

# Le Bas-Saint-Laurent et le fleuve: des relations disparues

*David Saint-Pierre*

Que connaît-on de la relation entre les résidants du Bas-Saint-Laurent et leur fleuve? On pourrait croire que l'on en sait beaucoup, que cette relation est claire. Ce serait un fondement du développement de la région. Mais, si l'on veut aller plus loin, si l'on demande en quoi cette relation a toujours été si particulière, on se bute à un mutisme général. Assurément, chacun ira de son exemple favori d'une histoire maritime du Bas-Saint-Laurent: le naufrage de l'Empress of Ireland, les stations de pilotes du Saint-Laurent et les phares occupent des places de choix dans la mémoire collective; on mentionnera aussi la pêche, sans plus de précision. Pourtant, le fleuve a effectivement joué un grand rôle dans le développement du Bas-Saint-

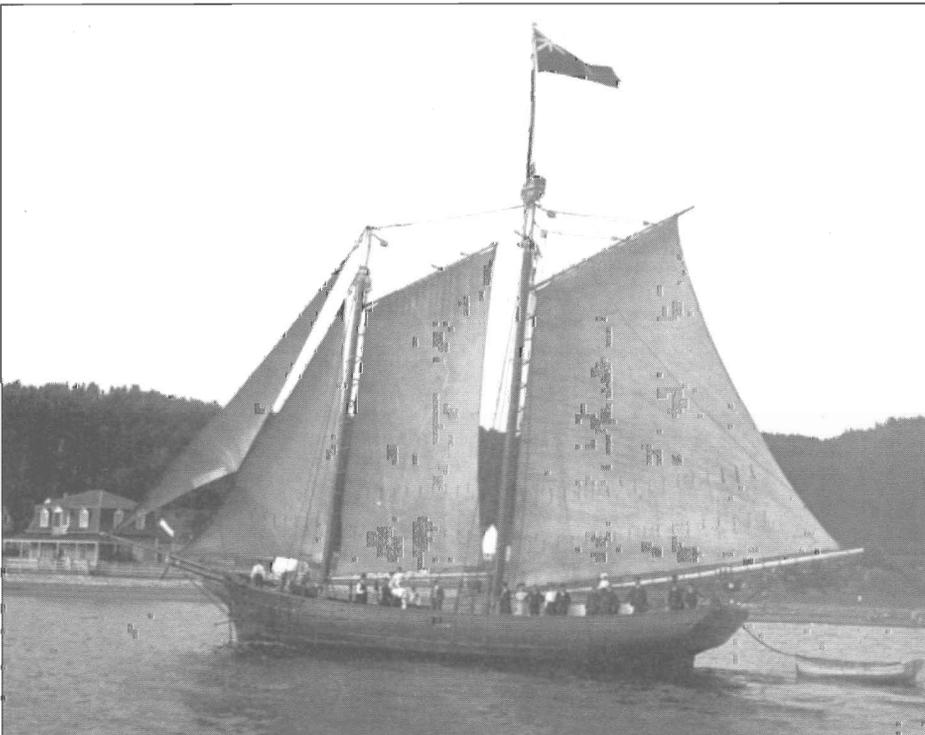
Laurent, mais ce rôle n'a pas toujours été celui que les gens veulent bien généralement lui donner. En fait, il serait bon de montrer comment le fleuve a influencé le cours de l'histoire du Bas-Saint-Laurent par les différentes fonctions que les Bas-Laurentiens lui ont successivement données. On verra que le Bas-Saint-Laurent possède un patrimoine maritime composé de plusieurs éléments qui ont eu une importance considérable dans son développement, et qui de nos jours, sont curieusement moins connus et moins exploités dans la région. Ces diverses pistes nous aideront à comprendre comment notre région se retrouve à «marchander» une culture maritime qui ne lui appartient pas directement en propre, qui reflète plutôt les préoccupations des visiteurs, elles-

mêmes alimentées par une mémoire maritime régionale entièrement reconstruite, au lieu d'interpréter les rapports au fleuve qui ont eu cours dans l'histoire de notre région.

Il est à noter que le présent article sera centré sur le XIX<sup>e</sup> siècle, période de continuité et de changement. Nous jeterons ainsi un regard plus large sur le passé maritime du Bas-Saint-Laurent dans lequel nous incluons Kamouraska et une partie de la Côte-du-Sud. Nous ne ferons pas un inventaire exhaustif des relations entre les Bas-Laurentiens et leur fleuve, mais nous en ferons ressortir quelques-unes, importantes et souvent méconnues, qui ont déjà fait partie d'une réalité quotidienne aujourd'hui presque complètement disparue et oubliée. Espérons que ce texte sera l'amorce d'une réflexion sur des moyens de mettre en valeur ces réalités évacuées du paysage régional.

## Le fleuve moyen de communication

Dès les premières années du développement du Bas-Saint-Laurent, le fleuve sert de voie de communication unique. En fait, les routes sont rares et il faut attendre le XIX<sup>e</sup> siècle pour que la population puisse utiliser le chemin Royal qui longe le fleuve. Ainsi, malgré quelques secteurs moins accessibles, entre Trois-Pistoles et le Bic par exemple, les points d'habitation du littoral sont reliés à Québec dès 1830<sup>1</sup>. Mais le chemin est encore difficilement praticable et on recommandera longtemps au voyageur de circuler en bateau<sup>2</sup>. C'est donc par le fleuve que se fait la grande majorité des déplacements vers le Bas-Saint-Laurent. C'est par le fleuve que les immigrants arrivent dans le Nouveau Monde, mais aussi, c'est par-là qu'ils



Magnifique bateau à voiles à la pointe aux Anglais du Bic (UQAR, Fonds Rioux).

repartent de Québec pour aller peupler les terres littorales plus en aval. Les communautés littorales établies, c'est encore par le fleuve qu'elles reçoivent les marchandises de Québec et que les gens continuent d'arriver. Jusqu'à la venue du chemin de fer, le Saint-Laurent sera «*la route privilégiée pour le transport des personnes et des marchandises*»<sup>3</sup>. Il n'est pas surprenant de constater alors que la région du Bas-Saint-Laurent s'organise d'abord en une longue frange habitée près du fleuve, son arrière-pays étant quasiment désert. De plus, même quand s'ouvrent le deuxième et le troisième rang (à Rimouski dès 1790; à Trois-Pistoles dès 1803), les chemins d'accès, perpendiculaires au fleuve, offrent une ouverture sur le grand cours d'eau. Ces routes sont «*pour les localités intérieures, une fenêtre sur le fleuve*»<sup>4</sup>.

C'est donc pour le nécessaire ravitaillement des nouvelles localités côtières et de leur arrière-pays, isolés de Québec, que naît le cabotage. Pendant toute la période de l'année où le fleuve est libre de glace, quantité de petites embarcations sillonnent ses eaux pour desservir les petits villages côtiers, leur acheminer nombre de marchandises de commerce. Le fleuve est donc le principal, sinon le seul lien entre les villages bas-laurentiens et les agglomérations plus importantes. Les nouvelles localités n'étant pas souvent équipées d'infrastructures d'accostage ou de débarquement, les bateaux utilisés se doivent d'être adaptés aux conditions des littoraux bas-laurentiens. On développe alors la goélette à fond plat, idéale pour les conditions de l'estuaire laurentien et qui demeurera le type d'embarcation par excellence du cabotage jusqu'à l'adoption de la vapeur dans les années 1920<sup>5</sup>. Nul besoin de quai, nul besoin de grande profondeur, au contraire, le déchargement et le chargement se font à l'échouage, entre les marées<sup>6</sup>. Ainsi, grâce à ce type d'embarcation, la région peut recevoir des produits manufacturés, ou des denrées plus rares, importées, de la mélasse, du sucre, du rhum et combien d'autres encore<sup>7</sup>. Le cabotage

prend de plus en plus d'importance dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle dans le Bas-Saint-Laurent. Avec le développement des productions locales, de l'agriculture, le besoin de vendre ses produits sur des marchés plus importants se fait sentir. Les goélettes vont aussi servir à l'expédition de certains produits bas-laurentiens, que ce soit une partie des récoltes ou du poisson, pour les vendre à Québec<sup>8</sup>. Des propriétaires de goélettes partent donc de leur village chercher dans les autres localités riveraines des produits et remontent ainsi le fleuve, leur bateau toujours plus chargé pour aller vendre les produits dans la grande ville<sup>9</sup>.

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la Grande-Bretagne est coupée de ses marchés habituels d'approvisionnement en bois par le Blocus continental napoléonien et les marchands se tournent vers les colonies d'Amérique. Il va sans dire que dès ce moment, l'industrie du bois se développe rapidement au Québec. Même si son importance n'est pas de premier plan au XIX<sup>e</sup> siècle, le Bas-Saint-Laurent participe aussi à cet effort de production<sup>10</sup>. La production régionale est surtout composée de madriers de pin, de sapin ou d'épinette, exportés en Angleterre, et de planches, acheminées vers Québec et Montréal par cabotage. Quand le bois est destiné à l'exportation outre-Atlantique, les grands navires jettent l'ancre en face d'un petit port et des goélettes transbordent à partir de la rive. On comprend toute l'importance de cette petite batellerie, alors que l'économie régionale devient de plus en plus axée sur le commerce international. Au début basé à Québec, le cabotage se déplace ensuite vers l'est. C'est à l'Île-aux-Coudres et sur la Côte-du-Sud que se retrouvent les principaux ports d'attache des goélettes vers la fin du XIX<sup>e</sup> et au XX<sup>e</sup> siècle. Même si le cabotage de la Côte-du-Sud commence à périr avec les améliorations du réseau routier et surtout l'arrivée du chemin de fer, à l'Île-aux-Coudres, plusieurs propriétaires de goélettes vont continuer de prospérer avec la motorisation des bateaux,

et ce, jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle. Vers les années 1850, le cabotage amène aussi la construction de quais importants, notamment à Rivière-du-Loup et à Rimouski, parce que des goélettes de plus fort tonnage utilisées par l'industrie du bois ne se prêtent plus au transbordement à l'échouage<sup>11</sup>.

Au Bas-Saint-Laurent, il est fréquent de rencontrer des personnes, des petits commerçants, des agriculteurs riverains qui possèdent leur goélette avec laquelle ils font du cabotage pour s'assurer un revenu de plus. En fait, presque tous les villages de la côte comptent au moins une goélette<sup>12</sup>. Bien que Québec et plus tard Charlevoix aient de longue date été les principaux lieux de construction navale, on ne doit pas oublier que pendant des années on a construit sur le littoral bas-laurentien des goélettes et d'autres types de barques. En effet, les rivages peu inclinés de la région se prêtaient bien à cette activité, souvent exercée par les propriétaires de goélettes eux-mêmes. Les goélettes représentent plus de la moitié du total des navires lancés pendant toute la période où il y eut de la construction navale au Bas-Saint-Laurent<sup>13</sup>. Encore une fois, c'est l'industrie du bois qui stimule la construction navale dans le Bas-Saint-Laurent. Cet état de fait tient autant à la nécessité du cabotage pour le transbordement, qu'à l'abondance du bois pour la construction elle-même. La construction navale régionale répond essentiellement à des besoins ponctuels et les petits chantiers qui s'installent sont toujours temporaires. Certaines localités produisent néanmoins plus que d'autres. Ainsi on sait que des Rimouskois construisaient déjà des bateaux au XVIII<sup>e</sup> siècle et il continuera de s'en construire jusqu'aux années 1920<sup>14</sup>. On observe aussi des chantiers en pleine activité au Bic, à Ste-Luce, à St-Fabien, Trois-Pistoles, Rivière-du-Loup, Pointe-au-Père et L'Isle-Verte. Outre les goélettes qui représentent l'immense majorité des embarcations construites, le Bas-Saint-Laurent produit aussi plusieurs «sloops», un type de voilier plus petit,

à fond plat et à un seul mât, pratique pour le petit cabotage<sup>15</sup>. C'est le XIX<sup>e</sup> siècle qui a marqué l'âge d'or de cette construction maritime. Aussi, bien que la construction navale se rencontre encore dans la région jusque dans les années 1930, la fin du XIX<sup>e</sup> siècle semble annoncer un déclin.

En effet, la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle est marquée par de profonds changements dans le rapport au fleuve des Bas-Laurentiens. Le grand facteur de ces changements, c'est l'apparition et l'essor des réseaux du chemin de fer, à la fois complémentaire et concurrent<sup>16</sup>. Concurrentiel d'abord, parce que son arrivée dans la région, symbolisée par le Grand Tronc à Rivière-du-Loup en 1860, amène le déclin de certaines activités traditionnelles. On l'a vu, le petit cabotage se met à décliner dès ce moment; les caboteurs qui restent augmentent leur tonnage et transportent surtout du bois. Ce n'est que plus tard, avec le développement de la Côte-Nord, que le cabotage à partir du Bas-Saint-Laurent reprendra de l'importance<sup>17</sup>. Concurrentiel aussi parce que l'arrivée du chemin de fer accélère un mouvement déjà amorcé: le déplacement d'une importante partie de la population vers l'arrière-pays. À partir de ce moment, quelques villages construits sur le bord du Saint-Laurent voient une partie de leur population se déplacer parfois jusqu'à quelques kilomètres plus haut, le plus souvent autour de la gare. C'est dans ce contexte que Luceville, derrière Ste-Luce, commence à se développer autour de la gare de l'Intercolonial<sup>18</sup>. À St-Simon aussi, une petite agglomération se forme autour de la station. Enfin, le rail complété et les emplois qui en découlaient disparus, la facilité nouvelle de se déplacer sera un facteur déterminant dans l'exode massif de la population bas-laurentienne vers la Nouvelle-Angleterre.

Certains éléments accentuent aussi la complémentarité du chemin de fer et du réseau de communication fluvial. On ne doit pas oublier que l'Intercolonial ne traverse la région que pour rejoindre les provinces maritimes, lesquelles avaient exigé la

construction du lien ferroviaire comme condition de leur rattachement à la fédération canadienne<sup>19</sup>. Malgré tout, le chemin de fer favorise la mise en place de nouveaux liens entre la population régionale et le fleuve. Ainsi, il suscite certaines activités liées à l'exportation qui n'auraient pu se développer sans lui. Que l'on pense par exemple au transbordement de la poste à Rimouski dès 1896. Dans ce cas précis, c'est la poste de tout l'est du Canada destinée à l'Europe qui arrive par train à la gare de Rimouski, et de là, directement sur le quai, le long du Rhoda et plus tard du Lady Evelyn, qui l'acheminent vers les transatlantiques ancrés au large. De même, dans l'autre sens, la poste est débarquée à Rimouski pour être triée et envoyée par train à sa destination finale. Le train sera également un facteur de l'augmentation du nombre de touristes estivaux dans la région. Enfin, le chemin de fer, en particulier dans la vallée de la Matapédia, sera un facteur de localisation de nouvelles scieries et l'ouverture de nouvelles forêts correspondra au «boom» de l'industrie du sciage<sup>20</sup>. Cette industrie alimentera en retour le trafic maritime par cabotage jusqu'au début des années 1930. Car c'est avec l'amélioration des routes et des installations portuaires régionales, accessibles à de plus gros navires, que s'amorce définitivement le déclin des goélettes, incapables de concurrencer les grands transports<sup>21</sup>.

### Le fleuve comme garde-manger

Dès le moment où s'établissent des colons le long de la côte du Saint-Laurent, la pêche joue un rôle de premier plan dans leur survie, combinée bien évidemment à la chasse et la traite. On pêche surtout le saumon, l'anguille, le hareng et le capelan, mais aussi la morue, en s'éloignant un peu de la côte. Essentielle, la pêche constitue même la principale activité de plusieurs colons, tel ce Joachim Vautour qui s'installe à Rimouski, en 1731<sup>22</sup>. Par la suite, avec le développement de l'agriculture, la pêche devient une simple activité complémentaire pour la plu-

part des localités de la région. Ainsi, à partir du XIX<sup>e</sup> siècle, seuls quelques villages ont une concentration vraiment importante de pêcheurs. Ailleurs, les cultivateurs du premier rang installent des pêches à fascines et récoltent ce que les marées leur donnent, soit pour compléter leur alimentation, soit pour écouler sur le marché local, ou encore pour engraisser leurs champs<sup>23</sup>. Les pêches à fascines sont faites avec des perches de bois franc plantées dans le sol de l'estran, perpendiculairement au rivage, à une courte distance l'une de l'autre (autour d'un mètre) et reliés entre elles par des branchages tissés très serrés (les fascines), de manière à former un long filet partant de la côte<sup>24</sup>. Ainsi, avec la marée basse, les poissons se retrouvent pris dans les fascines et il ne reste plus au pêcheur qu'à les recueillir. Cette technique, héritée des Amérindiens, permettait aux Bas-Laurentiens de capturer plusieurs espèces différentes. Elle est toujours demeurée la technique dominante pour les pêcheurs riverains, au point que le nombre de ces pêches a pu inquiéter le gouvernement canadien, qui en 1864, vote une loi pour en limiter le nombre, afin de protéger la ressource<sup>25</sup>. Parmi les localités bas-laurentiennes où la pêche demeure importante, la principale est sans contredit L'Isle-Verte. Ainsi, en 1891, pour l'île et la terre ferme, on compte 22 bateaux de pêche, pour 55 pêcheurs. On y pratique aussi la pêche à fascines et en tout, 27 de ces pêches sont installées à l'île comme sur la terre ferme<sup>26</sup>. Les pêches qui y sont déclarées pour cette année-là ont une valeur de 22 000 dollars, montant très supérieur à celui des autres localités. Enfin, toujours selon le même rapport, les espèces prises à L'Isle-Verte sont très variées. On y a pêché du saumon, de l'alose, du hareng, de l'anguille, de l'esturgeon, de la sardine, en plus de «poisson commun», à être utilisé comme engrais. Notons aussi la capture de 18 marsouins (bélugas), dont l'huile et la peau sont recherchées<sup>27</sup>. Pour la capture de marsouins, la palme revient aux rési-



Une pêche fructueuse en Gaspésie (UQAR, Fonds Rioux).

dants de Rivière-Ouelle et de Ste-Anne-de-la-Pocatière qui en ont respectivement capturé, cette année-là, 51 et 90! En tout, de Sainte-Flavie à Sainte-Anne-de-la-Pocatière, pour l'année 1891, on compte 64 bateaux de pêche, 313 pêcheurs, 147 pêches à fascines, 128 pêches à anguille (fascines munies de pièges) et 114 rets à mailler<sup>28</sup>.

Le Saint-Laurent a aussi été au cours de l'histoire utilisé à des fins agricoles, celle-là plus particulières. On l'a vu, certains produits de la pêche ont pu servir à l'engraisement des sols pour l'agriculture. Mais un autre élément maritime original a, dans le Bas-Saint-Laurent, joué un rôle dans l'exploitation agricole. Les aboiteaux sont des sortes de digues empêchant les grandes marées d'inonder les terres les plus basses<sup>29</sup>. Percées de portes qui laissent à marée basse échapper l'eau accumulée par ruissellement, les digues permettent la culture où naturellement, on trouverait des terres périodiquement inondées. C'est dans Kamouraska, pour protéger le chemin Royal des grandes vagues et des grandes marées, que le premier aboiteau de la région est construit<sup>30</sup>. En 1869, avec la raréfaction des

bonnes terres, le premier aboiteau utilisé à des fins agricoles a été construit. Devant le succès de l'expérience, il sera suivi de plusieurs autres, jusqu'à ce que de nos jours, il en reste cinq encore en fonction, de La Pocatière à St-André<sup>31</sup>.

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, on commence à récolter sur les battures, ce que l'on appellera la mousse de mer. Aussi appelée l'herbe à bernaches, la mousse de mer est abondante sur la rive sud de l'île Verte jusqu'aux années 1930, où elle finit par disparaître à cause d'un champignon parasite. On la fauche à marée basse, les pieds dans l'eau, pour ensuite la faire sécher pendant un mois. Pressée en balle, elle est ensuite vendue et utilisée pour rembourrer les meubles, les matelas ou isoler les maisons. Elle sera une bonne source de revenus supplémentaires pour des cultivateurs et des pêcheurs<sup>32</sup>.

#### Le fleuve comme «toile de fond»

C'est encore une fois l'amélioration des transports qui conditionne un changement dans le rapport au fleuve. L'augmentation du nombre de bateaux à vapeur, l'établissement de lignes régulières vers le bas du fleuve (vers 1853), mais

surtout, un peu plus tard, l'arrivée du chemin de fer, facilitent la circulation entre les grands centres et le Bas-Saint-Laurent. Ainsi, sauf pour Kamouraska qui est déjà fréquenté par des villégiateurs depuis longtemps, pour plusieurs villages du Bas-Saint-Laurent se développe un tourisme d'été important<sup>33</sup>. C'est la grande bourgeoisie anglaise et américaine qui cette fois descend le fleuve ou monte en train pour aller profiter du grand air marin et se sentir un peu dépaysée dans cette société de paysans «à l'accent étrange, attachée à sa langue, ses coutumes et son Église»<sup>34</sup>. Plusieurs villages sont particulièrement prisés par les estivants. Notre-Dame-du-Portage, la pointe de Rivière-du-Loup, St-Patrice et surtout Cacouna sont les destinations de choix. Rivière-du-Loup devient alors une escale obligée de plusieurs lignes de navigation et les gares de la région deviennent des lieux très achalandés dès le début de la belle saison<sup>35</sup>. Plusieurs estivants fortunés se construisent dans ces villages des villas souvent imposantes qui leur servent de résidence secondaire, sur les sites les plus superbes. De nombreux grands hôtels sont aussi aménagés pour accueillir une bonne part de cette élite qui vient profiter des vertus de l'air salin. L'un des plus connus est sans doute le *St-Lawrence Hall* de Cacouna, construit en 1862, qui pouvait accueillir jusqu'à 600 invités<sup>36</sup>. Il est aussi fréquent de voir des villageois réaménager leur résidence pour accommoder et héberger des estivants plus modestes, s'assurant ainsi un revenu supplémentaire<sup>37</sup>. Plusieurs autres Bas-Laurentiens trouvaient de l'emploi auprès des riches villégiateurs à entretenir la villa, l'été comme l'hiver.

Cette forme de tourisme, essentiellement anglo-saxonne et bourgeoise, aura attiré pendant des décennies l'élite de Montréal et d'ailleurs, les Molson, les Allan, les hommes d'affaires, les politiciens et même, à Métis-sur-Mer, des professeurs de l'université McGill. Mais au XX<sup>e</sup> siècle, un autre changement s'amorce avec l'amélioration du réseau routier et la diffusion de l'au-

tomobile pendant l'entre deux-guerres. Le tourisme devient plus mobile et en 1929, l'inauguration du chemin de ceinture de la côte gaspésienne annonce le véritable déclin du tourisme de villégiature dans la région<sup>38</sup>. Les grands hôtels équipés de toutes les commodités pour accueillir des visiteurs de plus longue durée cèdent tranquillement la place à des cabines et des motels pour une clientèle de passage. C'est à partir de cette période que le Bas-Saint-Laurent devient la «porte d'entrée de la Gaspésie», devenue, elle, une destination de choix<sup>39</sup>. Depuis, le Bas-Saint-Laurent tente d'amener les visiteurs à rester plus longtemps sur son territoire.

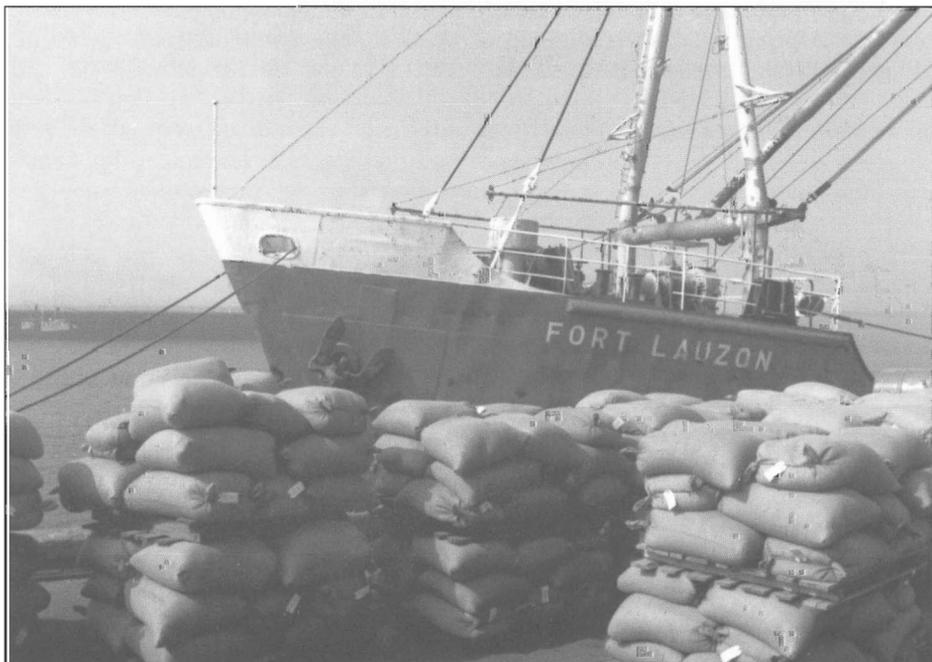
Plusieurs efforts sont faits dans tous les coins de la région pour mettre en valeur certains éléments du patrimoine. Mais qu'en est-il du riche passé à caractère maritime que l'on vient d'évoquer? Comment sont mises en valeur les traces qu'il nous en reste de nos jours? Force est de constater que les gestes posés et les efforts de préservation et de mise en valeur sont encore insuffisants. Insuffisants d'abord par leur nombre et ensuite par leur variété. En effet, combien de sites font de l'interprétation à caractère maritime; combien

de thèmes différents sont retenus? Aux deux extrémités de notre région, deux musées maritimes sont ouverts: les deux tiennent présentement des expositions sur le naufrage de l'Empress of Ireland et sur les grands paquebots ayant sillonné le Saint-Laurent! Il y a bien quelques distinctions quant à l'interprétation de l'histoire et aux autres thématiques abordées dans les deux sites, mais ce doublement est-il bien justifié<sup>40</sup>? Il va sans dire que la dramatique histoire du naufrage de l'Empress of Ireland est importante et qu'elle a marqué durablement l'imaginaire des Bas-Laurentiens. Le gouvernement québécois en a d'ailleurs récemment reconnu l'importance en classant l'épave comme bien culturel, ce qui représente une première pour un bien subaquatique au niveau provincial. On sait aussi que les voyages transatlantiques ont eu leur importance régionale, de par les escales des paquebots pour la poste et le pilotage, mais le véritable rapport au fleuve des gens de la région, celui par lequel ils ont souvent vécu, ne trouve pas encore toute la place qu'il mérite. Par exemple, si le pilotage et les phares ont eu une réelle importance dans notre histoire régionale, il ne faut pas oublier que ces stations sont

des enclaves tournées vers Québec et vers une navigation qui, pour la population régionale, n'a que très peu d'incidence quotidienne. Ces éléments sont des «vedettes» de la scène maritime régionale que l'on se doit de préserver et de mettre en valeur, mais ils ne sont pas les seuls!

Donc, le principal problème est celui de la variété des thèmes exploités. En effet, il est nécessaire d'insister sur le fait que tous les thèmes ont leur importance et méritent que l'on s'y attarde; mais c'est connu, il n'avantage personne que certains thèmes soient surexposés. Pourtant, sur la quantité encore relativement restreinte de sites à caractères maritimes au Québec, plusieurs, en plus des deux que l'on a déjà mentionnés, partagent les mêmes thèmes. On retrouve par exemple une chalouperie classée monument historique sur l'Île d'Orléans et une chalouperie artisanale au Musée maritime du Québec à L'Islet<sup>41</sup>. On retrouve une exposition sur les aides à la navigation lumineuse à Pointe-au-Père et une autre au phare de La Martre, en Gaspésie! On vous parlera de circulation sur le fleuve et de goélettes à L'Islet... comme à l'Île-aux-Coudres. Et que dire des visites de phares, presque toutes abordées sous le même angle. À l'image de celui du Québec, le patrimoine maritime du Bas-Saint-Laurent, pourtant diversifié et riche, manque de diversité dans sa diffusion. Cependant certains domaines comme les arts visuel et littéraire, par exemple, s'inspirent encore abondamment de thèmes maritimes.

Un certain déséquilibre existe dans l'image que le Bas-Saint-Laurent peut projeter. Ainsi, dans la région de Rimouski, pendant que l'on nomme une rue, un hôtel, un terrain de golf, un club de plongée et un restaurant «Empress» (il y a aussi déjà eu un bar), des quais tombent en ruine, on démolit l'édifice du premier Institut maritime et on refait un mur de soutènement qui ne donne toujours pas accès au fleuve. En fait, on est en droit de se demander si la conscience populaire est suffisamment sensibi-



Une cargaison prête pour l'embarquement sur le *Fort Lauzon* accosté au quai de Rimouski-Est (Jean Larrivée, 1980).

lisée à ce patrimoine. Il en reste, bien sûr, mais très peu de gens ont encore un contact quotidien avec le Saint-Laurent. La culture maritime actuelle est celle des traversiers, des croisières aux baleines, de la navigation de plaisance devenue un loisir de luxe, de pêches encore actives (au crabe des neiges, à l'anguille, etc.) mais d'abord commerciales et de plus en plus marginales. Il n'en demeure pas moins qu'en général, les Bas-Laurentiens ont «*tourné le dos à l'estuaire*»<sup>42</sup>. Évidemment, on comprend que les progrès techniques, les changements économiques ont conditionné les changements de vocation, l'abandon progressif des activités maritimes, mais pourquoi la mémoire a-t-elle évacué ce passé? Pourquoi n'ont pas été sauvegardés plus de témoins physiques, plus de traces de ces réalités d'autrefois? Une partie de la réponse vient sûrement de la fonctionnalité des objets et des bâtiments maritimes: «*advenant la désuétude ou l'inefficacité, c'est la destruction ou la mise au rancart qui est d'abord envisagée*»<sup>43</sup>. L'autre partie de la réponse revient assurément à l'intérêt porté au patrimoine maritime. Il faut savoir que l'intérêt général porté au sujet est plutôt récent. Le premier rapport sérieux sur l'état de la situation de ce patrimoine par la Commission des biens culturels du Québec a été publié en 1983<sup>44</sup>. Dans la région, la création du Musée de la mer de Pointe-au-Père date de la même époque. La création du regroupement de promotion touristique «Le Québec maritime» dont la région fait partie est encore plus récente. La mise en valeur régionale est par ailleurs souvent axée sur la satisfaction des attentes et des intérêts d'un public extérieur, ce qui ne donne pas toujours des résultats très valables. Il s'agit pourtant de miser sur le long terme, sur ce qui en fait constitue un milieu de traditions. En ce sens, la recherche devrait jouer un rôle de premier plan, afin d'assurer la diffusion d'interprétations rigoureuses et diversifiées. Combien de petits centres d'interprétation, d'initiatives de mise en valeur ne réussissent pas à démarrer con-

venablement, faute de moyens? Certaines initiatives viennent des sites les plus importants et reçoivent plus facilement de l'appui. Le Musée de la mer de Pointe-au-Père a récemment procédé à des levées de fonds pour financer l'érection d'un nouveau bâtiment sur son site. À l'intérieur, on retrouve une production multimédia sur le thème du naufrage de l'Empress of Ireland, mais aussi une salle d'exposition temporaire qui pourra, il est permis de l'espérer, accueillir dans un avenir rapproché certains de ces éléments de notre histoire que l'on ne retrouve pas ailleurs.



Dans le brouillard maritime, un capitaine fait preuve de vigilance pour entrer son bateau de pêche au quai de Rimouski-Est (Jean Larrivée, 1981).

\* \* \*

Les premiers habitants du Bas-Saint-Laurent ont entretenu des liens multiples avec la grande voie maritime. D'abord voie de communication unique, le fleuve a conditionné le peuplement de la région et permis son ravitaillement en produits de toutes sortes. Le cabotage, pratiqué dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, mais qui prend une ampleur considérable avec le XIX<sup>e</sup> siècle, se poursuivra avec une relative importance jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle. Essentielles autant pour amener

marchandises et personnes, les goélettes serviront aussi à l'exportation de produits de la région qui seront vendus à la ville. Avec le développement de l'industrie du bois, ce trafic maritime s'accroît et le Bas-Saint-Laurent construit même ses propres goélettes, et ce, sur toute sa côte. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, un autre joueur majeur arrive sur l'échiquier des transports: le chemin de fer. Combiné à l'amélioration du réseau routier et la généralisation des navires à vapeur, on peut vraiment dire que la période annonce le début de grands bouleversements dans les rapports au fleuve comme voie de communication. Mais le fleuve est aussi pourvoyeur: en pêcheries d'abord, pour la survie au tout début, mais comme revenu d'appoint par la suite, surtout pour quelques localités littorales qui demeurent des centres de pêche plus importants. Le fleuve fournit aussi un espace cultivable avec les aboiteaux. Il fournit même pour un temps une matière spongieuse aux vertus multiples: la mousse de mer.

Enfin, c'est au XX<sup>e</sup> siècle que le fleuve devient principalement une «toile de fond» à des activités touristiques: pour les estivants riches, le Bas-Saint-Laurent est la destination de choix. Cependant la popularité de l'automobile privée et l'amélioration des routes relèguent la région au rang de «porte d'entrée de la Gaspésie». Aujourd'hui, alors que le Bas-Saint-Laurent tente de redevenir une destination en retenant davantage les visiteurs, on peut se permettre de se questionner sur les orientations et les mises en valeur à favoriser. Dans la perspective où il fait partie de ce Québec maritime, ne serait-il pas bon de mettre plus d'efforts de ce côté en encourageant les initiatives déjà entamées, mais surtout en valorisant la mise sur pied de nouveaux projets, de nouvelles recherches, axés sur des pans de notre histoire maritime que l'on gagnerait à redécouvrir?

## Notes

- 1 Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, «*Le Saint-Laurent, artère de vie: réseau routier et métiers de la navigation au XIX<sup>e</sup> siècle*», **Cahiers de géographie du Québec**, vol. 34, no 92 (septembre 1990): 187.
- 2 Jean-Charles Fortin, Antonio Lechasseur et coll., **Histoire du Bas-Saint-Laurent**, Québec, IQRC, 1993, p. 147.
- 3 **Ibid.**, p. 148.
- 4 Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, **op. cit.**, p. 187.
- 5 Alain Franck, «*La goélette à voiles du Saint-Laurent*», **Traditions maritimes au Québec**, Colloque international (10 au 13 octobre 1984), Québec, Commission des biens culturels, 1984, p. 420-421.
- 6 Alain Franck, **Les goélettes à voiles du Saint-Laurent**, L'Islet-sur-Mer, Musée maritime Bernier, 1984, p. 24.
- 7 Marie-Andrée Massicotte, «*Au gré du fleuve et de l'histoire: la petite navigation côtière dans notre région*», **Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent**, vol. XI, no 4 (juin 1986): 101.
- 8 Alain Franck, «*La goélette à voiles du Saint-Laurent*» dans **Traditions maritimes au Québec**, **op. cit.**, p. 417.
- 9 **Ibid.**, p. 422.
- 10 Jean-Charles Fortin, Antonio Lechasseur et coll., **op. cit.**, p. 282.
- 11 **Ibid.**, p. 296.
- 12 Léo Bérubé, «*Les goélettes à voile*», **Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent**, vol. II, no 2 (octobre 1975): 10.
- 13 Marie-Andrée Massicotte, **op. cit.**, p. 99.
- 14 Jean-Charles Fortin, Antonio Lechasseur et coll., **op. cit.**, p. 149; Marie-Andrée Massicotte, **op. cit.**, p. 104.
- 15 Alain Franck, **Les goélettes à voiles du Saint-Laurent**, **op. cit.**, p. 28.
- 16 Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin., **op. cit.**, p. 190.
- 17 Jean-Charles Fortin, Antonio Lechasseur et coll., **op. cit.**, p. 632-634.
- 18 Paul Larocque et coll., **Parcours historiques dans la région touristique du Bas-Saint-Laurent**, Rimouski, GRIDEQ, 1994, p. 245.
- 19 Jean-Charles Fortin, Antonio Lechasseur et coll., **op. cit.**, p. 300.
- 20 **Ibid.**, p. 302.
- 21 **Ibid.**, p. 488.
- 22 Mario Mimeault, «*Joachim Vautour, pêcheur résidant à Rimouski au XVIII<sup>e</sup> siècle*», **Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent**, vol. XIV, no 2 (juin 1991): 14-17.
- 23 Jean-Charles Fortin, Antonio Lechasseur et coll., **op. cit.**, p. 288.
- 24 Gilles Gaudreau et Pascal-Andrée Rheault, **Itinéraire et découvertes culturelles au Bas-Saint-Laurent**. Trois-Pistoles, Centre d'édition des Basques, 1999, p. 48; Paul Larocque et coll., **op. cit.**, p. 55.
- 25 Alfred Blais, «*Rapport du garde-pêche au ministre dans Documents de la session*, gouvernement du Canada, no 43, 1868, p. 9.
- 26 Ministère des Pêcheries, «*Statistiques des pêches*» et «*Rapports des gardes-pêche de la province de Québec*» dans **Documents de la session**, gouvernement du Canada, no 8A, 1891, p. 150.
- 27 **Ibid.**, p. 151. Notons que l'huile de marsouin a servi notamment à lubrifier les équipements ferroviaires et à l'éclairage des rues de Québec et de Montréal; Roger Martin, «*La pêche à l'anguille sur la Côte-du-Sud*», **Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent**, vol. XVII, no 2 (juin 1994): 17; Paul Larocque et coll., **op. cit.**, p. 39.
- 28 Ministère des Pêcheries, **op. cit.**, p. 150.
- 29 Paul Larocque et coll., **op. cit.**, p. 48.
- 30 Gilles Gaudreau et Pascal-Andrée Rheault, **op. cit.**, p. 46.
- 31 Paul Larocque et coll., **op. cit.**, p. 48.
- 32 **Ibid.**, p. 144; Jean-Charles Fortin, Antonio Lechasseur et coll., **op. cit.**, p. 288.
- 33 Marcel Samson, «*La route des villégiateurs*», **Continuité**, no 40 (été 1988): 12.
- 34 Jean-Charles Fortin, Antonio Lechasseur et coll., **op. cit.**, p. 495.
- 35 Lynda Dionne et Georges Pelletier, «*Rivière-du-Loup, une escale sur la ligne du Saguenay de 1842 à 1907*», **Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent**, vol. XX, no 2 (juin 1997): 17-22.
- 36 Paul Larocque et coll., **op. cit.**, p. 134.
- 37 Marcel Samson, **op. cit.**, p. 13.
- 38 Jean-Charles Fortin, Antonio Lechasseur et coll., **op. cit.**, p. 498.
- 39 **Ibid.**
- 40 Il s'agit du Musée de la mer de Pointe-au-Père qui traite aussi du pilotage, de la poste et des aides à la navigation, et du Musée maritime du Québec (anciennement Musée maritime Bernier, un changement de nom qui évacue la dimension régionale de l'établissement), à L'Islet-sur-Mer, sur la Côte-du-Sud. Ce dernier possède aussi deux bateaux-musées (un brise-glace et un navire militaire expérimental), une exposition permanente plus variée et une chalouperie traditionnelle.
- 41 Commission des biens culturels, **Les chemins de la mémoire. Monuments et sites historiques du Québec, tome 1**. Québec, Publications du Québec, 1990, p. 287.
- 42 Jean-Charles Fortin, Antonio Lechasseur et coll., **op. cit.**, p. 488.
- 43 Paul-Louis Martin, «*Vers le naufrage d'une culture maritime*», **Continuité**, no 24 (été 1984): 11.
- 44 François Picard, **Rapport sur le patrimoine maritime au Québec**, Québec, Commission des biens culturels, 1983. 60 p.