

TROIS VAPEURS DU XIX^e : le *Saint-Antoine*, l'*Étoile* et le *Sainte-Croix**

*La graphie *S^{te}-Croix* a été normalisée en *Sainte-Croix*

Avant l'apparition de l'automobile, le fleuve était la principale voie de communication de nos ancêtres, bien qu'on ne pouvait s'y aventurer avant la fin d'avril ou le début de mai, ni après la fin de novembre.

Précédés par les voiliers, les bateaux à vapeur firent leur apparition ici fin XVIII^e - début XIX^e, et « reliaient Québec et Montréal depuis le samedi 4 novembre 1809. Ce jour marquait le premier voyage de *L'Accommodation* »¹.



Le traversier *South* de la traverse Québec-Lévis.
Source : BAnQ – P547,S1,SS1,SSS1,D227

En effet, ce vapeur accostait à Québec ce jour-là, avec dix passagers à bord, après 33 heures de navigation. L'équipage était formé du capitaine John Jackson, du pilote Amable Laviolette et de l'ingénieur John Bruce. Cet événement semble avoir été à l'origine d'une industrie locale qui devint vite florissante.

Innovant avec la construction des traversiers à aubes *Lauzon* – propriété de John Goudie, *New Lauzon* (1828) – propriété de James McKenzie, et *Lady Aylmer* (1831), de nombreux chantiers émergèrent, le long de la rivière Saint-Charles, du carré Parent jusqu'au pont de Stadacona (appelé Bickell). Une bonne douzaine de ces chantiers, auxquels fut donné le nom de « chantier des Américains », avaient pris place au pied de la côte de la Canoterie. En 1840, la Compagnie de la Traverse, récemment formée, commande quatre bateaux à hélices, de 1 000 tonneaux chacun : le *North* et le *South* pour l'été; le *Polaris* et l'*Arctic* pour l'hiver. Mais il faudra attendre jusqu'en 1893 avant que ne soit inauguré avec le *Lévis* un service quotidien entre Québec et la rive sud du Saint-Laurent.

Il y avait aussi d'autres chantiers sur les deux rives du fleuve :

- du côté nord, au Cap-Blanc, à Sillery mais surtout à Neuville grâce au chantier d'Hyppolite Dubord qui employa près de 150 personnes de 1840 à 1870, et à ceux d'Antoine Saint-Jean, et de François Bertrand qui ouvrit son entreprise en 1865²;

- du côté sud, à Lévis, dans l'anse Gilmour; à Saint-Nicolas et à Sainte-Croix.

Un autre chantier, situé au bout de l'île d'Orléans, a connu quelques années de gloire (1824-1825) en fabriquant les plus gros navires de l'époque : le *Columbus* (3 700 tonneaux) et le *Baron Renfrew* (5 888 tonneaux, 309 pi de long sur 60 de large ou 60 x 18 m).

Bref, en 1860 – année où les chantiers navals connurent leur apogée – cette industrie occupait près de 5 000 travailleurs. De fait, on construisit 115 navires entre 1800 et 1819; 365 entre 1820 et 1839; 766 entre 1840 et 1859, dont l'*Agamemnon* jaugeant 1 167 tonneaux; et 643 entre 1860 et 1879³.

Puis le besoin d'assurer un lien entre les divers villages côtiers de la région et la grande ville favorisa l'émergence de petits chantiers. Entre Québec et Montréal, on ne comptait pas moins de 26 endroits où des bateaux de tous genres étaient construits. Parmi ces endroits situés près de Québec, se trouvaient Batiscan,



Vapeur l'Étoile, vers 1920 : embarquement à Leclercville de passagers et de bétail.
Source : Université de Sherbrooke.
<http://bilan.usherbrooke.ca/bilan/pages/photos/3729.html>

Sainte-Anne-de-la-Pérade, Deschaillons, Grondines, Lotbinière, Deschambault, Portneuf, Cap-Santé, Neuville, Sainte-Croix, Saint-Antoine-de-Tilly, Saint-Nicolas et Lévis.

Plus tard, on finit par grossir le tonnage des bateaux à vapeur afin de prendre plus de monde à bord et d'augmenter la capacité de transport de marchandises et même d'animaux. Parmi ces navires qui ont desservi les deux rives, nous retiendrons les suivants.

LES VAPEURS SAINT-ANTOINE

Un premier de ce nom fut construit à cet endroit en 1854, et mis hors circuit en 1863 après avoir navigué entre Québec, Neuville et Saint-Antoine-de-Tilly. Son

capitaine était Augustin Bergeron. Puis, un autre bateau du même nom, plus gros, construit au même endroit en 1864, garda la mer jusqu'en 1884.

LES VAPEURS ÉTOILE

Deux navires auraient porté ce nom. « Le premier fut construit à la Pointe-aux-Trembles (Neuville) en 1864 et enregistré le 11 juin 1864 par Timothée Hardy, Germain et Joseph Hardy, Joseph-Ferdinand Bélanger, et Félix Paquet, de Deschambault. Mesurant 132 pi de long sur 26 de large (40,25 x 8 m), il servait au transport (aller-retour) de la poste et des marchandises. L'*Étoile* subit d'importantes avaries le lundi 8 août 1870, après avoir fait monter des passagers à Deschambault. Il entra en collision avec un chaland chargé de madriers. Une brèche le fit sombrer par six mètres de fond, ce qui entraîna la noyade de quatre personnes : Céleste Sévigny dit Lafleur, Léocadie Lagavée, Louis Petit, et Philémon Sauvageau. En 1871, le navire devient propriété d'une compagnie jusqu'en 1879, dernière année de service aux passagers⁴.

L'*Étoile* (42 pi de long sur 25 de large ou 12,8 x 7,6 m) fit son premier voyage le 9 mai 1879. Propriété de la Compagnie Boisvert Ltée, ce nouveau *steamer* fut conduit par plusieurs capitaines : Ferdinand Boisvert, son propriétaire; Désiré Boisvert, fils de Ferdinand; Marcel Chabot, et Joseph Paquet. Il desservait Deschaillons, Sainte-Émémie (Leclercville), Batiscan, Grondines, Lotbinière, Deschambault, Pointe-Platon et Cap-Santé. Après la mort du capitaine Boisvert (28 décembre 1923), le navire, transformé en barge et baptisé *Sir Henry*, ne servit plus qu'au transport du bois de pulpe à papier.

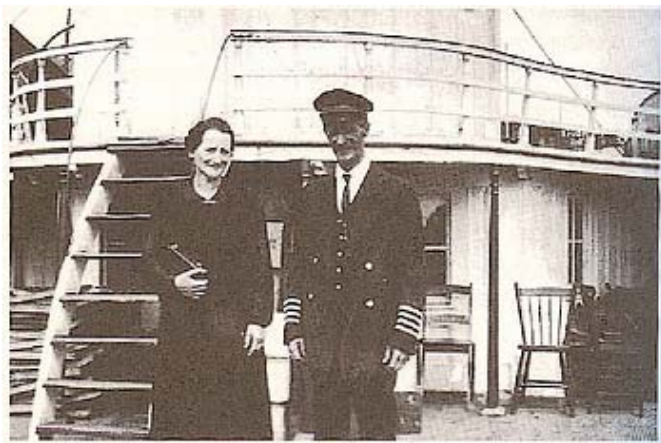
LES VAPEURS SAINTE-CROIX

Apparemment, quatre bateaux portèrent le nom de *Sainte-Croix*. Un premier, construit à Sainte-Croix – d'où son nom – vers 1850, faisait la navette entre Sainte-Croix, Lévis, et Québec. Il fut mis au rancart après 25 ans de service.

Un deuxième, fabriqué au même endroit en 1875, aurait été incendié en 1878. Un troisième, construit dans l'anse Paquet à Saint-Nicolas, y aurait brûlé en 1879⁵.

Le quatrième fut construit en 1883 à Saint-Nicolas, probablement dans l'anse Lagacé pour le capitaine Ferdinand Boisvert. Il faisait le service, deux fois par semaine, entre Sainte-Croix, Saint-Antoine-de-Tilly, Neuville, Saint-Nicolas et Québec. Propriété du capitaine Ross Baker, il fut acheté par le capitaine Damase Lafleur, puis le capitaine Ferdinand Boisvert. Émile

Boisvert, son fils, en assumait la charge de capitaine pendant 37 années. Époux de Philomène Boucher (17 février 1868, Sainte-Croix), le capitaine Ferdinand Boisvert, maire, marguillier et préfet de comté, mourut à 81 ans le 28 décembre 1924 à Sainte-Croix où il fut inhumé le 31 décembre 1924.



Capitaine de l'Étoile et du Ste-Croix, Émile Boisvert avec son épouse Louisiana Gingras. Collection Claire Houde

Source de la photo : Lise DROLET-MICHAUD et Solange BERGERON. *Saint-Antoine-de-Tilly 1702-2002 – Et du fleuve jusqu'à la fin des terres...* Comité du tricentenaire de Saint-Antoine-de-Tilly, Éd. La Plume d'Oie, 2002, 598 p.

Ce gros vapeur mesurait 128 pi de long sur 28 de large (39 x 9,3 m). Le premier pont servait aux marchandises et le second, aux passagers. Il fallait compter entre cinq et six heures pour se rendre en ville, à un coût minime de 25 ¢. Des deux côtés du fleuve, le *Sainte-Croix* fit du service pendant plus de 40 ans et fut vendu à la fin de l'été 1925.

Les dimanches d'été, pendant 43 années consécutives, il embarquait les familles en direction des sanctuaires de Sainte-Anne-de-Beaupré et de Cap-de-la-Madeleine. Ces quelques extraits en témoignent : « Le 14 juillet 1903, 400 pèlerins de Deschambault s'embarquent sur le *Beaupré*, le *Sainte-Croix* et l'*Étoile*⁶ ». « Le plus glorieux fut le *Sainte-Croix*. Il conduisit avec l'*Étoile* entre 300 à 400 mille pèlerins à Sainte-Anne-de-Beaupré »⁶.

À cette occasion, on hissait l'harmonium sur le pont et on chantait des cantiques de circonstance. On y admettait gratuitement les enfants qui venaient de faire leur première communion. C'était aussi l'occasion d'un voyage de noces pour les nouveaux mariés, tout comme pour les personnes célébrant leurs noces d'argent ou d'or.

En 1922-1923, on procéda à l'asphaltage des routes, et les premières autos firent leur apparition. Très tôt, les cultivateurs considérèrent les nouvelles routes

et les automobiles comme des moyens de transport plus rapides et plus commodes. C'est ainsi que les bateaux à vapeur furent amenés progressivement à cesser leurs activités.

Avantagée par sa situation géographique, la région a produit plusieurs pilotes et navigateurs depuis des décennies. Parmi les pionniers, mentionnons :

- a) **de Saint-Antoine-de-Tilly** : Charles et William Bertrand, Raymond Boisvert (fils du capitaine Émile Boisvert), Zéphirin Gosselin, Ferdinand Houde, Xavier et Napoléon Lafleur, Léo Lambert (fils d'Aloys), Barthélémy Moreau.
- b) **de Sainte-Croix** : F.-X., Georges et Samuel Boisvert (trois fils d'Alexandre et Agnès Coulombe); Isaac et Louis-Honoré Boisvert (deux fils d'Anselme et Adéline Boisvert); Joseph et Ferdinand Desrochers (deux fils de Pierre et Scholastique Sévigny); Arthur, Edmond et Albert Desrochers (trois fils d'Octave et Sophronie Sévigny); Romuald et Séraphin Garneau; Omer et Rémy Lafleur; Joseph Lemay.
- c) **de Deschambault** : Élie Gosselin; Antoine, Onésime et Olivier Groleau; François Naud; Onésime Proulx.

Parmi les contemporains, dont la plupart sont décédés, retenons Émile Lambert (fils de Joseph); Lazare et Donat Lafleur; Joseph et le capitaine Aloys Lambert; Héliodore Filteau; le capitaine Charles Cayer; les officiers Amédée Bergeron, Wilfrid Lefèvre, Jules Bergeron, Désiré et Armand Croteau.



DÉSIRÉ BOISVERT, capitaine de l'Étoile, époux de Laura Lafleur (m. 11 juin 1894, Sainte-Croix).

Il était le fils de Ferdinand Boisvert, propriétaire de l'Étoile et du Sainte-Croix dont il fut aussi le capitaine.

Source : l'auteur.

Fait particulier, cinq frères furent navigateurs. Ils étaient les fils de Ludger-Thomas Houde (Les Fonds, à Saint-Antoine-de-Tilly). Ils avaient comme prénoms : Albert, Robert, J.-Aimé Roméo, Rosario, et Tommy. De même, quatre frères fils d'Adélarde Houde se prénommaient Albert, Clovis, Dominique et Gilles.

Confiants en la Vierge qui les protégea sur les mers, les navigateurs de Saint-Antoine-de-Tilly ont fait don à l'église du *Duchess of York*. La réplique de ce navire est suspendue, depuis 1934, tout près de l'autel latéral dédié à la Vierge. Depuis 1950, il existe un témoignage semblable à l'arrière de l'église de Sainte-Croix : la reconstitution du *Saint-Laurent* de 1922 est un don du capitaine Damase Lafleur dit Sévigné et du navigateur Philippe Garneau.

¹ Jean LECLERC, *Le Saint-Laurent et ses pilotes 1805-1860*, Ottawa, Leméac Éditeur, 1990, p. 50.

² www.ville.neuveville.qc.ca/index.php?id=8

³ Texte adapté d'après Jean LECLERC, *ibid.*, p. 63.

⁴ Texte adapté d'après Lise DROLET-MICHAUD et Solange BERGERON, *Et du fleuve jusqu'à la fin des terres... 1702-2002, Saint-Antoine-de-Tilly*, Cap-Saint-Ignace, La Plume d'Oie, 2002, p. 206 et d'après un article de Serge GOUDREAU, « Le naufrage de l'*Étoile* en 1870 », *L'Ancêtre*, vol. 24 - n° 3, novembre 1997, p. 95.

⁵ Texte adapté d'après Lise DROLET-MICHAUD et Solange BERGERON, *ibid.*, p. 325.

⁶ Louis-Philippe BÉLANGER, C.Ss.R, *Sainte-Anne-de-Beaupré, Histoire – Souvenirs – Pèlerinage – Paroisse Souvenirs* -, [s.l.], Imprimerie H.L.N., novembre 1998, p. 124.

AUTRES SOURCES :

- BERGERON, Claude et Gino GARIÉPY. *Saint-Nicolas/Bernières, 1694-1994*, Regards sur notre histoire, Société historique de Saint-Nicolas et Bernières, 1993, 310 pages.
- FRANCK, Alain. *Naviguer sur le fleuve au temps passé 1860-1960*, Sainte-Foy, Les Publications du Québec, 2000, 105 pages.
- *La petite Histoire des paroisses de la Fédération des Cercles de Fermières du District Régional n° 4*, comtés : Lévis, Bellechasse, Dorchester et Lotbinière, Beauceville, La Cie de L'Éclaireur, 1948, 776 pages.
- LECLERC, Laurent. *Les Grondines, trois cents ans d'histoire, 1980*, Montmagny, Atelier Marquis, juin 1980, 191 pages.
- ROULEAU, Marc. *La Construction navale à Québec et à Neuville au XIX^e siècle*, Cap-Saint-Ignace, Les Ateliers Graphiques Marc Veilleux inc., août 1993, 231 pages.
- THERRIEN, Paul. *Québec à l'âge de la voile*, Hull, Les Éditions Asticou, 1984, 222 pages.

LIEN INTERNET (2007-2008) :

<http://grandquebec.com/400-anniversaire/archives-de-quebec-2008/episodes-historiques...>