel exemple de cette extraordinaire longévité, c'est le **Richelieu**. Premier navire de la Compagnie du Richelieu, il termine ses jours 114 ans plus tard en 1954, comme traversier à Valleyfield, sous le nom de **Beauharnois**.

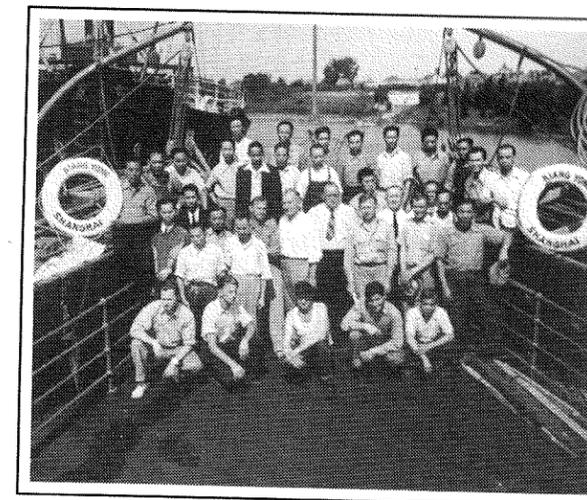
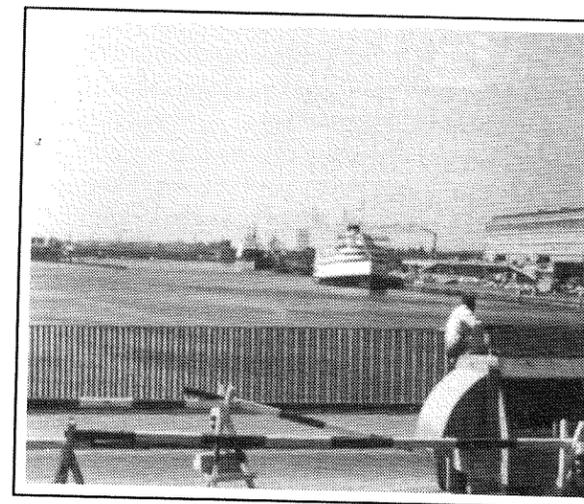
Vous vous demandez qu'est devenu le **Saguenay**? Ce navire fut construit en 1911 par la Fairfield Company de Govan en Angleterre. La Canada Steamship Lines s'en est départi en 1946, après cinq ans d'attente d'une offre intéressante. N'ayant pu obtenir plus de 85 000 dollars, le bateau fut vendu à la Wah Shang Steamship Company. Rebaptisé le **Kiang-Yong** après avoir subi

des modifications aux chantiers de Marine Industries Limited de Tracy, il naviguait sur le fleuve Yang-Tsé en Chine. Un typhon provoqua son naufrage en 1951.

Des trois navires qui quittent Sorel en 1966 pour l'Europe, le **Richelieu** et le **St. Lawrence** finissent à la ferraille. Cependant, l'histoire du **Tadoussac** continue et elle est pour le moins surprenante. Ce navire a servi de refuge à des Juifs polonais qui cherchaient asile au Danemark. Il fut ensuite rebaptisé le **St. Lawrence** pour être utilisé comme auberge à Copenhague et, selon les dernières informations connues, il aurait été réaménagé en hôtel de luxe à Jeddah, en Arabie Saoudite. Son nouveau nom est le **Red Sea Palace Hotel**.

À gauche
Dans le port de Copenhague, un souvenir de Sorel, (fonds Louise Valois-Liensens).

À droite
L'équipage du **Kiang-Yong** prend possession du navire, (Fonds Groupes M.I.L. inc. SHPS).





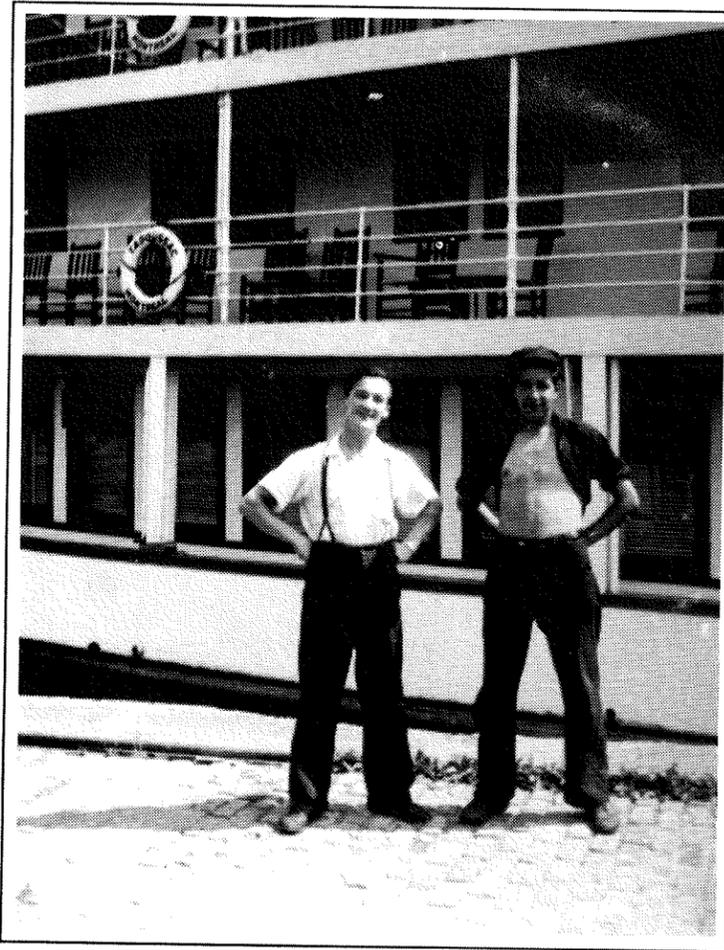
Cinq ans à bord du Tadoussac

Linda Dufault et Christiane Plante St-Germain

Pierre-Émile Bergeron devint, à 16 ans, un employé des «gros blancs». Il a agi, entre 1946 et 1951, comme chauffeur, huileur et graisseur à bord du **Tadoussac**.

«Entre copains»
Gérard
Courchesne et
P.E. Bergeron
(collection per-
sonnelle Pierre-
Émile Bergeron).

«Mon travail de chauffeur consistait à faire de la steam (vapeur). Il y avait, sur le **Tadoussac**, la boiler room I et la boiler room II et chacune avait trois boilers (bouilloires) et une grosse cheminée. On se servait d'une huile épaisse qui, chauffée à pression, for-



mait de la vapeur qu'on transférait dans les engins à quatre cylindres» raconte ce pré-retraité de MIL-Tracy.

Pour chaque quart de travail, l'équipage était constitué de deux chauffeurs, deux graisseurs, un ingénieur, un assistant-ingénieur et un régleur d'eau. Les employés étaient répartis sur trois quarts de travail.

Les risques d'accidents étaient grands, note monsieur Bergeron qui s'est brûlé une main une fois, à cause de certains équipements. «Le crankshaft (vilebrequin) roulait vite et on devait se mettre la main là pour tâter si c'était chaud. Mais cependant chacun connaissait son travail et le faisait bien, alors on ne déplorait de tels accidents que très rarement.»

Les graisseurs répondaient aux demandes de manoeuvres du capitaine : first speed, de reculons, par en avant, full speed, stop, stand-by...

«Un jour, on est parti d'en bas avec juste un engin, l'autre voulait pas fonctionner. Des gars de la compagnie sont embarqués à Québec et ont fini par réparer l'engin rendu à Montréal. Ce n'était pas dangereux mais on allait moins vite.»

Pierre-Émile Bergeron rapporte, sourire en coin, qu'il arrivait au **Tadoussac** de se déplacer moins vite à cause de l'équipage... qui donnait moins de vapeur aux engins afin de prolonger la présence de leurs petites amies à bord du navire pour une excursion Sorel-Montréal! «Les gars n'avaient pas le droit d'aller sur les ponts des passagers mais ils désertaient quelquefois le dimanche pour

être avec leurs blondes. Alors ils se déguisaient pour ne pas se faire reconnaître par les chefs. Le capitaine Delage et un dénommé Archambault, 3e maître, étaient sévères mais d'autres se montraient plus tolérants.»

Il y avait sur les ponts des «deck patrol», des hommes qui surveillaient en cas de feu. Après l'incendie du **Québec**, en 1950, les membres de l'équipage étaient soumis à de rigoureux exercices de feu.

Monsieur Bergeron se rappelle aussi des travaux de gréage et de dégréage des bateaux blancs. «Amarrés près de la Sorel Steel pour l'hiver, les bateaux étaient sales au printemps. Les femmes nettoyaient à l'intérieur, les hommes à l'extérieur. Un plombier de Sorel, un dénommé Garceau, voyait à nettoyer les réservoirs d'eau potable et on employait un mélange fait avec de la bière pour ce travail; ceux qui y avaient travaillé toute une journée se retrouvaient par mal chauds à la fin de la journée. D'autres changeaient les morceaux défectueux qui étaient réparés à la machine shop de Marine Industries.» À l'automne, lors du dégréage des navires, ce qui restait des marchandises était offert à l'orphelinat de Sorel.

Beaucoup de matelots venaient de Charlevoix, le personnel de «l'engine room» était composé de gens de la région : Jacques Cournoyer et Félicien Valois de l'île Saint-Ignace, Jean-Côme Cournoyer de Sorel, Gilles Valois, aussi de la région, Alex Latour et Roland Laforest, tous deux de Saint-Ignace qui furent 3e et 4e ingénieurs. Pierre-Émile Bergeron conserve d'excellents souvenirs de ses anciens collègues de travail. Un événement l'a marqué cependant, le décès du chef-ingénieur, M. Napoléon Crépeau: «Il est venu me voir dans le «boiler room». Il m'a demandé comment j'allais et s'est écroulé. En arrivant à Tadoussac, ils l'ont envoyé par camion à Bagotville où il fut exposé et ensuite l'ont embarqué sur le **Tadoussac** où il fut exposé aussi. Tout le long du parcours,

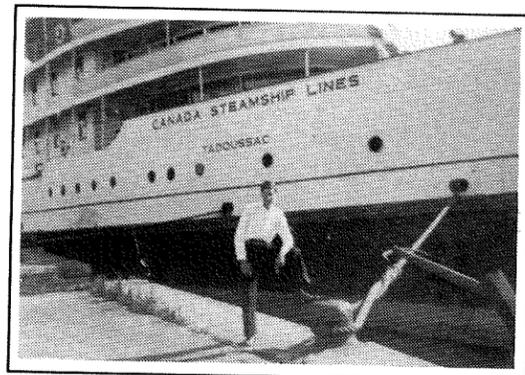


P.E. Bergeron
en 1950
(idem).

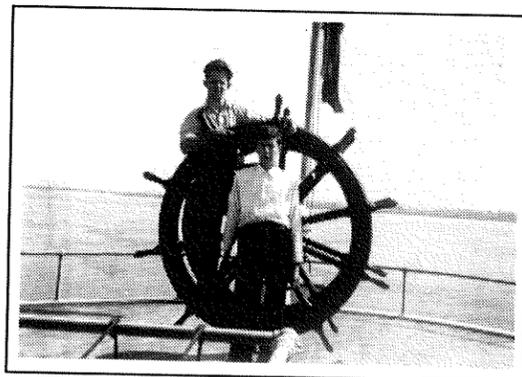
lors de nos arrêts, les gens venaient lui rendre hommage. À Sorel (il habitait sur la rue George), l'orchestre du navire joua une marche funèbre. L'équipage défila au pas militaire. Monsieur Crépeau fut exposé à l'hôpital Général et, au retour de Montréal, on nous a donné une heure pour pouvoir lui rendre un dernier hommage.»

Avant de s'em-
barquer, (idem)





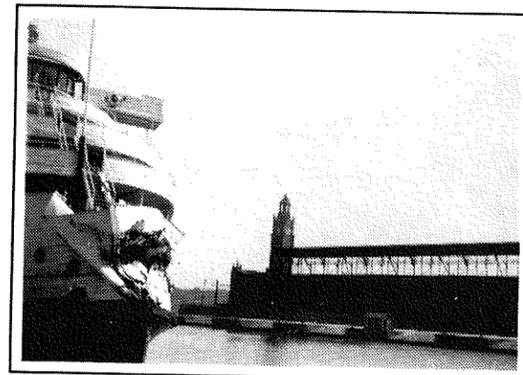
P. E. Bergeron à l'ancre près de «son» Tadoussac, (idem).



Déjà à la roue ? (idem).



En attendant le «gros», fin des années 40 (idem).



Quel dommage! Collision avec le Carinthia 1961, (idem).

De tous ses souvenirs, le plus beau aux yeux de Pierre-Émile Bergeron est celui qui l'amène près du Cap Trinité, dans le fjord du Saguenay. Le **Tadoussac** ralentissait, ses phares éclairaient la falaise pour saluer la statue de la Vierge, protectrice des marins. Les passagers lançaient des sous...

Travailler à bord des bateaux blancs, de conclure Monsieur Bergeron, représentait bien plus qu'un emploi. « Il était beau dans le temps le fleuve Saint-Laurent et ses îles. On avait une heure pour visiter les différents endroits lorsqu'on ne travaillait pas. On pouvait voir des marsouins, des baleines blanches, et même voir la démarcation entre l'eau douce et l'eau salée. Tout était si beau ! »

Et, le regard voilé, Pierre-Émile Bergeron, repart, par la pensée sur son **Tadoussac**...

Un voyage de noces à bord des «Gros blancs»

Christiane Plante St-Germain

Marie-Laure Pelletier, née aux États-Unis, arrive à St-Aimé vers l'âge de six ans, puis déménage à Saint-François à 13 ans. Après avoir fréquenté Maurice Lavallée pendant quelque années, ils décident de s'épouser au mois de juillet 1946. Ils s'informent auprès de la C.S.L. pour avoir une réservation sur un des Bateaux Blancs. On leur propose de les rappeler s'il y a une annulation car tout est réservé à cette période de l'année, ce qui fut le cas. Ainsi, ils devancent leur mariage au lundi 24 juin 1946.

Québécois, on ne pouvait pas se marier si les bateaux blancs n'étaient pas... du voyage de noces.

Ils se marient tôt le matin et se rendent en autobus à Montréal et embarquent le soir sur le **St. Lawrence**. On leur souhaite la bienvenue, leur assigne une table pour la durée du voyage et leur montre leur cabine avec hublot sur le 2e pont. Les amis qui étaient allés les reconduire à Montréal suivent le bateau jusqu'à Sorel puis jusqu'à Trois-Rivières. Le bateau arrête à Trois-Rivières pour embarquer des passagers, puis fait un arrêt de trois heures à Québec pour permettre aux gens de visiter le Vieux Québec. Ensuite on repart vers Murray Bay (La Malbaie) et Tadoussac. «L'entrée dans le Fjord est magnifique, l'orchestre joue l'Ave Maria et la cloche salue la Vierge nichée sur le Cap Éternité. D'ailleurs tout le long du parcours, le paysage est magnifique et puis il y a peu de tempêtes sur le Saint-Laurent à ce temps de l'année. «se souvient madame Lavallée habitant maintenant Pierreville.» Après un arrêt de quatre jours au Château Murray, ils reviennent par le **Tadoussac** jusqu'à Sorel où ils débarquent.

Comme pour des centaines d'autres



Une journée mémorable et... si romantique! (collection personnelle, Marie-Laure Lavallée)



Souvenance du Terrebonne et d'autres vapeurs sur le Richelieu

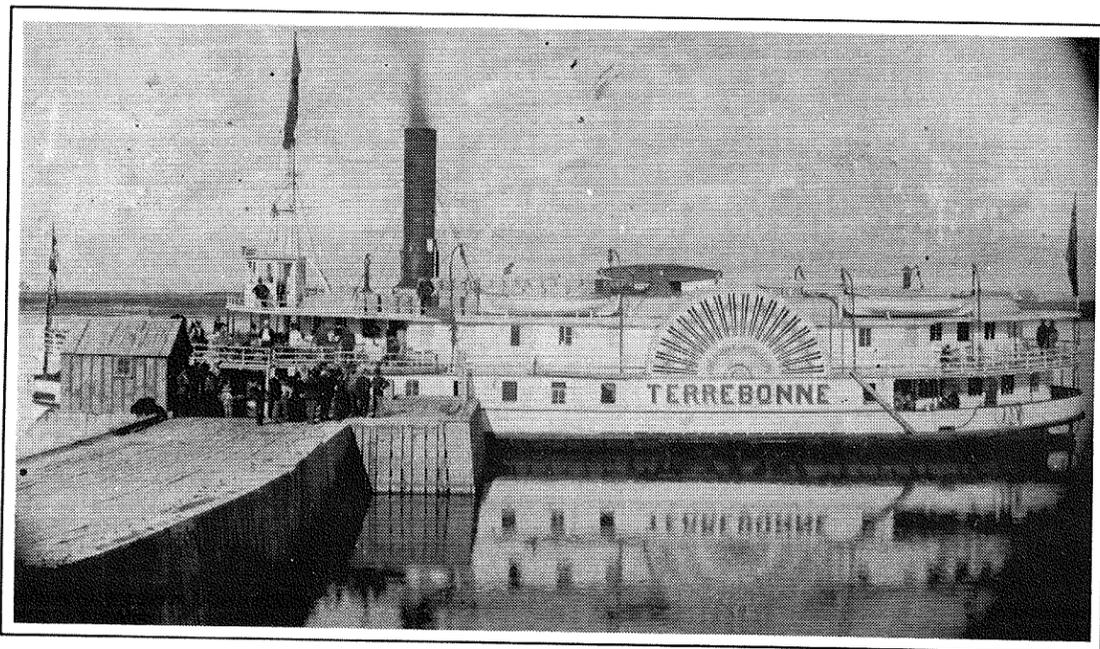
Linda Dufault

René Lemay de Saint-Ours a bien des histoires à partager concernant la navigation à vapeur sur la rivière Richelieu et pour cause! Âgé de 92 ans, il jouit d'une excellente mémoire dans laquelle il puise généreusement. Ayant vécu 87 années en face des écluses de Saint-Ours, ce cultivateur à la retraite raconte avec verve ses souvenirs du **Terrebonne** et des autres vapeurs qui empruntaient le Richelieu.

Le **Terrebonne** fut construit en 1871 pour la Compagnie du Richelieu. Pendant ses soixante années en opération, ce vapeur s'est fait connaître pour le transport de passagers et de marchandises entre Chambly et Montréal, arrêtant aux quais des municipalités longeant le Richelieu et la rive sud du Saint-

Laurent. Selon le journal du temps, (1) le **Terrebonne** mesurait 150 pieds de long et 36 de large. Il avait deux ponts, l'un destiné aux passagers, l'autre au bétail et à la marchandise. Son salon, moins spacieux que celui du **Chambly**, construit en même temps, mesurait 100 pieds et comprenait huit cabines. L'engin de 36 forces, fut manufacturé à Sorel par l'entreprise Pontbriand et Bellerose. Sa capacité d'accueil aurait été de 700 passagers (2).

René Lemay se souvient du **Terrebonne** pour les animaux et les marchandises qu'il transportait. «Les cultivateurs vendaient leurs animaux à un commerçant; à Saint-Ours, c'était Adélard Archambault. Les animaux étaient placés dans un parc, au quai prêts à



Dernier vapeur à sillonner la rivière Richelieu entre Sorel et Chambly, le **Terrebonne** fut démoli en 1945 (fonds Gustave Gouin, SHPS).

embarquer. Lui (Archambault) les revendait à Montréal». Le **Terrebonne** transportait aussi des grains livrés au moulin des écluses.

Monsieur Lemay se rappelle de plusieurs autres vapeurs qui passaient les écluses, montant des barges chargées de pulpe de bois pour être vendue aux États-Unis: «J'ai vu l'**Hudson** monter 20 barges ! Les petites écluses ne laissaient passer que deux barges à la fois. Ça pouvait prendre une demi-journée pour franchir «la dam» de Saint-Ours. L'**Hudson** marchait à palettes, le **Rival** aussi. «Les barges revenaient au pays, chargées de charbon.»

Les «petites» écluses, remplacées entre 1930 et 1933, n'avaient que 200 pieds de long. Elles étaient trop petites pour plusieurs vapeurs dont l'**Imperial** (3) qui ne pouvait se rendre plus loin. «Il s'arrêtait aux écluses mais au village aussi, où y'avait des hôtels, un tenu par un Tétreault, l'autre par un Dupré! Les navigateurs qui restaient à Saint-Roch venaient de ce côté de la rivière pour prendre un verre. Il ne se vendait pas de boisson à Saint-Roch.» Certains membres de l'équipage du **Terrebonne** vivaient à Saint-Roch: les Adélard Salois, Joseph Coutu, Victor Laviolette. (4)

René Lemay préférait regarder passer les bateaux que de les prendre. Il se rappelle cependant une visite à Montréal à bord du **Terrebonne**. «Je me souviens que quelqu'un jouait du piano» ajoute ce fils et petit-fils de maîtres-éclusiers.

Le **Terrebonne** fut la propriété, en 1913, d'un monsieur Lamothe de Saint-Denis et, dans les années 20, de Georges Dansereau et Fils, marchands de bois de Greenville. Le navire cesse ses opérations sur le Richelieu en 1932 pour finir dans la décrépitude comme en fait foi cette note dans **L'Écho de la Marine** du 22 juin 1945 :

«Ce navire mû par des roues à palettes est le plus vieux et le plus connu des bateaux

désaffectés qui reposent dans notre cinquième maritime.»

Propriété de Marine Industrie depuis août 1942, le **Terrebonne** fut démoli en décembre 1945 (5).

NOTES ET RÉFÉRENCES

(1) *La Gazette de Sorel*, 22 avril 1871

(2) *Le Sorelois*, 14 juillet 1882

(3) En 1913, l'**Imperial** appartenait à Alexandre Desmarreau de Montréal et hivernait dans le port de Sorel.

(4) En collaboration, *Album-souvenir Saint-Roch-de-Richelieu. 1859-1984*, 1984, pp 92-93.

(5) Ibid.



La navigation de croisière au temps de la guerre

Christiane Plante St-Germain et Linda Dufault

Jean-Georges Péloquin de Saint-Joseph-de-Sorel a entrepris en 1942 sa carrière de navigateur à bord du **St.Lawrence**. C'était durant la deuxième guerre mondiale. Le conflit n'a pas empêché l'organisation de croisières sur le fleuve et sur le Saguenay.

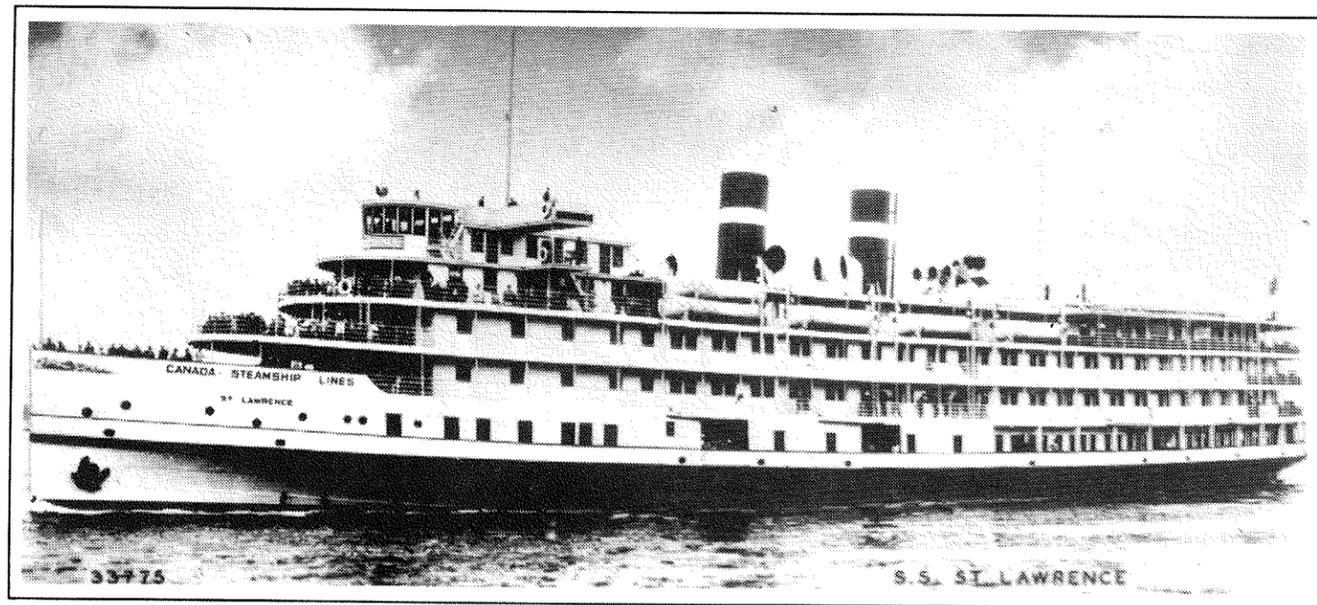
Monsieur Péloquin avait falsifié son âge, laissant croire qu'il avait 16 ans au moment de son embauche alors qu'il n'en avait que 15. «J'avais reçu en 1944 mon papier d'enregistrement pour l'armée mais mes parents ne me l'ont pas fait parvenir ce qui a fait de moi un déserteur, même si je n'avais en réalité que 17ans. On m'a fait passer un examen médical mais à cause d'une malformation à un pied, je n'ai pas eu à y aller» se rappelle-t-il.

Faute d'employés à cause de la guerre, la

Canada Steamship Lines engage à partir de 1946 des femmes pour remplacer les serveurs manquants. Jean-Georges Péloquin fut lui-même promu à un poste d'ingénieur même s'il n'avait pas ses papiers. Il y avait pénurie de main-d'oeuvre !

Néanmoins, le **St.Lawrence** employait 200 personnes pour satisfaire ses 1200 touristes pour chaque croisière de trois jours. Le navire n'a jamais cessé de naviguer durant la guerre quoiqu'il a du modifier, pendant une saison, son horaire de façon à voyager de nuit, lumières décoratives éteintes. M. Péloquin se souvient qu'une chaloupe venait à la rencontre du **St.Lawrence** à la hauteur de Saint-Jean, île d'Orléans, pour s'informer du nombre de passagers. «Tous les bateaux étaient ainsi arrêtés» note-t-il.

De 1942 à 1951, Jean-Georges Pélo-



Le **St.Lawrence**, (collection personnelle Jean-Claude St-Arneault).

quin a effectué 900 voyages, d'abord à titre de mousse (pendant trois semaines!) ensuite comme chauffeur, huilleur, ingénieur junior et ingénieur. «L'ouvrage n'était pas difficile mais la chaleur de l'engine room (salle des moteurs) était pesante. Le **St.Lawrence** avait deux moteurs de 2500 forces chacun. Il y avait six bouilloires à pistons, alimentées à l'huile, qui donnaient de la vapeur. Le réservoir d'huile était d'une capacité de 90 000 tonnes. On le remplissait à chaque deux voyages à l'Impérial Oil ou à la raffinerie de la compagnie Shell. L'ingénieur avait un «note book» qui servait pour ses rapports.

Une fois M. Péloquin s'est brûlé à cause d'un boyau. Les risques d'accidents étaient grands : «Les moteurs étaient ouverts et on devait les graisser pendant qu'ils marchaient».

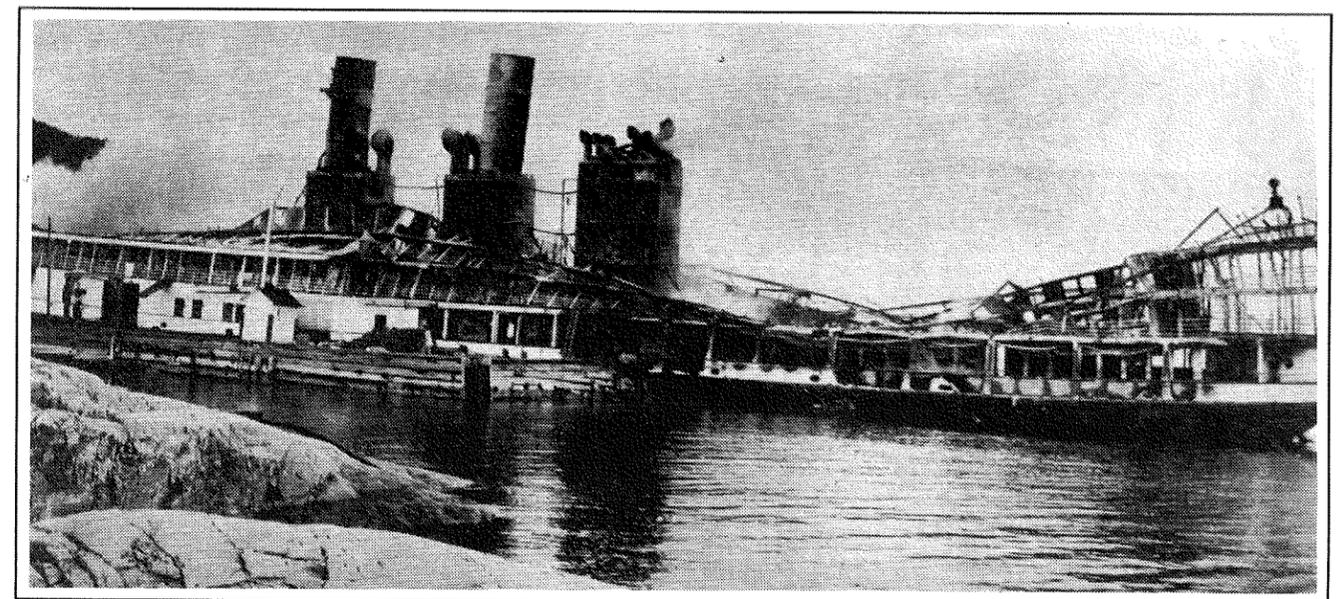
Les salaires étaient bons, ajoute-t-il. Il a d'abord reçu 45 dollars par mois, nourri, logé et habillé, puis 78 dollars par mois, comme chauffeur, aux mêmes conditions. Quand il n'était pas en service, il lui arrivait d'aider les «bell boy» à transporter les valises moyennant deux cents chacune.

Bien que ses premières expériences de

travail à bord du **St.Lawrence** datent de 50 ans, Jean-Georges Péloquin se souvient très bien du personnel à l'emploi de la CSL; les personnes suivantes avaient, chacune, un département à leur charge : Napoléon Péloquin (menuiserie), Jos Garceau (plomberie), Armand Thérout (électricité), Adélar Deschênes (peinture), Jean-Baptiste Valois (manoeuvre), Jean-Jacques Poliquin (bureau), Joachim Bouchard et Romulus Paul (commis) et Armand Baque (lavage).

Sorel servait de port d'hivernage et d'appareillage des quatre «gros» : le **Quebec**, le **Richelieu**, le **Tadoussac** et le **St.Lawrence**. «La compagnie se servait en partie du monde qui navigait pour gréer et dégréer. Ça leur donnait de l'ouvrage en dehors de la saison de navigation qui était de juin à septembre.» Quand le **Quebec** a brûlé en 1950, c'est le **St.Lawrence** qui a pris sa place dans le port, près du pont des chars. Il se souvient de l'incendie du **Quebec** «En passant, on l'a vu au quai de Tadoussac tout brûlé.» Jean-Georges Péloquin se rappelle d'un accrochage entre le **St.Lawrence** et un navire italien, le **Maria Polina**, dans le fjord du Saguenay. Le navire étranger n'avait pas de système de radar. «Heureusement que les gens étaient dans la salle à manger en train

Le **Quebec** après l'incendie, (The Standard, 2 septembre 1950 p.16)





de souper car il n'y a eu qu'un seul blessé.»
Le **Maria Polina** sur son passage arracha sept ou huit chambres du **St.Lawrence**.

L'incendie du **Quebec** a eu pour effet que la CSL a fait installer des cloisons protectrices sur le **St.Lawrence** aux chantiers de Lauzon à l'automne 1950. «Le bateau est revenu tard, à Sorel, le 11 novembre. On a travaillé à le dégréer puis le 26 décembre, je me suis marié!»

Monsieur Péloquin conserve de beaux souvenirs de gens avec qui il a navigué: de Saint-Ignace, les Paul-Émile Thibodeau, Fernand Barabé, Charles-Édouard Courchesne, Manuel Guévremont, Gérard Laforest. Il y avait aussi les Charles-Édouard Bourret, Georges Éthier, Charly Blais, et Albert Valois.

Que de souvenirs pour celui dont la vie de navigateur s'est poursuivie pendant 17 ans dont neuf à bord du **St.Lawrence** !

Une partie du personnel des cuisines à bord du S.S. Richelieu au début des années 1950 (collection personnelle Juliette Salois)



L'orchestre du S.S. Richelieu au début des années 1950 (collection personnelle Juliette Salois)



Des moments si magiques!

Louise Valois-Liessens

Imaginez un beau soir d'été au bord du fleuve... dix heures moins le quart environ. On s'approche de la berge pour guetter «le gros» qu'on voit bientôt surgir du côté des Grèves. Tout illuminé, il brille comme un diamant dans l'écrin de velours de la nuit. Il salue les campeurs par le son lourd de son sifflet et balaie la plage de son phare très puissant (sans doute quelques amoureux en sont-ils dérangés...)

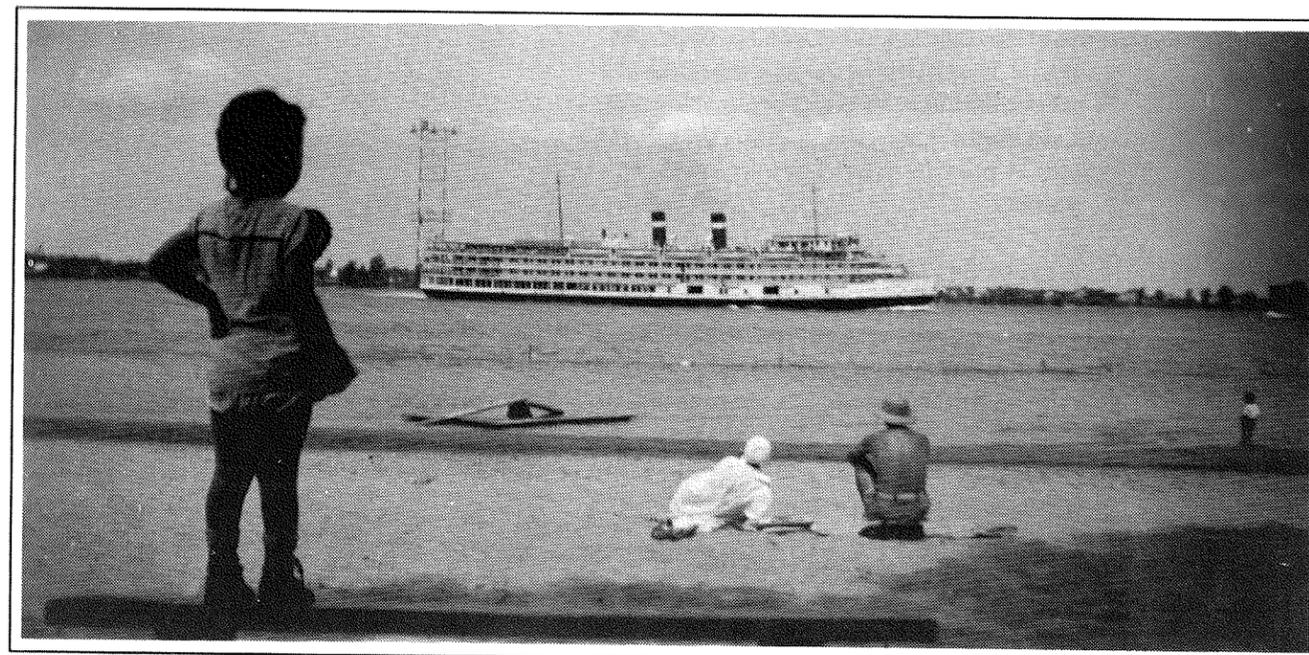
C'est vite le temps d'allumer notre feu de camp qui lui signalera notre présence au bord de l'eau car, lorsqu'il sera devant chez nous ce sera à notre tour d'être salués. Et c'est ainsi que très patiemment le capitaine se prêterait au jeu et fera plaisir aux petits et aux grands de chaque côté du fleuve. Et l'on «prend» les vagues du bateau, qui ne sont pas négligeables, qui en canot, qui en chaloupe, qui en maillot...

Lorsque nous étions à Sorel à dix heures, surtout les mercredis soirs alors que l'Harmonie donnait son concert dans le parc Royal, c'était entendu que la musique devait s'arrêter là car tout le monde s'en allait au «gros» qui faisait escale avant de continuer vers Québec ou le Saguenay. C'était comme une fête à chaque fois. Et, comme ils étaient beaux les officiers dans leurs uniformes... Et la musique de danse que l'on entendait venant du grand salon... De quoi meubler nos rêves de jeunes filles.

Lorsque le dimanche après-midi nous avions la chance d'aller faire l'excursion à Montréal, c'était le summum. Et cette fois nous étions à bord pour profiter de ces moments si magiques d'un voyage sur le «gros». Le **Tadoussac** était mon favori !

Une Soreloise

À la «Pointe aux pins», le 28 juillet 1946, le bateau d'excursion arrivant à Sorel, (collection personnelle Nina Lenneville).





Conclusion

Linda Dufault

Ah! Si le fleuve Saint-Laurent et la rivière Richelieu pouvaient parler! Ils livreraient de grands secrets, enfouis avec les épaves. Ils feraient revivre des capitaines et des marins téméraires. Ils raconteraient une bien belle époque, celle de la navigation à vapeur, qui commence avec le XIXe siècle et qui se termine dans la seconde moitié du XXe.

Les premiers bateaux mûs par la vapeur, avec leur coque en bois et leurs roues à aubes, ont transformé la navigation, déclassant avant la fin du siècle dernier, le voilier commercial. Leur technologie s'est raffinée avant de devenir caduque avec le développement de nouveaux moyens de transport: d'abord le chemin de fer puis ensuite l'automobile.

Les bateaux blancs ont servi plusieurs causes. Ils ont transporté des animaux, des denrées et autres marchandises, des prisonniers et des soldats, des touristes et des immigrants. Ils sont devenus avec les années et la prépondérance de leur vocation touristique, de véritables palais flottants pour leurs clients et pour la main-d'oeuvre qu'ils employaient.

À cause des chantiers de construction et de réparation navales et de ses quartiers d'hivernage, Sorel joue un rôle unique dans la navigation de passagers. Le départ définitif des trois derniers bateaux blancs cause tout un émoi en 1965. L'impression de dépossession est évidente au sein de la population soreloise. Une page d'histoire venait d'être tournée.

Malgré tout, on peut voir encore sur le fleuve, plusieurs fois par semaine de mai à

octobre des petits bateaux de croisières venant des grands lacs, des États-Unis, ou de l'Ontario, de Québec, de Trois-Rivières, du port de Montréal en plus des super paquebots de luxe venant d'Europe et qui font des croisières aux Bermudes, aux Antilles, de même que la traversée de l'Atlantique.

Le style des bateaux blancs est irremplaçable mais le fleuve sait toujours accueillir leurs successeurs dont certains semblent avoir le même âge que nos chers «gros».

Dernier hommage aux bateaux blancs

*Aux jours d'antan
Aux temps présents
Les bateaux blancs
Toujours dans le vent.*

*Depuis novembre en léthargie
Ces bateaux n'ont plus de prix
On s'en défait à tout prix
Mais... la faute à qui ?*

*On élève de beaux monuments
Çà et là comme ornement
Mais ces joyaux géants
On les vend décidément.*

*D'ailleurs tous les employés
Même les beaux officiers
Tous sont congédiés
Ma foi sans pitié.*

*Au quai amarrés
Ils sont de toute beauté
Frais lavés, frais peints
Ils attendent leurs passagers.*

*Tout le monde à bord
On quite le port
«Cruise in down the river»
Résonne tous les accords.*

*On n'en croit pas ses yeux
Le Saint-Laurent nous grise
Examinant tous les lieux
Que le crépuscule déquise.*

*On voque, voque dans le soir
On persiste malgré le sommeil
On s'enveloppe dans le noir
Et le lendemain au réveil*

*Se dessine le vieux Québec
Ses monuments historiques
Mais on visite à Québec
Son château, ses basiliques.*

*On prend le temps de tout voir
Et on revient sur les galeries
Pour tout apercevoir
Avant d'entendre les grands cris.*

*On déguste de bons repas
Puis on monte au grand salon
Où l'on danse la branle-bas
On trouve le bon temps.*

*C'est Malbaie et son manoir
Saint-Siméon et Tadoussac
Puis tombe le soir
Et on arrive aux Caps.*

*La sirène retentit
... et l'écho nous revient
Les passagers surpris
Tout de même s'amuse bien.*

*Et puis l'on aperçoit au loin
La Madone tant attendue
Le projecteur la rejoint
Plus de bruits tout s'est tu.*

*Figés sur les galeries
On écoute sur les ondes
L'Ave Maria qui monte.
Jusqu'à la Vierge qui sourit.*

*Oh! Mais c'est un rêve!
Tout ça est chose du passé
C'était charmant tout de même
Quand c'était réalité.*

*On enlève la Fleur de Lysée
Les Trois de la filée
Sont bien barricadés
Pour la grande Traversée.*

Pas poète

Publié par Le Sorelois le 9 juin 1966.



Liste de navires de passagers, de la compagnie du Richelieu à la C.S.L.

| | |
|-------------------------------------|-----------------------------------------|
| Abyssinian | Magnet |
| Algerian | Maid of Canada |
| America* | Maskinongé |
| Assomption | Montreal (Beaupré) |
| Atthenian Euguire | Mouche-à-feu |
| Berthier | Murray Bay |
| Bohemian (Prescott) | Napoléon |
| Boucherville (Hochelaga) | New Island Wanderer* |
| Canada (St-Irénée, Capt St.Francis) | Noronic* |
| Cap Diamant | North King* |
| Carolina | Oregon |
| Castor | Passport |
| Cayuga* | Pierrepont |
| Chambly | Pilgrim* |
| Chicora* | Quebec |
| Chicoutimi* | Rapids King |
| Chippewa* | Rapids Prince |
| City of Midland* | Rapids Queen (Brockville, Colombian) |
| Columbia | Richelieu (Narragansett) |
| Corona* | Rivière du Loup |
| Corinthian | Saguenay |
| Corsican | Saronic* |
| Cultivateur | St.Lawrence |
| Doric* (Tadoussac) | Sorel (Duchess of York, Sorel, Pelerin) |
| Eternité | Spartan |
| Etoile | Tadoussac |
| Europa | Terrebonne |
| Ferdinand | Thousand Islander |
| Germanic* | Trois-Rivières |
| Hamilton | Toronto* |
| Hamonic* | Turbina* |
| Hochelaga | Varuna* |
| Huronic* | Victoria |
| Impérial | Vulcan |
| Jacques Cartier | White Star* |
| Kingston* (Bavarian, Cornwall) | |
| Korona* | |
| Lady Eillen | |
| Lady of the Lake | |
| Laprairie | |
| Macassa* 1888 | |

*Ont navigué surtout dans le secteur
des Grands Lacs.

() Ancien (s) nom (s) du navire.

Chronologie

1783 Premier véritable bateau à aubes, activé par la vapeur en France, appelé un **Pyroscaphe**.

1801 Premier vapeur ayant un succès commercial, le **CHARLOTTE DUNDAS**, en Écosse.

1807 Deuxième navire ayant un succès commercial, le **CLERMONT** par Robert Fulton, aux États-Unis.

1809 Premier navire à vapeur à relier Montréal et Québec, l'**Accommodation**.

1812 Premier navire marchand à vapeur ayant un succès commercial, le **Comet**, en Écosse.

1833 Le **Royal William**, premier vapeur à traverser l'Atlantique, parti de Pictou en Nouvelle-Écosse.

1840 Construction du **Queen** à Sorel.

1845 Fondation de La Société de Navigation du Richelieu, à Saint-Charles sur le Richelieu.

1848 Fusion de La Société de Navigation du St-Laurent et de la Société de Navigation du Richelieu avec comme nouveau nom La Compagnie du Richelieu.

1848 Construction à Sorel du vapeur **Jacques-Cartier** par Jacques-Félix Sincennes.

1853 Construction à Sorel du vapeur **Sorel** par Jacques-Félix Sincennes.

1853 Le conseil d'administration de la Compagnie du Richelieu décide d'abandonner la navigation sur le Richelieu.

1860 Acquisition de la Compagnie de la Rive Nord du St-Laurent par la Compagnie du Richelieu.

1861 Acquisition de la Société de Navigation de Terrebonne et l'Assomption et de la Compagnie de Navigation du Lac St-Pierre par la Compagnie du Richelieu.

1864 Construction à Sorel du vapeur **Rivière du Loup**.

1865 La Compagnie du Richelieu achète à Sorel plusieurs lots en bordure du Richelieu (198,199,200,40,41,42).

1866 Construction du vapeur **Berthier** par les Chantiers McCarthy à Sorel.

1875 Fusion de la Compagnie du Richelieu et de la Canadian Steam Navigation Company, pour devenir la Richelieu and Ontario Navigation Co.

1886 Sous la présidence de Louis Adélar Senécal acquisition de la Saguenay Lines par la Compagnie Richelieu and Ontario Navigation Co.

1892 Construction du **Rapids Queen** par la Delaware River Company aux États-Unis.

1899 Construction à Toronto du **Toronto**.

1899 Construction du premier Manoir Richelieu à Pointe-au-Pic.

1901 Construction à Toronto du **Kingston**.

1903 Construction à Toronto du **Montreal**.

1907 Construction à Toronto du **Rapids King**.



1910 Construction à Toronto du **Rapids Prince**.

1911 Construction du **Saguenay** en Angleterre.

1912 Construction aux États-Unis du **Narragansett**.

1913 Fusion de la Northern Navigation Company et de Richelieu & Ontario Navigation Company pour former la CANADA TRANSPORTATION LINES LIMITED qui, après quelque mois, prend le nom de CANADA STEAMSHIP LINES.

1914 Incendie du vapeur **Berthier** dans le port de Montréal.

1926 Incendie du vapeur **Montreal** au large de la Pointe-aux Pins, (Sorel).

1927 Le **Narragansett** est réparé et renommé le **Richelieu**.

1927 Construction du **St.Lawrence** aux chantiers Lauzon.

1928 Construction du **Quebec** et du **Tadoussac** aux chantiers Lauzon.

1929 Ouverture du deuxième Manoir Richelieu.

1931 La C.S.L. se départit de terrains à Sorel.

1947 Installation du système de radar sur les navires de passagers de la C.S.L. par Marine Industries Ltée de Tracy.

1950 Le **Quebec** prend feu près de Tadoussac et fait sept victimes.

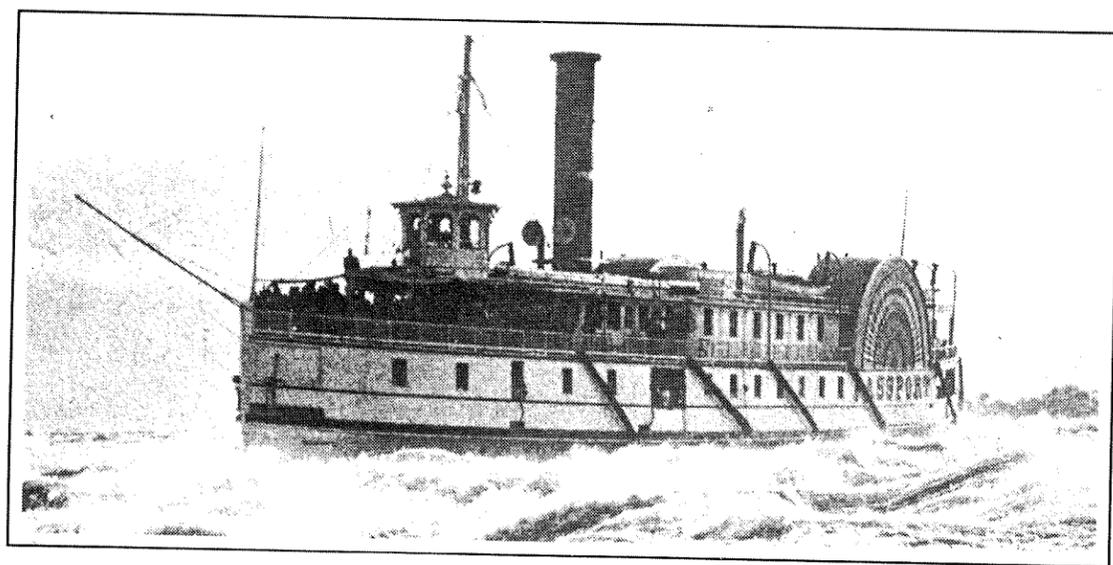
1954 Le **Beauharnois**, anciennement le **Richelieu** premier navire de la Société de Navigation du Richelieu finit ses jours après 114 ans de service.

1961 Le **Tadoussac** entre en collision avec le **Carinthia** et subit des dommages importants.

1965 La direction de la Canada Steamship Lines annonce la fin de ses opérations dans le domaine de la navigation de passagers.

1966 Le **Richelieu**, le **Tadoussac**, et Le **St.Lawrence** quittent Sorel pour l'Europe.

1992 Le **Tadoussac** converti en hôtel de luxe accueille toujours des visiteurs en Arabie Saoudite.



Le **Passport** dans les rapides de Lachine, (collection Archives nationales du Canada) PA 28819

Bibliographie

Christian Gariépy

LIVRES CONSULTÉS :

DESPRÉS, Abbé Azarie Couillard. Histoire de Sorel de ses origines à nos jours, Sorel, Les Éditions Beaudry & Frappier /1980/. 343 p., ill., cartes, 3.5 cm.

DESPRÉS, Abbé Azarie Couillard. Histoire de la Seigneurie de Saint-Ours, Montréal, 1917/. 473 p., ill., cartes. 3.0 cm.

GRAVEL, Olivar. Histoire de Saint-Joseph-de-Sorel et de Tracy, Louiseville, Imprimerie Gagné /1980/. 479 p., ill., 3.5 cm.

Saint-Roch de Richelieu (1859-1984), St-Hyacinthe, Le Courrier /1984/. 215p., ill., 1.5 cm.

BROWNE, George Waldo. The St. Lawrence River, New York and London, G.P. Putnam's Sons /1905/. 400p., ill., cartes, 4.0 cm.

RICHARD, Dr J.-B. Saint-Denis-sur-Richelieu (1900 à 1940) avec notes supplémentaires jusqu'à 1943, St-Hyacinthe, Société d'histoire régionale /s.d./ 210 p., 1.5 cm.

FRY, Henry. The History of North Atlantic Steam Navigation with some account of early ships and shipowners, New York, Charles Scribner's Sons /1896/. 272 p. ill., 1.5 cm.

CROIL, James. Steam Navigation and its Relation to the Commerce of Canada and the United States, Montréal, The Montreal News Company Limited /1898/. 300 p., ill., cartes, 3.5 cm.

COOPER, Hugh L. Co. Report to international joint commission on Navigation and power in the St.Lawrence River, /s.d./

HAZARD, J. Dictionnaire anglais-français et français-anglais des termes de marine et du navire, Paris, Société d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales /1951/. 215 p., 2.0 cm.

COLLARD, Edgar Andrew. Passage to the Sea. The Story of the Canada Steamship Lines, Toronto, Doubleday Canada Limited /1991/. 432 p., ill., 4.0 cm.

CHARLEBOIS, Dr. Peter. Sternwheelers & Sidewheelers. The Romance of Steamdriven paddleboats in Canada, Toronto, NC Press Limited /1978/. 144 p., ill., 1.5 cm.

Les Guides Bleus. Canada, Alaska, Saint-Pierre-et-Miquelon, Bermudes, Paris, Hachette /1967/. 1105 p., cartes, 2.0 cm.

POTVIN, Damase. The Saguenay Trip, Montréal, La Patrie, publié par Canada Steamship Lines /1959/, 136 p., ill., carte, 1.0 cm.

HEISLER, John P. Les canaux du Canada, Lieux historiques canadiens: cahiers d'archéologie et d'histoire no 8, Centre d'édition du gouvernement du Canada, /1980/, 187 p. ill., carte 1.0 cm.

MANDEVILLE, Marc. La vie maritime dans la vallée du Richelieu, Sorel, /1984/, 119 p. ill., 2cm

Ministère des Transports, Nomenclature des navires, /1965/, 551 p. 2,5 cm.

FONDS ET COLLECTIONS :

The Marine Museum of the Great Lakes at Kingston collection d'objets et de documents sur la C.S.L.

Musée Maritime Bernier de l'Islet-sur-Mer collection d'objets et de documents sur la C.S.L.

Catalogue de la collection de canadians Louis Melzack, Pavillon Samuel-Bronfman, Université de Montréal, illustrations de navires de passagers dans le port de Montréal

Fonds d'archives de la Canada Steamship Lines University Queens, Kingston, Ontario documents et brochures



Société historique Pierre-de-Saurel
fonds de M.I.L.-Tracy, photos
fonds Lamonde, documents

Archives Nationales du Canada
Fonds John-A MacDonald /MG 26, A
Fonds Wilfrid-Laurier /MG 26, G
Fonds Robert-L. Borden /MG 26, H
Fonds Athur-Meighen /MG 26, I
Fonds Mossom-Boyd /MG 28 III, I vol. 73
Fonds Andrew-Aubudon-Meriless /MG 31, A
10, vol.33 dossier 42,
Fonds Louis-Hippolyte-Lafontaine /MG 24, B
14, vol. 52,
RG 42, Records of the Marine Branch
E.1 Ship Registration, Shipping Register, 1787-
1966, 1832-1855, 1851-1874,
1855-1908

Film du vapeur Saguenay.
Photos et affiche.

Archives Nationales du Québec
Fonds J. Cartier,
Album des Sorelois

Archives du Séminaire de St-Hyacinthe
Fonds J.B. Lamère

COLLECTIONS PRIVÉES :

Roger Pontbriand :

- «Rapids King» Shooting Lachine Rapids, Montréal;
- Le Richelieu, C.S.L. quittant Chicoutimi, P.Q. Canada -34;
- C.S.L. Ships at Murray Bay Wharf, Que.-5

Fernande Latour :

- Le Tadoussac, Bateau de la Can. S.S.L. 112

Jeanne Chauvette:

- Le Tadoussac : photo
- Bateaux à quai, l'hiver : photo

Jean-Claude St-Arneault :

- Collection de cartes postales

Lucie St-Martin :

- Photos et documents originaux

Nina Lenneville :

- Photos et documents originaux

Christiane P. St-Germain :

- Sorel. Rivière Richelieu et Port;
- S.S. Tadoussac à Tadoussac, Qué. -16 St.Lawrence à Tadoussac;
- Le navire «Richelieu» remontant le Saguenay;
- Un des navires de la C.S.L. (Tadoussac) qui remontent le Saguenay jusqu'à Chicoutimi et Bagotville;
- S.S. Richelieu, C.S.L.-111
- Le Richelieu, C.S.L. quittant Chicoutimi-34

- Manoir Richelieu;
 - C.S.L. Ships at Murray Bay, Que. -6
 - S.S. Tadoussac leaving Murray Bay;
 - Bateau C.S.L., St-Siméon, Qué.;
 - The Saguenay Trip C.S.L.(carte);
- Pierre-Émile Bergeron :**
- Photos, vidéo et articles de journaux
- Laurent Laforest :**
- Photos.
- Louise Valois-Liessens :**
- Photo originale
- Juliette Salois :**
- Photos orchestre et personnel S.S. Richelieu

COUPURES DE JOURNAUX :

Tourisme :

| | |
|----------------------|-------------------|
| La Gazette de Sorel | 13 août 1857 |
| La Gazette de Sorel | 15 juillet 1858 |
| La Gazette de Sorel | 7 août 1860 |
| La Gazette de Sorel | 3 septembre 1861 |
| La Gazette de Sorel | 18 août 1869 |
| La Gazette de Sorel | 5 juillet 1871 |
| La Gazette de Sorel | 3 juillet 1872 |
| Le Courrier de Sorel | 30 avril 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 16 septembre 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 24 septembre 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 6 juin 1902 |
| Le Courrier de Sorel | 17 juin 1902 |
| Le Courrier de Sorel | 24 juillet 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 28 février 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 30 mai 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 25 juillet 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 1 août 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 3 octobre 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 24 juillet 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 28 février 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 30 mai 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 25 juillet 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 1 août 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 3 octobre 1913 |

Accidents :

| | |
|-----------------------|-------------------|
| La Gazette de Sorel | 20 novembre 1867 |
| Journal de Sorel | 3 septembre 1869 |
| L'Écho du Richelieu | 30 novembre 1869 |
| La Gazette de Sorel | 4 mai 1872 |
| La Gazette de Sorel | 29 mai 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 28 septembre 1872 |
| La Gazette de Sorel | 9 octobre 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 23 octobre 1872 |
| La Gazette de Sorel | 9 novembre 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 30 novembre 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 4 décembre 1872 |
| La Gazette de Sorel | 5 mai 1874 |
| La Gazette de Sorel | 21 septembre 1875 |
| La Gazette de Sorel | 8 juin 1878 |
| Le Courrier de Sorel | 17 juin 1904 |
| Le Courrier de Sorel | 29 mai 1914 |

Activités portuaires :

| | |
|---------------------------|-------------------|
| La Gazette de Sorel | 13 janvier 1866 |
| La Gazette de Sorel | 21 avril 1866 |
| La Gazette de Sorel | 28 avril 1866 |
| La Gazette de Sorel | 21 mars 1868 |
| Le Journal de Sorel | 24 mars 1868 |
| La Gazette de Sorel | 21 avril 1869 |
| L'Écho du Richelieu | 19 novembre 1869 |
| L'Écho du Richelieu | 26 novembre 1869 |
| La Gazette de Sorel | 6 décembre 1871 |
| Le Messenger de Sorel | 13 avril 1872 |
| Le messenger de Sorel | 20 avril 1872 |
| Le Richelieu | 18 juin 1873 |
| La Gazette de Sorel | 18 juin 1873 |
| La Gazette de Sorel | 20 avril 1875 |
| La Gazette de Sorel | 30 novembre 1875 |
| La Gazette de Sorel | 11 décembre 1875 |
| La Gazette de Sorel | 14 novembre 1876 |
| La Gazette de Sorel | 20 mars 1877 |
| Le Journal du Cultivateur | 15 décembre 1877 |
| La Gazette de Sorel | 21 mars 1878 |
| La Gazette de Sorel | 11 mai 1878 |
| la Gazette de Sorel | 9 juillet 1878 |
| Le Sorelois | 1 juin 1880 |
| Le Sorelois | 14 juillet 1882 |
| Le Courrier de Sorel | 22 mars 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 19 avril 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 23 avril 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 7 mai 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 10 mai 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 15 mai 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 21 mai 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 9 juillet 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 26 juillet 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 12 novembre 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 14 janvier 1902 |
| Le Courrier de Sorel | 1 mai 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 17 juillet 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 11 septembre 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 29 avril 1904 |
| Le Courrier de Sorel | 18 avril 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 25 avril 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 2 mai 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 22 août 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 21 novembre 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 12 décembre 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 17 avril 1914 |
| Le Courrier de Sorel | 24 avril 1914 |
| Le Courrier de Sorel | 1 mai 1914 |
| Le Courrier de Sorel | 10 juillet 1914 |
| Le Courrier de Sorel | 18 septembre 1914 |
| Le Sorelois | 9 avril 1920 |
| Le Sorelois | 23 avril 1920 |

Construction et réparation :

| | |
|---------------------|------------------|
| La Gazette de Sorel | 8 octobre 1857 |
| La Gazette de Sorel | 25 octobre 1859 |
| La Gazette de Sorel | 20 novembre 1860 |
| La Gazette de Sorel | 2 juin 1866 |

| | |
|---------------------------|-------------------|
| La Gazette de Sorel | 11 novembre 1860 |
| La Gazette de Sorel | 4 décembre 1860 |
| La Gazette de Sorel | 22 avril 1871 |
| La Gazette de Sorel | 3 mai 1871 |
| La Gazette de Sorel | 17 mai 1871 |
| La Gazette de Sorel | 24 juin 1871 |
| La Gazette de Sorel | 28 octobre 1871 |
| La Gazette de Sorel | 6 mars 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 13 avril 1872 |
| la Gazette de Sorel | 24 avril 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 27 avril 1872 |
| La Gazette de Sorel | 25 mai 1872 |
| La Gazette de Sorel | 12 juin 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 9 octobre 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 16 octobre 1872 |
| La Gazette de Sorel | 23 octobre 1872 |
| Le Messenger de Sorel | 26 octobre 1872 |
| La Gazette de Sorel | 19 avril 1873 |
| La Gazette de Sorel | 21 mai 1873 |
| Le Richelieu | 4 juin 1873 |
| La Gazette de Sorel | 4 juin 1873 |
| La Gazette de Sorel | 7 juin 1873 |
| La Gazette de Sorel | 11 juin 1873 |
| Le Richelieu | 25 juin 1873 |
| La Gazette de Sorel | 28 juin 1873 |
| Le Messenger de Sorel | 28 juin 1873 |
| La Gazette de Sorel | 9 juillet 1873 |
| Le Richelieu | 15 octobre 1873 |
| La Gazette de Sorel | 6 décembre 1873 |
| Le Richelieu | 6 décembre 1873 |
| La Gazette de Sorel | 23 avril 1874 |
| La Gazette de Sorel | 24 octobre 1874 |
| La Gazette de Sorel | 1 mai 1875 |
| La Gazette de Sorel | 5 mai 1877 |
| La Gazette de Sorel | 8 mai 1877 |
| Le Journal du Cultivateur | 12 mai 1877 |
| La Gazette de Sorel | 4 avril 1878 |
| La Gazette de Sorel | 23 avril 1878 |
| La Gazette de Sorel | 23 mai 1878 |
| Le Sorelois | 1 mars 1895 |
| Le Sorelois | 17 janvier 1896 |
| Le Sorelois | 14 février 1896 |
| Le Courrier de Sorel | mars 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 29 mars 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 17 décembre 1901 |
| Le Courrier de Sorel | 8 avril 1902 |
| Le Courrier de Sorel | 20 mars 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 17 avril 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 5 juin 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 4 septembre 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 18 septembre 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 11 décembre 1903 |
| Le Courrier de Sorel | 15 avril 1904 |
| Le Courrier de Sorel | 24 juin 1904 |
| Le Courrier de Sorel | 7 octobre 1904 |
| Le Courrier de Sorel | 18 avril 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 16 mai 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 19 septembre 1913 |
| Le Courrier de Sorel | 24 octobre 1913 |



SOREL : UNE BELLE HISTOIRE !

Le Courier de Sorel 24 avril 1914
 Le Courier de Sorel 14 août 1914
 Le Courier de Sorel 31 décembre 1914

Cie du Richelieu, organisation :

La Gazette de Sorel 13 août 1857
 La Gazette de Sorel 25 février 1858
 La Gazette de Sorel 13 avril 1858
 La Gazette de Sorel 15 avril 1858
 La Gazette de Sorel 20 avril 1858
 La Gazette de Sorel 4 mai 1858
 La Gazette de Sorel 1 juin 1858
 La Gazette de Sorel 15 juin 1858
 La Gazette de Sorel 10 mai 1859
 La Gazette de Sorel 12 juillet 1859
 La Gazette de Sorel 6 décembre 1859
 La Gazette de Sorel 7 février 1860
 La Gazette de Sorel 6 mars 1860
 La Gazette de Sorel 17 avril 1860
 La Gazette de Sorel 21 août 1860
 La Gazette de Sorel 11 septembre 1860
 La Gazette de Sorel 4 juin 1861
 La Gazette de Sorel 22 mars 1862
 La Gazette de Sorel 7 juin 1862
 La Gazette de Sorel 6 mai 1863
 La Gazette de Sorel 19 mai 1869
 La Gazette de Sorel 29 mars 1871
 La Gazette de Sorel 12 juillet 1871
 La Gazette de Sorel 19 juillet 1871
 La Gazette de Sorel 23 septembre 1871
 La Gazette de Sorel 14 octobre 1871
 La Gazette de Sorel 18 novembre 1871
 La Gazette de Sorel 29 novembre 1871
 La Gazette de Sorel 5 janvier 1872
 La Gazette de Sorel 24 avril 1872
 La Gazette de Sorel 1 mai 1872
 La Gazette de Sorel 12 juin 1872
 La Gazette de Sorel 27 juin 1872
 La Gazette de Sorel 10 juillet 1872
 La Gazette de Sorel 4 septembre 1872
 Le Messenger de Sorel 9 octobre 1872
 La Gazette de Sorel 19 octobre 1872
 La Gazette de Sorel 27 novembre 1872
 Le Messenger de Sorel 19 avril 1873
 La Gazette de Sorel 26 avril 1873
 La Gazette de Sorel 30 avril 1873
 Le Richelieu 4 juin 1873
 La Gazette de Sorel 19 juillet 1873
 Le Richelieu 10 septembre 1873
 Le Richelieu 19 novembre 1873
 La Gazette de Sorel 19 novembre 1873
 La Gazette de Sorel 30 avril 1874
 La Gazette de Sorel 14 mai 1874
 La Gazette de Sorel 5 novembre 1874
 La Gazette de Sorel 17 avril 1875
 La Gazette de Sorel 27 avril 1875
 La Gazette de Sorel 25 novembre 1875
 La Gazette de Sorel 24 février 1876
 Le Journal
 du Cultivateur 29 avril 1876

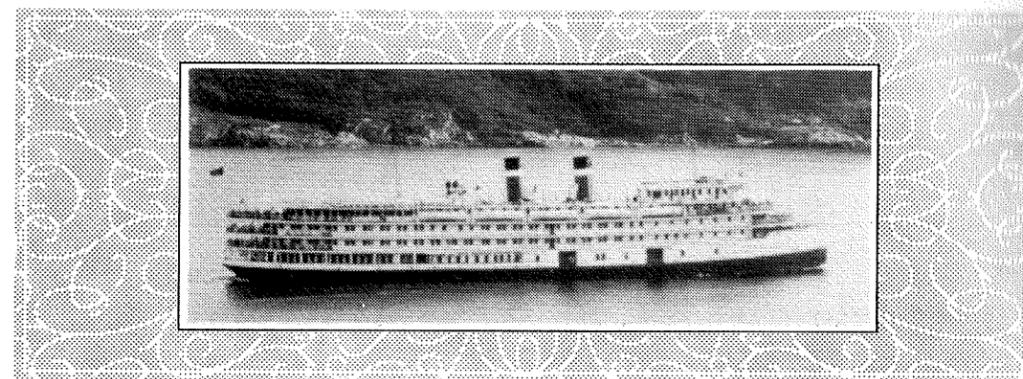
La Gazette de Sorel 9 mai 1876
 Le Messenger de Sorel 13 mai 1876
 La Gazette de Sorel 24 juin 1876
 Le Journal
 du Cultivateur 3 février 1877
 La Gazette de Sorel 21 avril 1877
 La Gazette de Sorel 16 juin 1877
 La Gazette de Sorel 23 mars 1878
 La Gazette de Sorel 2 avril 1878
 Le Sorellois 4 mai 1880
 Le Sorellois 30 juin 1880
 Le Sorellois 31 août 1880
 Le Sorellois 22 février 1895
 Le Courier de Sorel 16 avril 1901
 Le Courier de Sorel 23 avril 1901
 Le Courier de Sorel 8 mai 1901
 Le Courier de Sorel 28 mai 1901
 Le Courier de Sorel 2 juillet 1901
 Le Courier de Sorel 30 août 1901
 Le Courier de Sorel 8 octobre 1901
 Le Courier de Sorel 21 janvier 1902
 Le Courier de Sorel 7 février 1902
 Le Courier de Sorel 11 mars 1902
 Le Courier de Sorel 21 mars 1902
 Le Courier de Sorel 1 juillet 1902
 Le Courier de Sorel 16 septembre 1902
 Le Courier de Sorel 23 janvier 1903
 Le Courier de Sorel 17 février 1903
 Le Courier de Sorel 27 novembre 1903
 Le Courier de Sorel 24 décembre 1903
 Le Courier de Sorel 26 février 1904
 Le Courier de Sorel 23 mai 1913
 Le Courier de Sorel 27 juin 1913
 Le Courier de Sorel 25 juillet 1913
 Le Courier de Sorel 8 août 1913
 Le Courier de Sorel 31 octobre 1913
 Le Courier de Sorel 8 mai 1914
 Le Courier de Sorel 15 mai 1914

REVUES :

Revue d'histoire de l'Amérique Française «Une entreprise Maritime canadienne-Française la Compagnie du Richelieu, 1845-1854», Gerald Tulchinsky, Vol. 26, no 4, Mars 1973

Revue d'histoire de l'Amérique française «La navigation intérieure à Québec au dernier quart du XIXe siècle.» France Normand, Volume 43, no 3, Hiver 1990

Revue d'histoire de l'Amérique française «Le commerce du blé et la navigation dans le bas Richelieu avant 1849.» P.-André Sévigny, Volume 38, no 1, été 1984



Vous êtes cordialement invités-es à assister à l'exposition

Deux siècles de navigation de passagers : LES BATEAUX BLANCS

organisée par la Société historique Pierre-de-Saurel
 dans le cadre du 350e anniversaire de la ville de Sorel.

Exposition : du 6 juin au 7 septembre 1992
Vernissage : la samedi 6 juin 1992 à 19 heures

CENTRE
D'EXPOSITION



DES GOUVERNEURS

90, Chemin des Patriotes
 Sorel, Québec
 J3P 2K7
 514. 746. 7923

Heures d'ouverture : dimanche au samedi de 10 h à 17 h
Admission : 2\$ adultes, 1\$ étudiants et âge d'or

*Société Historique
Pierre-de-Sauvel inc.
6A, St-Pierre, Sorel-Tracy Qué.
J3P 3S2*

350 ans 
SOVEL 1642
1992
UNE BELLE HISTOIRE!...

On se souviendra des célébrations du 350e anniversaire de fondation de la ville de Sorel. Elles auront été nombreuses, populaires, et accessibles à toute la population. Toutes, sans exception, auront eu une connotation historique.

La Société historique Pierre-de-Sauvel saura, elle, se rappeler de l'important soutien technique et financier de la Corporation du 350e anniversaire de la ville de Sorel dans la réalisation de projets d'envergure : numéros spéciaux de la revue Le Carignan, agenda historique et exposition sur les bateaux blancs.

Merci à la Corporation du 350e anniversaire de la ville de Sorel, à son président M. Maurice Martel, aux administrateurs et au personnel pour leur dévouement et pour s'être révélés d'aussi grands promoteurs de l'histoire de Sorel.

La caisse populaire de Sorel L'incroyable force de la région

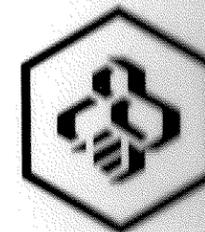


*Marie Clara
Dorimène Desjardins
née à Sorel, le 17
septembre 1858, mariée
à Alphonse Desjardins,
fondateur du Mouve-
ment.*

Au cours de ses 350 ans d'histoire, Sorel a vécu de grands événements et vu naître de grands bâtisseurs qui ont tissé au fil des années, une fresque historique des plus passionnantes.

Depuis plus de 50 ans, la caisse populaire de Sorel et ses membres sont fiers de s'associer à de grands bâtisseurs.

Soreloise, Dorimène Desjardins a travaillé avec acharnement et persévérance pour bâtir un Mouvement solide axé sur la coopération. Aujourd'hui, la caisse populaire de Sorel compte plus de 14 000 membres qui coopèrent activement à la croissance économique de la région.



**La caisse populaire
de Sorel**



LE CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE SOREL
EST HEUREUX DE CÉLÉBRER
LE TROIS CENT CINQUANTIÈME ANNIVERSAIRE DE LA VILLE
AVEC SES CITOYENS ET CITOYENNES
DE MÊME QU'AVEC TOUTE LA POPULATION DU BAS-RICHELIEU.

Marcel Gauthier (maire)
Florian Ledoux (Saint-Pierre)
Richard Gagné (Saint-Laurent)
Gilles Valois (Sainte-Anne)
André Lagassé (Notre-Dame)
Serge Gamelin (Saint-Gabriel)
Réjean Dauplaise (Richelieu)
André Gouin (De Carignan)
Marcel Lavallée (Saint-Maxime)