

LA REVUE D'HISTOIRE DU QUÉBEC

CAP·AUX·DIAMANTS

À LA DÉCOUVERTE
DU PATRIMOINE MARITIME

N° 138 | ÉTÉ 2019 9,50 \$

Envole de publication, N° de la convention 40069616. Port de retour garanti. C.P. 26, Haute-Ville, Québec (Québec) G1R 4M8

ANIK DUBAERE

Plaisirs de plein air





Appréciez l'histoire autrement!

**Du 15
au 18
août
2019**

Chapelle du Musée de
l'Amérique francophone

L'Îlot des Palais

Maison de la littérature
de Québec

Monastère des Augustines

Morrin Centre

Musée de la civilisation

Musée du Fort

Le plus grand festival d'histoire d'Amérique!

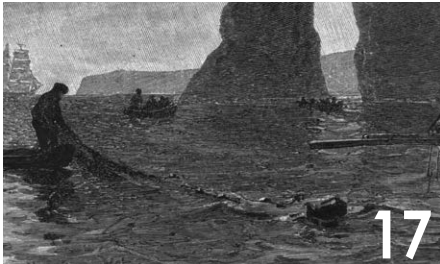
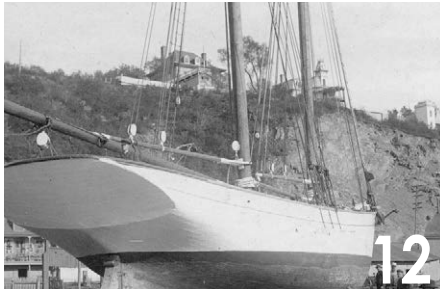
Plus d'une soixantaine d'activités: conférences, promenades historiques,
dégustations, spectacles, ateliers, démonstrations, etc.

Samuel de Champlain a-t-il trahi le roi de France en 1629? | Les
quartiers ouvriers sous la loupe | L'histoire autochtone d'hier à
aujourd'hui | Divers aspects de la Nouvelle-France | L'évolution
de l'histoire alimentaire | Trois expositions spéciales | Un volet
jeunesse | Un salon du livre historique | et plus encore...

W rvhqc.com

f [/rvhqc](https://www.facebook.com/rvhqc)

@rvhqc



RUBRIQUES

ANCÊTRES Les Bernier	36
DE PRÈS ET DE LOIN PARCOURS HISTORIQUES Chasseurs urbains à la campagne : le Montreal Hunt Club	38
PATRIMOINE Nouvelle : 150 ans d'histoire à célébrer	40
MÉDAILLES La médaille du lieutenant- gouverneur Joseph-Adolphe Chapleau (1892-1898)	42
L'ŒIL AMÉRICAIN Le voyageur de l'ici/maintenant	43
PLACE AUX LIVRES	45
LIVRES REÇUS	52
AU MUSÉE NATIONAL DES BEAUX-ARTS DU QUÉBEC Un gisant du Christ par Louis-Thomas Berlinguet	54
MÉDIAS DE L'HISTOIRE	56
NOUVELLES	58
JE ME SOUVIENS Il y 350 ans : l'intendant Bouteroue proscrit l'alcool en Nouvelle-France	60
À VOTRE AGENDA	62

SOMMAIRE

Cap-aux-Diamants | n° 138 | Été 2019

À LA DÉCOUVERTE DU PATRIMOINE MARITIME

MOT DE PRÉSENTATION <i>par François Droïin</i>	3
AUX ORIGINES DE LA COLONIE : LE PORT DE TADOUSSAC <i>par Gervais Carpin</i>	4
LES STATIONS DE TÉLÉGRAPHE OPTIQUE DU CHENAL DU SUD (1809-1844) <i>par Jean Parent</i>	8
LE CHANTIER MARITIME A.C. DAVIE, UNE RICHESSE PATRIMONIALE À LÉVIS <i>par Jean-François Caron</i>	12
PETITS ARMATEURS GASPÉSIENS : SOLIDARITÉS LOCALES ET FAMILIALES (1871-1911) <i>par Gabriel Cormier</i>	17
CONSTRUCTION NAVALE, CABOTAGE ET GOÉLETTES À L'ÎLE AUX COUDRES À PROPOS DU FILM LES VOITURES D'EAU DE PIERRE PERRAULT <i>par Yves Laberge</i>	22
DU BOIS À LA FIBRE DE VERRE : LE CAS DU MARTIN PÊCHEUR <i>par François Droïin</i>	26
DU GÉNÉRAL DE FLIPE AUX RAFTMEN : UNE BRÈVE HISTOIRE DES CHANTS MARINS AU QUÉBEC <i>par Jean-François Blais</i>	31





Anik Dubaere. *Plaisirs de plein air*; acrylique sur toile galerie, 18 x 36 po. (Coll. privée).

Originaire de Pincoirt et résidente de Sherbrooke, Anik Dubaere est une artiste qui entremêle les techniques apprises pour que ses créations aient toujours un lien avec le bonheur. Elle a débuté sa carrière d'artiste peintre comme aquarelliste avant de poursuivre à l'acrylique. Elle s'évade, maintenant, principalement dans un monde semi-figuratif intégrant des formes minimalistes pour faire place à la spontanéité du geste. Elle préconise les courbes qui structurent ses créations et libèrent son énergie d'une façon dynamique. Elle souhaite, entre autres, adoucir certaines formes qui lui

semblent rigides, comme les pointes ou les carrés. Cette artiste a plusieurs expositions individuelles et collectives à son actif au Québec. « La création, c'est une zone de concentration pour se commettre. J'aime être émerveillée constamment pour transposer sur mes toiles mes émotions et ma perception positive de la vie. Je veux avoir une portée universelle pour que tous respirent le bonheur en regardant mes œuvres. » Anik Dubaere

Pour de plus amples informations, n'hésitez pas à consulter son site Internet : dubart.ca.

La revue *CAP-AUX-DIAMANTS* est une production de « Les Éditions Cap-aux-Diamants inc. » et paraît quatre fois l'an.

Conseil d'administration : Yves Beauregard, François Droûin, Michèle Jean, Jean-Marie Lebel, Pierre Poulin, Jacques Saint-Pierre.

Directeur : Yves Beauregard.

Comité de rédaction : Yves Beauregard, François Droûin, Michèle Jean, Jean-Philippe Jobin, Pierre Poulin, Jacques Saint-Pierre, Alex Tremblay Lamarche, Brigitte Violette.

Comité consultatif : Marie-Josée des Rivières, Denis Gagnon, Gilles Gallichan, Madeleine Gauthier, Yves Laberge, Jacques Lacoursière, Michel Lessard, Jocelyne Mathieu, Jean-Claude Robert, Marc Vallières.

Révision des textes : Marie Chabot.

Publicité et promotion : 418 656-5040.

Secrétariat et comptabilité : Josée Alain.

Service des abonnements : Josée Alain.

Conseiller juridique : Dave Tremblay.

Collaboratrices et collaborateurs : Yves Beauregard, Mario Béland, Jean-François Blais, Johannie Cantin, Jean-François Caron, Gervais Carpin, Gabriel Cormier, François Droûin, Pascal Huot, Yves Laberge, René Laliberté, Serge Pallascio, Jean Parent, Denis Racine, Jacques Saint-Pierre, Sylvie Tremblay, Alex Tremblay Lamarche, John Willis.

Graphisme : Michaud design.

Impression : Imprimeries Transcontinental inc.

CAP-AUX-DIAMANTS remercie l'Université Laval, la Ville de Québec, le Séminaire de Québec, le Conseil des arts et des lettres du Québec, pour leur soutien financier et matériel. Nous reconnaissons l'appui [financier] du gouvernement du Canada.

Dépôt légal : Bibliothèque et Archives nationales du Québec et Bibliothèque et Archives Canada, ISSN 0829-7983/ISBN 978-2-924353-31-8 (PDF) ISBN 978-2-924353-32-5 (IMPRIMÉ). Toute reproduction ou adaptation interdites sans autorisation. Envoi de publication. N° de la convention 1372165. Port payé à Québec.

Date de parution : juillet 2019.

Indexé dans *Repère*, *Hiscabec*, *Journal of American History*, *Études canadiennes*, Éruditor.org.

La revue *CAP-AUX-DIAMANTS* est membre de la Société de développement des éditeurs de périodiques culturels québécois (SODEP) www.sodep.qc.ca.

Les opinions émises dans les articles publiés dans ce numéro n'engagent que les auteurs et non le comité de rédaction.

Ce dernier est responsable des titres, intertitres, textes de présentation, encadrés, notes, illustrations et légendes.

Correspondance :

CAP-AUX-DIAMANTS

C.P. 26, Haute-Ville,

Québec (Québec) G1R 4M8

Administration : 418 656-5040

Publicité : 418 656-5040

Courriel : revue.cap-aux-diamants@hst.ulaval.ca

Site Internet : www.capauxdiamants.org

Distribution : Messageries Dynamiques.

Abonnements : 1 an (35 \$), 2 ans (60 \$), 1 an (45 \$) institution, 2 ans (80 \$) institution, 1 an (60 \$US) États-Unis, 1 an (80 \$CAN) étranger.

Canada

ENTENTE
DE DÉVELOPPEMENT CULTUREL

VILLE DE
QUÉBEC

Québec

À LA DÉCOUVERTE DU PATRIMOINE MARITIME

« Il était un petit navire, il était un petit navire ». Voilà une comptine de mon enfance que plusieurs ont fredonnée. En l'apprenant, j'étais loin de me douter que la navigation allait devenir pour moi une passion. J'étais aussi loin de me douter que très jeune, je serais confronté à d'importantes pièces du patrimoine maritime québécois. En effet, lorsque je visitais ma grand-mère, je remarquais toujours un vieux baromètre en bois dans son hall d'entrée. Ce n'est que plusieurs années plus tard,

durant mes études universitaires, que j'ai réalisé que ce baromètre était celui du *Ramier*, un voilier du XIX^e siècle et un des plus anciens yachts de plaisance du Québec! Et déjà la passion de la voile m'avait atteint. De l'eau douce à l'eau salée, des Grands Lacs au golfe du Saint-Laurent, de régates en croisières, j'ai passé plusieurs décennies à naviguer au Québec et ailleurs en Amérique du Nord. Ce fut donc avec le plaisir de partager une passion que j'ai accepté l'invitation du comité de rédaction de *Cap-aux-Diamants* de diriger ce 138^e numéro qui va permettre aux lecteurs de découvrir des éléments nouveaux du patrimoine maritime québécois. Ainsi, en ouverture, Gervais Carpin présente l'importance du port de Tadoussac à l'époque



des débuts de la Nouvelle-France. Vous apprendrez comment Pierre de Chauvin, sieur de Tonnetuit, en a fait le premier port en eaux profondes du pays. Jean Parent nous livre ensuite un texte sur les stations de télégraphe optique du chenal du Sud. Organisées au début du XIX^e siècle, ces stations précèdent l'invention du morse et servent à la défense du Bas-Canada. Jean-François Caron s'intéresse ensuite au chantier A.C. Davie à Lévis, une richesse patrimoniale reconnue lieu historique national par le gouvernement canadien. À lire!

Le monde maritime au Québec, c'est aussi celui de la pêche. Pour traiter de ce sujet, Gabriel Cormier a étudié comment, entre 1871 et 1911, les petits armateurs gaspésiens ont usé de solidarités locales et familiales pour assurer la sur-

vie de leurs entreprises dans un marché dominé par le capital jersiais où, selon certains, les Robin exploitaient les Gaspésiens jusqu'à la dernière morue. Puis le lecteur pourra en apprendre plus sur le film de Pierre Perault, *Les voitures d'eau*. Yves Laberge, spécialiste de la question, nous présente avec finesse comment ce film est la mémoire de la construction navale, du cabotage et des goélettes de l'île aux Coudres. Ce texte est suivi par un bref essai de votre humble serviteur où je remets en contexte l'apparition de la fibre de verre dans le yachting

québécois et présente le cas du *Martin Pêcheur*, un des plus anciens voiliers de plaisance en bois toujours à flot. Enfin, et peut-être pour boucler la boucle de la comptine évoquée au début de ce mot de présentation, Jean-François Blais soumet au lecteur une brève histoire des chants marins au Québec, du *Général de Flipe* aux « Bing sur la ring ! Bang sur la rang ! » des *raftmen*. En terminant, je suis tenté de vous dire bonne lecture mais aussi, comme je le souhaite à mes amis régatiers, bon vent!

François Drouin
Historien

Archiviste du Yacht-Club de Québec
Capitaine du voilier Angéline 1

AUX ORIGINES DE LA COLONIE

LE PORT DE TADOUSSAC

par Gervais Carpin

Juin 1600, profitant d'une marée et d'un vent propices, le *Don de Dieu*, un navire de 200 tonneaux parti de Honfleur entre dans la baie de Tadoussac. Son propriétaire, Pierre Chauvin, est à bord. Environ 25 engagés l'accompagnent, des hommes de métier, mais également des hommes à tout faire. Pierre du Gua de Mons est présent, à titre d'invité. Quelques jours plus tard, un autre navire de Chauvin, *l'Espérance*, rejoint le *Don de Dieu*. François Gravé, son associé, y a voyagé en compagnie du reste des engagés. Chauvin avait fait partir de Honfleur sa flotte de quatre navires; le *Bon Espoir* et le *Saint Jean* sont restés sur les bancs de Terre-Neuve ou dans le golfe, vers Gaspé, pour y pêcher la morue, activité pratiquée par l'armateur depuis au moins quatre ans.



La rivière du Moulin Baudé est identifiée ici comme le Mol Baudet. Au XVII^e siècle, un mol signifie un lieu de mouillage protégé. Extrait d'une copie conservée à Sainte-Marie-des-Hurons, Ontario, de la carte de Nicolas Sanson, *Le Canada, ou Nouvelle France*, & c. Paris, Chez Pierre Mariette, 1656, 1 carte. (Photo : Pierre5018-2016. Wikimedia Commons).

DUR HIVER À TADOUSSAC

Dès son arrivée, Chauvin a reçu à son bord des représentants des Premières Nations qui attendaient le moment de pouvoir échanger leurs pelletteries contre des haches, des chaudières et divers objets. Ils pouvaient être 200 familles, Innus du Saguenay venus pêcher, commercer, maintenir des alliances et procéder à des mariages.

Il a fait débarquer ses engagés qu'il a mis au travail pour défricher et aplanir un bout de terrain, un peu en haut de la plage et proche d'un ruisseau, et abattre des arbres et les scier pour en faire des planches.

L'Espérance restera dans la baie tout l'été, le *Don de Dieu* reçoit l'ordre de rejoindre à son tour la pêche. François Gravé, habitué du fleuve depuis longtemps, aurait préféré que Chauvin ne commence pas à bâtir son poste, mais qu'il cherche plus en amont un lieu moins aride, ou d'autres

groupes des Premières Nations étaient aussi intéressés à la traite. Pierre du Gua, venu pour évaluer l'intérêt de ce commerce, aurait aimé lui aussi explorer plus loin. Ils partent finalement en reconnaissance vers l'île d'Orléans où, tombant sur des Malouins en train de faire la traite, ils confisquent leurs pelletteries au nom d'un monopole que Chauvin avait obtenu l'année précédente.



Le poste de Chauvin tel qu'il a été reconstitué à Tadoussac sur un emplacement qui correspond assez bien à celui qui était décrit par Samuel de Champlain. Cette reconstitution datant de 1942 sur le terrain de l'Hôtel Tadoussac a été voulue par William Coverdale alors président de la Canada Steamship Line, propriétaire de l'hôtel. (Photo : Gervais Carpin, 2019).

Chauvin maintient sa décision de rester à Tadoussac et les travaux de construction du poste durent une partie de l'été. Une bâtisse, que Champlain comparera quelques années plus tard à un corps de garde, est donc construite. Elle est entourée d'un fossé creusé dans le terrain sablonneux et d'une palissade faite de poteaux et d'entrelacements de branches. La maison mesure environ huit mètres de long, six de large et près de trois mètres à son faite. Elle a une cheminée de pierre en son centre et la toiture est en planches. Chauvin y laisse seize engagés dont les contrats prévoyaient l'hivernement. L'*Espérance* repart alors vers la France. Les hommes restés sur place, ne connaissant pas les rigueurs et la longueur de l'hiver, gèrent mal les vivres laissés à leur disposition. Sur les seize hivernants, il en meurt onze, très probablement du scorbut, et cinq survivent en accompagnant des Innus qui les accueillent dans leur quête hivernale du gibier. Ces cinq hommes retrouvent l'année suivante l'*Espérance* revenu pour la traite. L'idée d'hivernement est alors abandonnée. Enfin, une troisième expédi-

tion de traite menée par le *Don de Dieu* et l'*Espérance* a encore lieu en 1602. La confiscation des marchandises des traiteurs malouins par Gravé en 1600 sera finalement annulée par décision de justice, notamment parce que l'île d'Orléans se trouvait en dehors du territoire accordé à Chauvin. Tadoussac était donc bien le seul endroit où celui-ci pouvait bâtir.

GUERRE, COMMERCE ET MONOPOLE

Le récit qui précède est une fiction historique mais, comme toute fiction historique, elle est basée à la fois sur des sources reconnues et sur une interprétation personnelle de ces sources. Parmi elles, des documents de justice, des actes notariés et le récit de Champlain, témoin oculaire de ce qui restait de la bâtisse trois ans après sa construction et témoin indirect des événements de 1600. Témoin indirect mais assez fiable, puisqu'il a fréquenté assidûment deux témoins directs : Gravé, parfois quotidiennement, pendant les 30 années qui ont suivi, ainsi

que du Gua, pendant 20 ans environ. Pierre Chauvin, sieur de Tonnetuit, n'était pas arrivé à Tadoussac par le hasard d'un voyage de pêche. Après les expéditions de Jacques Cartier, les récits qui en ont été publiés et les cartes qui ont suivi, on constate la présence du côté de Tadoussac de Basques chasseurs de baleine et de marins pêcheurs bretons et normands pratiquant la traite en plus de leur activité ordinaire. De plus, comme les années 1580 marquent le déclin des routes qui drainent la fourrure de la Moscovie dont ont besoin tant les pelletiers que les chapeliers européens, le commerce de la fourrure du castor canadien et d'autres animaux devient rentable. Des demandes sont faites au roi pour l'obtention d'un monopole sur ce commerce, notamment en 1588 par Jacques Noël, neveu de Jacques Cartier. Les navires des marchands malouins reviennent chargés de fourrures dès 1584, et on fait même mention d'une bataille navale entre navires venus participer à la traite en 1587. En France, c'est aussi la période de la dernière des guerres de religion qui se terminera en 1598. Ce conflit s'était transporté sur les rives du Saint-Laurent entre, par exemple, les navires de Saint-Malo et de Honfleur, villes qui avaient juré fidélité à la Ligue catholique, et ceux de La Rochelle, port protestant. Chaque camp de cette guerre civile a ses alliés étrangers. Le danger de la navigation en est augmenté. La première expédition du marquis de la Roche, qui avait obtenu un monopole en 1577 s'est terminée par la prise de ses navires aux mains des Anglais. Donc, même si l'Europe a besoin de ce commerce, il n'est pas facile à exploiter. À la fin des années 1580, Chauvin était le capitaine de deux compagnies en garnison à Honfleur, ville qui avait été reprise à la Ligue par l'armée d'Henri IV. Du Gua était alors le lieutenant pour le roi de cette ville de Honfleur. Les deux hommes ont donc déjà établi des liens quelque dix ans avant l'expédition de

Tadoussac. En 1598, la paix qui marque la fin tant des guerres de religion que de la guerre contre l'Espagne va tout changer.

CONTEXTE DE PAIX

À Honfleur, l'ancien militaire Pierre Chauvin est devenu armateur propriétaire d'une flotte de quatre navires qu'il envoie chaque année faire la pêche à Terre-Neuve depuis 1596. Il côtoie un autre marchand et navigateur installé à Honfleur, François Gravé, originaire d'une famille marchande de Saint-Malo, un habitué des rives du Saint-Laurent depuis le début des années 1580. Contrairement à la majorité des marchands malouins qui défendent la liberté du commerce, Gravé est favorable à un monopole de la traite des fourrures et il parvient à en persuader Chauvin. Ce dernier obtient du roi, en 1599, un monopole sur un territoire commençant à l'entrée du fleuve Saint-Laurent et se prolongeant sur environ 400 kilomètres, soit jusqu'à Tadoussac. Qui dit monopole dit obligations, dont la principale était de peupler le territoire. Ni La Roche, ni Chauvin, ni même aucune des compagnies qui vont les suivre jusqu'en 1627, date de la création de la Compagnie de la Nouvelle-France, ne seront en mesure de tenir leurs engagements, car si ce commerce était rentable en lui-même, il ne l'était plus si ses bénéfices devaient être réinvestis dans le fonctionnement d'une colonie. Chauvin décède en février 1603 et s'il avait survécu, il aurait vu son monopole réaménagé, des marchands des principaux ports de France y participant désormais.

LA NAVIGATION À TADOUSSAC

Tadoussac a donc été une baie régulièrement fréquentée dans le dernier quart du XVI^e siècle. André Thevet, cosmographe français, a écrit que les Basques y avaient déjà bâti une mai-

son fortifiée dans les années 1580; affirmation difficile à vérifier, mais bien sûr très plausible. En fait, c'est vraiment à partir de 1600 que la vie maritime de Tadoussac comme port de mer est suffisamment documentée pour devenir un objet fiable aux yeux d'un historien. Alors voici très succinctement ce qui s'y déroulait, en matière de navigation pendant, disons, les 50 premières

entrées assurées dans la baie du port de Tadoussac, le navire va rester ancré quatre kilomètres en aval, au large des dunes, à la hauteur de la chute de la rivière du Moulin Baudé, protégé notamment par la pointe de la Grande Anse. Quand la marée devient propice, c'est-à-dire qu'elle est à mi-hauteur, et que le vent est « bon », vent d'est ou sud-est, le navire va entrer dans la baie



Nommée dans les *Œuvres de Champlain* la rade du « Moulin Baudé », c'est au large des roches qui ressortent au centre de la photo que s'ancraient les navires quand les conditions n'étaient pas propices à une entrée immédiate dans la baie de Tadoussac. La pointe la plus éloignée est celle de la Grande Anse, elle protège la rade. La chute d'eau de la rivière du Moulin Baudé tombe un peu en avant de ces roches appelées aujourd'hui cayes à Quenon. (Photo : Gervais Carpin, 2019).

années du XVII^e siècle.

Les navires arrivent de France plus généralement au début de l'été, fin juin et juillet. Même s'ils partent de leur port d'attache en flotte regroupée, les aléas de la navigation transatlantique les font entrer à Tadoussac en ordre dispersé, parfois avec des semaines d'intervalle entre chaque navire. Quand un de ces navires pénètre dans le Saint-Laurent, il longe la rive sud de Gaspé jusqu'au Bic et, de là, il traverse le fleuve pour rejoindre la rive nord à la hauteur des Escoumins. Passé Les Bergeronnes, le maître du navire doit prendre une décision selon la nature des vents et la hauteur de la marée. Si les conditions ne se prêtent pas à une

de Tadoussac sans craindre de la dépasser et de se retrouver entraîné plus loin par le courant descendant du Saguenay. Et, comme l'explique Samuel de Champlain, quand le navire dépasse la Pointe aux Vaches, il faut toujours avoir une sonde en main et deux ou trois chaloupes prêtes à être mises à l'eau pour le tirer si le vent venait à tomber, pour éviter que la marée ne l'entraîne vers le courant du Saguenay.

Une fois ancré dans la baie de Tadoussac, des chaloupes et des barques, apportées de France en pièces détachées, sont assemblées sur la plage et vont transporter passagers et ravitaillement. D'autres chaloupes venues de Québec participent à ce transport.

Assez tôt, au début des années 1640, certains des navires de haute mer vont se rendre jusqu'à Québec et, déjà en 1664, Pierre Boucher explique que « Tadoussac, est un lieu où les Navires abordoient autrefois, & où ils faisoient leurs décharges avant qu'ozast les faire monter jusques à Quebec ». Les chaloupes ou barques à voile qui naviguaient sur le fleuve vers Tadoussac, mais aussi entre Québec et Montréal, jaugeaient entre douze et quinze tonneaux, étaient pontées, avec peut-être cinq hommes d'équipage pour les manœuvrer. Les navires venant de France étaient en général de faible tonnage, entre 60 et 200 tonneaux, avec des équipages de 15 à 40 hommes. Les flottes annuelles étaient composées de trois à cinq navires, transportant chacun environ 25 passagers dans les premiers temps, et un peu plus chargés par la suite. Ces quantités sont des moyennes, aucune année ne ressemblant en tout point à une autre.

CHANGEMENT DE RÔLE

En 1640, la Compagnie de la Nouvelle-France, très endettée, ne trouvant plus de crédit auprès des marchands normands de Rouen et de Dieppe, transporte ses activités vers La Rochelle. La Communauté des habitants qui prend le relais à partir de 1645 fait aussi affaire avec La Rochelle. Heureusement pour les historiens puisque les archives de Dieppe ont été détruites. Treize chartes-parties trouvées chez les notaires rochelais entre 1641 et 1649 témoignent d'un changement dans le rôle portuaire de Tadoussac. La charte-partie est le contrat passé avec le maître d'un navire qui a été affrété pour lui faire connaître ses obligations de tout ordre : la route à suivre, les temps d'escale, etc. Pour exemple, en mai 1641 concernant *Le René*, 120 tonneaux, conduit par Nicolas Pernet. Ce capitaine devra partir de La Rochelle en compagnie des autres vaisseaux. Arrivé à Tadoussac, il se verra fournir par la



La baie de Tadoussac, telle qu'elle apparaît au détour de la Pointe Rouge. Les navigateurs n'ont évidemment pas cette vue plongeante, mais ils distinguent nettement la pointe de l'Islet, la presqu'île qui protège la baie du courant du Saguenay qui coule plus au fond sur la photo. À droite de la presqu'île, la plage au-dessus de laquelle se tenaient les cabanes des Innus et là où furent bâtis le poste de Chauvin, puis les chapelles successives des jésuites et les bâtiments successifs des commis de la traite. (Photo : Gervais Carpin, 2019).

Compagnie « deux pilotes experts de ladite rivière ». Il déchargera ses marchandises et passagers à Québec et sera en temps voulu rechargé de passagers et de pelleteries ou de diverses marchandises, soit à Québec, soit à Tadoussac, pour repartir vers la France en compagnie des autres vaisseaux.

Autre exemple d'un navire qui, cette fois, reste à Tadoussac. En avril 1641, *Le Gaston*, 90 tonneaux, rempli pleine charge, conduit par Gilles Joubert, avec 17 hommes d'équipage, devra lui aussi partir en même temps que le reste de la flotte. Arrivé à Tadoussac, pendant le temps de « décharge et recharge », Joubert devra fournir six hommes de son équipage pour conduire les barques de Tadoussac à Québec et en ramener les marchandises. Il devra rester sur place deux mois et demi si nécessaire. Comme à partir de 1645, la flotte de la Communauté des habitants est composée de navires lui appartenant, ils remonteront tous à Québec et l'habitude sera prise. Les navires n'al-

lant pas plus en amont que Tadoussac deviendront de plus en plus rares.

Ce changement d'habitude correspond tout autant à une plus grande connaissance du fleuve et à une plus grande disponibilité de pilotes qu'à un déclin du rôle de Tadoussac dans l'approvisionnement en fourrures. Les rendez-vous annuels de Trois-Rivières et de l'île de Montréal ont joué un rôle croissant dès les années 1610, tandis que l'affaiblissement démographique dû aux épidémies et la dégradation de la cohésion sociale causée par la présence des jésuites ont fait perdre leur importance aux Innus de Tadoussac. Le rôle portuaire de premier plan de Tadoussac a duré environ un demi-siècle, et il faudra attendre l'exploitation du bois et le tourisme du XIX^e siècle pour y revoir une activité maritime un peu plus intense.

Gervais Carpin est historien, spécialisé en histoire de la Nouvelle-France et des migrations, retraité aux environs de Tadoussac.

LES STATIONS DE TÉLÉGRAPHE OPTIQUE DU CHENAL DU SUD (1809-1844)

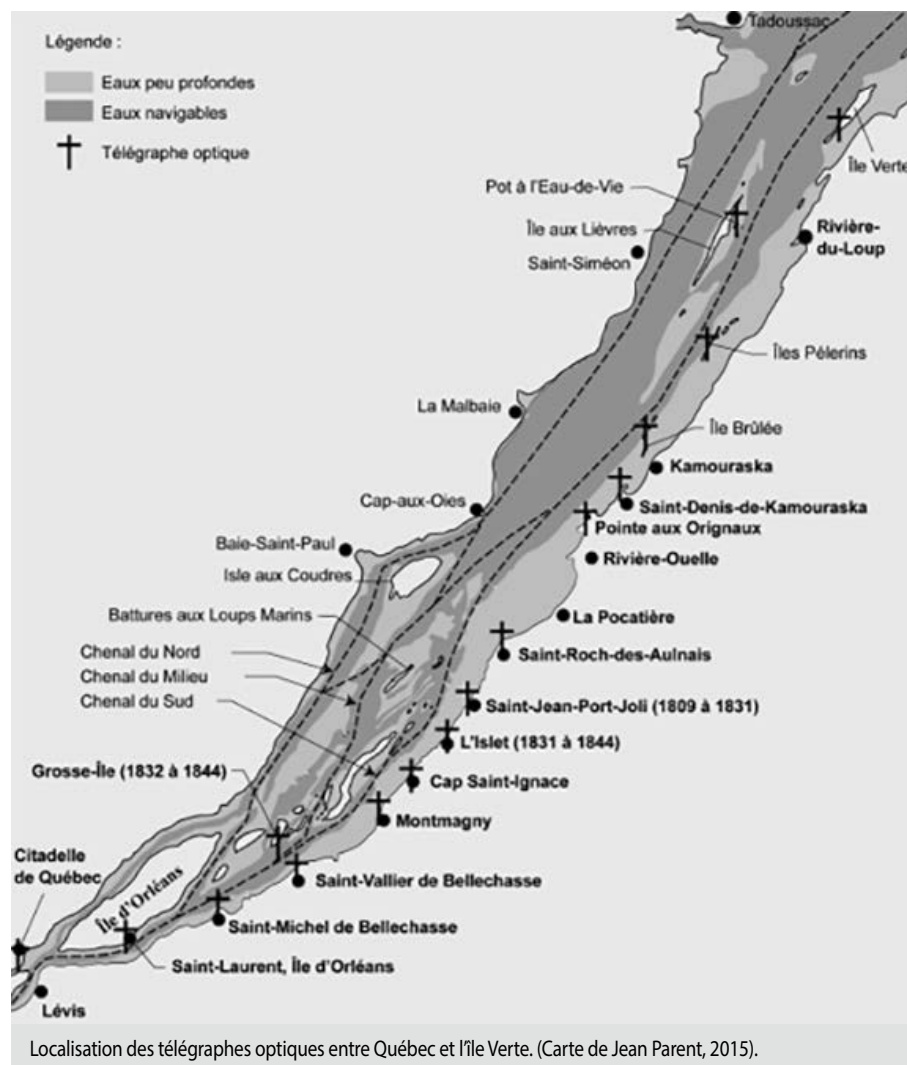
par Jean Parent

Avant l'arrivée du télégraphe optique, il existait autrefois un système de communication par feux nocturnes entre l'île du Bic, près de Rimouski, et Pointe-Lévy. L'actuel parc de la Pointe-De la Martinière était le site d'un des principaux maillons de la chaîne des feux. Ce moyen rapide de transmettre les nouvelles urgentes nous est connu par les événements de 1759, la Conquête anglaise, et de 1776, l'invasion américaine.

L'historien Gérard Filteau rapporte : « Pour transmettre la nouvelle de l'arrivée de l'ennemi, on avait érigé un cordon de bûchers de pointe en pointe, de colline en colline, du Bic jusqu'à la Pointe-Lévy. Durell parvint au Bic le 23 mai 1759. La nuit venue, les bûchers s'enflammèrent tour à tour et à minuit le feu de la Pointe-Lévy annonçait l'arrivée de l'avant-garde anglaise ».

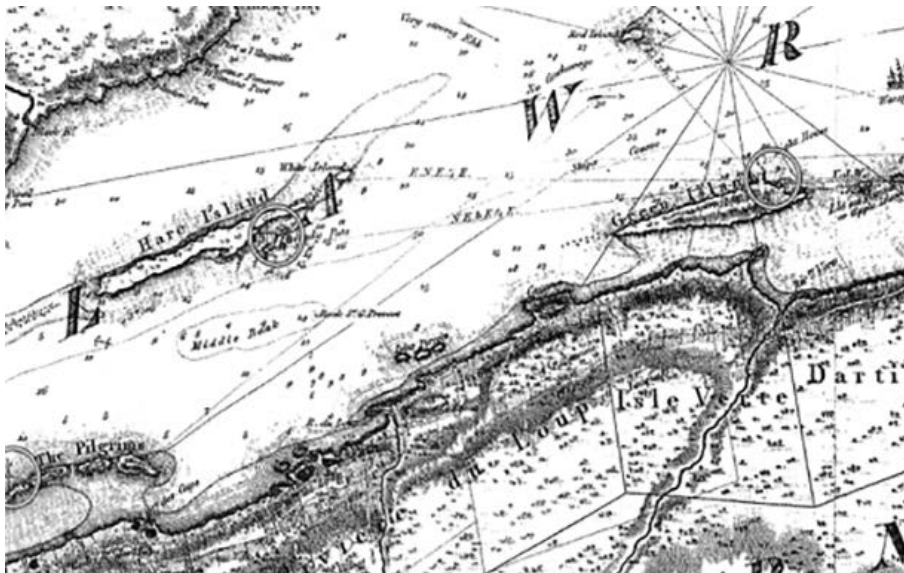
LE TÉLÉGRAPHE OPTIQUE (OU AÉRIEN)

Il a fallu attendre la fin du XVIII^e siècle et l'abbé Claude Chappe, génial inventeur du télégraphe optique, pour voir apparaître le premier réseau de transmission de l'information. Le principe du télégraphe optique est simple : les



messages sont constitués d'une suite de signaux sémaphoriques lus à l'aide d'une longue-vue et reproduits pour

être lus à nouveau. On peut ainsi acheminer rapidement des messages. Ce premier système de transmission de



Emplacement des trois télégraphes optiques en aval du fleuve (portion de carte extraite de Joseph Bouchette. *Topographical Map of the Province of Lower Canada*. Londres, W. Faden, 1815. Gravure de J. Walker and Sons).

l'information possède déjà les caractéristiques des systèmes modernes : le codage et la remise en forme. Comme pour les communications numériques, le message sémaphorique est un signal codé qui nécessite l'utilisation de techniques de cryptage et de décryptage. L'atténuation intervient aussi puisque les signaux sémaphoriques ne sont plus visibles au-delà d'une certaine distance. Ils doivent alors être répétés (remis en forme), et c'est le rôle que

joue l'amplificateur dans les systèmes modernes. L'usage du télégraphe optique reste limité, il ne peut fonctionner que le jour et son utilisation est tributaire des conditions atmosphériques; la pluie et le brouillard, par exemple, le rendent inopérant.

En 1809, pour la défense du Bas-Canada, le gouverneur James Henry Craig ordonna la mise en place d'un télégraphe aérien reliant l'île Verte à Québec en passant par les îles et les côtes du chenal du Sud du fleuve. Les autorités se préparèrent à faire face à une invasion qui arriverait par le Saint-Laurent. James Kempt, quartier-maître général à Québec, propose un design et un mode de fonctionnement pour les télégraphes optiques devant être installés au Québec.

Le gouvernement fit construire des habitations et des mâts à différents endroits, sur les îles, aux abords du fleuve et sur des hau-

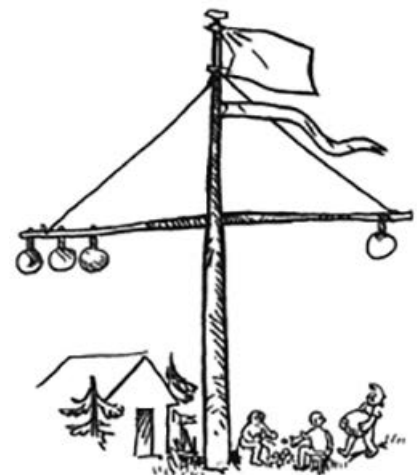


Schéma du télégraphe optique. (Dessin de Pierre Giard, sans date).

teurs, et il engagea des équipes d'observateurs. Ces derniers, à l'aide d'une longue-vue, décodaient les messages et les retransmettaient avec un mât en bois. Celui-ci était gréé d'une vergue et d'une corne qui permettaient de hisser des pavillons, des flammes et des boules de couleur selon différentes combinaisons. À cause des coûts importants nécessaires au bon fonctionnement de ce système de communication, les télégraphes optiques étaient essentiellement réservés à des fins militaires.

LES STATIONS DE TÉLEGAPHE OPTIQUE

La carte dressée en 1815 par le géographe Joseph Bouchette indique toutes les stations de télégraphe optique séparées entre elles par environ 15 km (9,3 milles), soit quatorze au total :

- Citadelle de Québec (N° 1);
- Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans (N° 2);
- Saint-Michel-de-Bellechasse (N° 3);
- Saint-Vallier (N° 4);



Le mât de télégraphe optique de la Grosse Île à l'endroit où sera construite la croix celtique en 1909. Aquarelle de Henry Hugh Manvers Percy vers 1838-1840. (Bibliothèque et Archives Canada).

- Saint-Thomas de Montmagny (N° 5);
- Vincelotte (Cap-Saint-Ignace) (N° 6);
- Saint-Jean-Port-Joli, déménagée à L'Islet en 1831 (N° 7);
- Saint-Roch-des-Aulnaies (N° 8);
- Pointe-aux-Orignaux, Rivière-Ouelle (N° 9);
- Saint-Denis-de-Kamouraska (N° 10);
- L'île Brûlée en face de Kamouraska (N° 11);
- L'île du Petit Pèlerin (N° 12);
- Les îles du Pot à l'Eau-de-Vie (N° 13);
- Le phare de l'île Verte (N° 14).

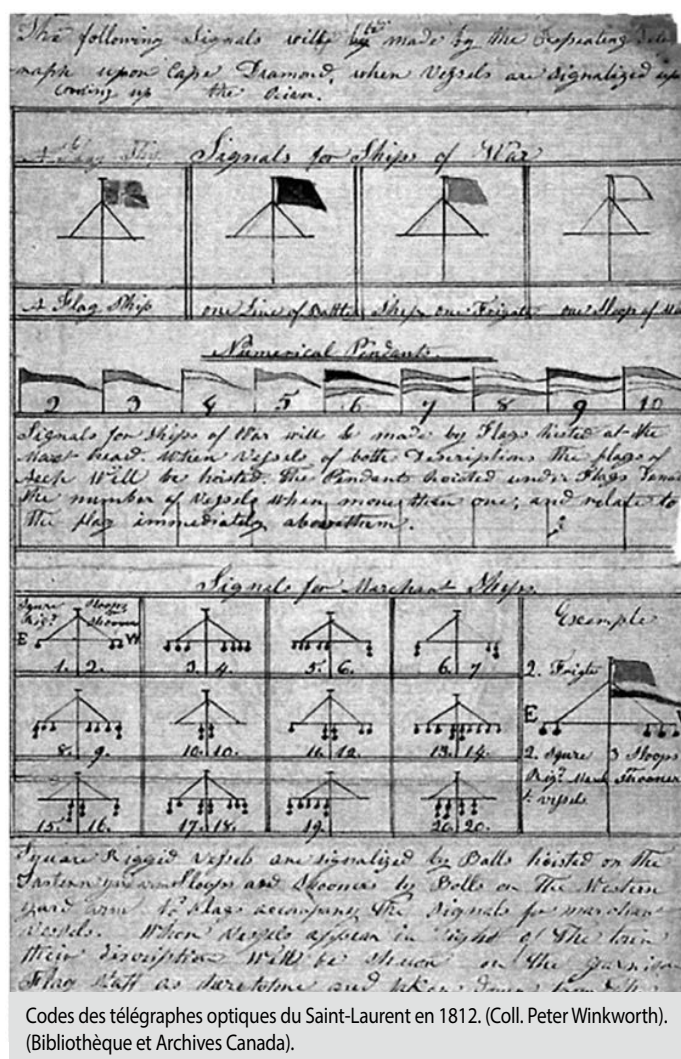
CODES DES TÉLÉGRAPHES OPTIQUES

Chaque station comptait six télégraphistes. Le travail était monotone, mais exigeant : il fallait surveiller de façon constante les stations télégraphiques situées en amont et en aval, dans l'attente d'un message à relayer. Les messages sont transmis par un ensemble de boules disposées sur une vergue, soit une longue pièce de bois fixée perpendiculairement à un mât, lui-même ancré verticalement dans le sol. Dans le devis de construction pour le télégraphe optique de l'île Brûlée, il est spécifié que le mât devait avoir 18,3 m (60 pi) de haut et supporter une vergue unique de 18,3 m (60 pi). Différentes pièces de charpente devaient également être fournies afin d'étayer le mât. Dans le système décrit par James Kempt, l'emplacement des boules sur les

vergues permet de représenter les nombres de 1 à 4 999. Chaque nombre correspond alors à une expression ou à un mot, qui se trouve consigné dans un manuel de codes secrets. Les lettres de l'alphabet sont également représentées par un chiffre, ce qui rend possible l'épellation des mots qui n'ont pas été prévus au manuel. Par combinaison de mots et de lettres, même les messages les plus longs et les plus complexes peuvent être transmis.

L'opérateur utilise un système de cordes

l'Union Jack (vaisseau amiral); bleu (vaisseau de ligne); rouge (frégate); blanc (corvette). Les flammes (pavillons de forme allongée) sous les pavillons montrent le nombre de vaisseaux de la description désignée par le pavillon. Les boules signifient des vaisseaux marchands. Au bras de l'est (des vaisseaux à voiles carrées); au bras de l'ouest (des goélettes et des bateaux). *La Gazette de Québec* publie, dans son édition du 18 mai 1809, un tableau contenant la signification de ces signaux.



Le 28 février 1832, le gouvernement promulgue un Acte pour l'établissement de bureaux sanitaires en cette province, et pour mettre en force un système effectif de quarantaine. L'article 27 stipule qu'il sera établi une chaîne de télégraphes entre Québec et Grosse-Île. L'armée est responsable de la ligne et, dès avril, des travaux sont effectués : reconstruction de la station N° 1; construction de plusieurs bâtiments et de la station de télégraphe à Grosse-Île. Le 1^{er} août 1832, un premier signal est reçu à la Citadelle indiquant l'arrivée à Grosse-Île de six navires, quinze bricks et neuf goélettes.

LA FIN DU TÉLÉ- GRAPHE OPTIQUE

En 1844, c'est la fin du télégraphe optique. Il fut remplacé par le télégraphe électrique qui utilise l'alphabet morse, inventé en 1832. Une vente à l'encan a lieu le 25 août 1844 afin de liquider l'ensemble des magasins de la ligne de télégraphes optiques. L'inventaire est composé de blocs, de balles, de literie, de pavillons, de drapeaux, de diamants de vitriers, de

peinture, de poêles, de télescopes, de thermomètres et d'autres articles.

LE TÉLÉGRAPHE ÉLECTRIQUE

Notons que l'Américain Samuel Morse inaugure la première ligne de télégraphe électrique en 1837. Un premier bureau de télégraphe ouvre ses portes à Québec en 1845 et la première liaison télégraphique entre Québec, Toronto, Buffalo et Montréal est inaugurée en 1847. Le premier bureau du télégraphe de la Côte-du-Sud est ouvert à Kamouraska en 1856.

Ce système va énormément servir pour les communications maritimes. Voici d'ailleurs une liste publiée dans *L'Annuaire du Canada* de stations radiotélégraphiques du littoral, communiquant avec les navires en mer durant l'année 1916 dans le secteur du chenal du Sud :

- Pointe-au-Père avec une portée de 250 milles marins;

- Grosse-Île avec une portée de 100 milles marins;
- Québec avec une portée de 150 milles marins.

Jean Parent est président des Amis du Port-Joli, président du Musée maritime du Québec et retraité du Département de génie civil et de génie des eaux de l'Université Laval.

Pour en savoir plus :

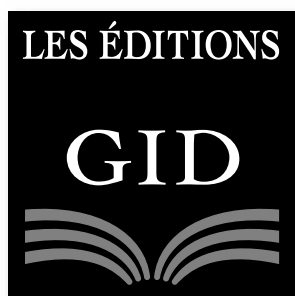
Cet article est tiré de Jean Parent, *Histoire du chenal du Sud dans l'estuaire moyen du fleuve Saint-Laurent*. Saint-Jean-Port-Joli, Chez l'auteur, 2018, p. 57 à 62.

Université Nice Sophia Antipolis, « Le télégraphe optique » dans *Une introduction aux télécommunications optiques* (Cours en ligne), http://www.unice.fr/optics/course/Intro_telecom/off_course55pg1316.htm. (Page consultée le 7 mai 2019).

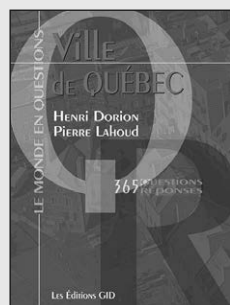
Jean-Claude Dionne, « Le télégraphe optique à Saint-Laurent (1809-1844) » dans *Autour de l'île. Le journal communautaire de l'île d'Orléans*, vol. 18, n° 3 (mars 2014), p. 21-22.

Joseph Bouchette, *Description topographique de la province du Bas Canada, avec des remarques sur le Haut Canada, et sur les relations des deux provinces, avec les Etats Unis de l'Amérique*. Londres, W. Faden 1815, XV-664-LXXXVI p.

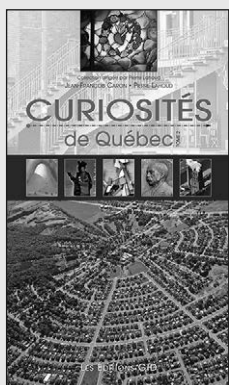
Pierre Giard. *Les îles de Kamouraska. Une histoire au fil de l'eau*. Kamouraska. La Société historique de la Côte-du-Sud, 2014, 155 p. (Coll. « Les Cahiers d'histoire, n° 26 »).



DES CURIOSITÉS ET DES QUESTIONS-RÉPONSES ÉTONNANTES SUR QUÉBEC!



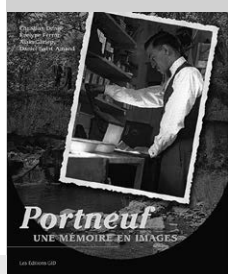
Henri Dorion et
Pierre Lahoud
24,95 \$ • 174 pages



Pierre Lahoud et
Jean-François Caron
24,95 \$ • 224 pages

100 ans NOIR SUR BLANC

De 1860 à 1960, une chronique en images et en textes de l'histoire des régions 34,95\$ ch. • 208 pages



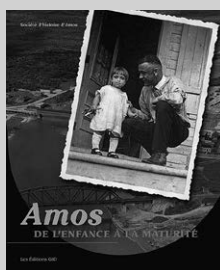
C. Denis, É. Ferron, A. Gariépy
et D. Saint-Amand



Aurélien Boivin



Daniel Rolland et
Sylvain Champagne



Société d'histoire d'Amos



Jocelyn Lindsay et
Jean-Claude Tardif



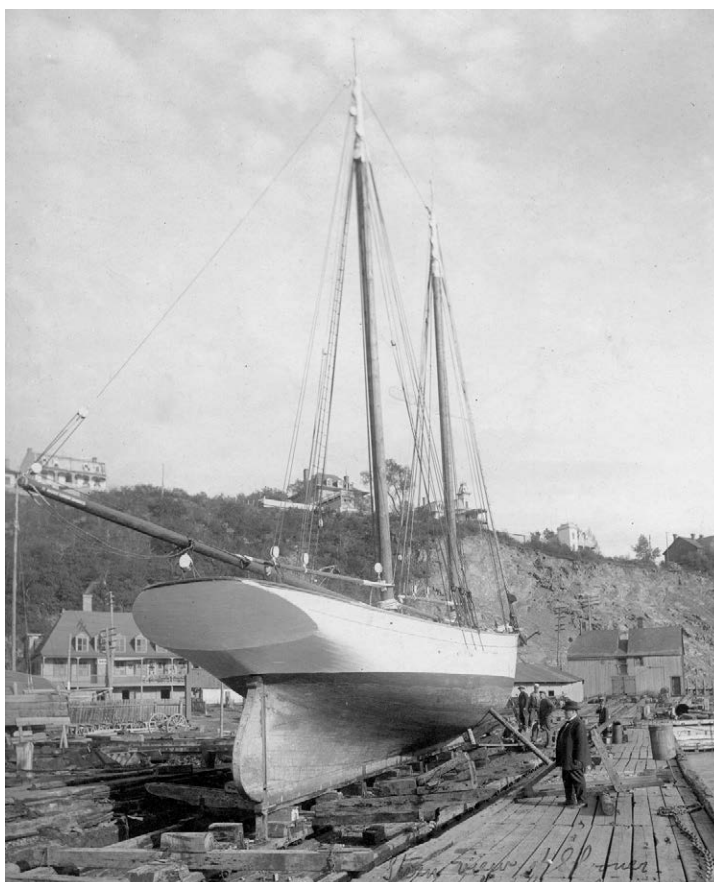
Pascal Alain

LES ÉDITIONS GID
editions@leseditionsqid.com — 418 877-3110 — leseditionsqid.com

LE CHANTIER MARITIME A.C. DAVIE, UNE RICHESSE PATRIMONIALE À LÉVIS

par Jean-François Caron

En 1806, les guerres napoléoniennes battent leur plein. Elles opposent la France à son éternelle rivale l'Angleterre. En octobre 1805, le vice-amiral Horatio Nelson remporte la bataille de Trafalgar au cours de laquelle il anéantit quasiment la flotte française. La France n'étant plus une menace maritime face à la suprématie britannique, Napoléon décide d'imposer à l'Angleterre un blocus continental. Il veut ruiner son économie en empêchant ses navires de mouiller dans les ports de l'Empire français. La manœuvre se traduit par une baisse des exportations britanniques, par une augmentation du chômage et par des soulèvements populaires chez les Anglais. Le blocus napoléonien menace également la Grande-Bretagne là où on la croyait invincible. En effet, pour entretenir sa flotte et maintenir sa puissance navale, elle avait besoin de bois. Elle s'approvisionnait dans les ports de la mer Baltique, alors sous influence française.



Plan de halage vers 1906; en arrière-plan, à gauche, la maison Homestead. (Ville de Lévis, Secteur des archives privées, Fonds Joseph-Elzéar Bernier).

LE CANADA COMME SOLUTION

C'est ainsi que, malgré la distance et les coûts de transport, l'Angleterre se tourne vers sa colonie nord-américaine qui regorge de forêts. Dès lors, le port de Québec connaît une expansion fulgurante. Les navires britanniques arrivent dans le Saint-Laurent chargés de pro-

duits manufacturés, de denrées de consommation et d'immigrants irlandais et ils font le voyage de retour chargés de bois équarri et d'espars. En marge de ce commerce inespéré, la construction navale prospère également puisqu'on a besoin de bateaux pour transporter tout ce bois. Tout au long du XIX^e siècle, de l'anse Atkinson à Cap-Rouge jusqu'au secteur de la Petite-Rivière sur la rivière Saint-Charles, en passant par l'île d'Orléans et la rive sud, on verra défiler 54 chantiers navals qui procureront du travail à des milliers de charpentiers de vaisseau, calfats, voiliers, cordiers, poulieurs, gréeurs et autres corps de métier. On peut dire que 1854 a été l'âge d'or de la construction navale à Québec alors que le nombre de chantiers culmine à 27.

Avec la fin des tarifs préférentiels britanniques sur le bois canadien et l'avènement des coques d'acier, l'industrie va péricliter et les chantiers vont disparaître les uns après les autres. On considère que cette industrie meurt en 1893 à la suite de la construction du dernier grand voilier en bois, le *White Wings*. Néanmoins, certains chantiers vont s'adapter

et survivre. C'est le cas du chantier A.C. Davie de Lévis.

LE CHANTIER DAVIE

C'est dans ce contexte qu'en 1811, George Taylor quitte l'Angleterre et débarque à Québec avec sa conjointe et sa fille unique, Elizabeth. Il supervise d'abord la construction de navires pour les marchands de bois Patterson, Dyke & Co. Toutefois, la guerre de 1812-1814 le force à aller travailler dans le Haut-Canada. À son retour à Québec, il ouvre un chantier naval à l'île d'Orléans. Par ailleurs, en 1821, le jeune capitaine anglais Allison Davie fait escale à Québec. Il n'a que 25 ans, mais il navigue depuis plusieurs années. Il avait d'ailleurs pris part aux guerres napoléoniennes en transportant des troupes britanniques en Méditerranée. Il rencontre Elizabeth Taylor et ils tombent amoureux. George Taylor consent au mariage, mais à la condition que Davie se fixe à Québec et s'associe à lui, puis que ses futurs rejetons portent le patronyme « Taylor » dans leurs prénoms. Le mariage est célébré en avril 1825 à Québec, à l'église presbytérienne St. Andrew.

Chose promise, chose due. Davie s'associe à son beau-père dans ses activités de construction navale. En 1827, ils louent un emplacement sur rivièrè Saint-Charles, au pied de la côte de la Canotèrie, où ils déménagent leur chantier du « Trou Saint-Patrick » de l'île d'Orléans. Avec le commerce du bois, le trafic maritime s'est considérablement accru sur le Saint-Laurent; par conséquent, la demande en réparation navale a augmenté d'autant. Déjà à cette époque, on compte plusieurs chantiers sur les rives de Québec, mais un navire en construction ne laisse pas beaucoup de place aux activités de radoub, d'autant plus que celles-ci ne peuvent généralement pas attendre. De plus, à cette époque, seule la Canada Floating Dock est spécialisée dans ce domaine. En 1829, pour répondre à cette demande spécifique, Taylor et Davie décident de diversifier



La maison Homestead vers 1910. (Ville de Lévis, Secteur des archives privées, Fonds Paul Gourdeau).

leurs activités en ouvrant un nouveau chantier où seront concentrées les opérations de réparation navale. C'est ainsi qu'ils achètent un lot de grève sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le secteur de l'actuelle gare fluviale du traversier Québec-Lévis. George Taylor gèrera le chantier de Québec alors qu'Allison Davie s'occupera de celui de Lévis.

Pour réaliser les opérations de carénage et de radoub, les bateaux devaient être mis à sec. Pour ce faire, deux techniques étaient utilisées. La première

était à la portée de tous. À marée haute, on amenait le bateau près de la rive et à marée descendante, il s'échouait. On procédait alors le plus rapidement possible aux réparations, avant que l'eau ne remonte. Par ailleurs, les chantiers plus importants utilisaient plutôt une cale flottante. Il s'agissait d'un bassin en bois, muni d'une porte à l'une de ses extrémités. Submergée, cette cale flottait entre deux eaux. Une fois au large, un bateau pouvait y pénétrer. Elle était alors transportée vers la rive où elle s'échouait au



Hivernage de bateaux vers 1910. (Ville de Lévis, Secteur des archives privées, Fonds Paul Gourdeau).

jusant. Elle se vidait alors de son eau, elle était amarrée et lestée, et sa porte était fermée et calfatée. Le bateau pouvait ainsi demeurer au sec tout le temps qu'il fallait pour le réparer. Malgré leur efficacité relative, ces deux techniques étaient néanmoins dépendantes des marées.

En 1832, Allison Davie opte plutôt pour une méthode plus efficiente. Il innove avec une nouvelle technique mise au point en Écosse en 1819, le *patent slip* ou plan de halage. Il s'agit de rails de métal reposant sur des supports de bois et descendant doucement vers l'eau. Un chariot, ou un ber, peut s'y déplacer. Une fois le ber submergé, on y aligne un bateau qui venait s'y déposer. Il est alors attaché au ber qui est hissé hors de l'eau par un treuil. Pour le protéger des marées, deux môles de bois remplis de pierres sont construits sur chacun de ses côtés; on érige également un quai. Enfin, pour loger la famille ainsi que le bureau, on bâtit une imposante résidence que l'on surnomme Homestead. Dès 1833, le chantier est complet et opérationnel. Allison Davie aura à peine le temps de

profiter de ses nouvelles installations puisqu'en juin 1836, il se noie. Il venait d'avoir 40 ans. Sa veuve se retrouve avec huit bouches à nourrir. Loin de s'apitoyer sur son sort, elle continue l'association avec son père en prenant la direction du chantier et en poursuivant les activités de l'entreprise.

Elizabeth Taylor gère le chantier de Lévis jusqu'en 1850 alors qu'elle passe la main à son fils aîné George Taylor Davie. Né en 1828, il a fait son apprentissage au chantier naval du réputé John Munn de Saint-Roch où il devient par la suite contremaître. C'est donc avec une bonne expérience qu'il revient au chantier familial prendre la relève de sa mère. À peine a-t-il pris les rênes de l'entreprise qu'il en diversifie les activités en y ajoutant la construction navale. De plus, il achète des épaves auprès des compagnies d'assurances. Une fois réparées, elles sont revendues. Ces nouvelles activités nécessitent la construction d'installations plus adéquates. Par conséquent, en 1850, il acquiert une cale flottante et, pour la maintenir en place, il construit un bloc d'amarrage au large

du plan de halage. Entre 1853 et 1867, il construit quelques bâtiments destinés à diverses fonctions. En 1872, il fait l'acquisition d'une deuxième cale flottante et il construit une écurie près de la résidence. Au cours des années subséquentes, il se procure un remorqueur et il se lance dans les opérations de sauvetage maritime.

Elizabeth Taylor décède le 10 octobre 1860. Ses sept enfants héritent alors conjointement de l'entreprise familiale. En 1863, les quatre frères achètent les parts de leurs sœurs, puis plus tard, George Taylor acquiert celles de ses frères. C'est ainsi qu'à compter de 1870, il devient l'unique propriétaire du chantier. Au début des années 1880, on retrouve de plus en plus de navires d'acier sur le fleuve et ils sont de plus en plus gros. Les cales flottantes de Davie sont devenues trop petites pour répondre à la demande; ses installations de Lévis sont obsolètes. C'est alors que le gouvernement fédéral construit la cale sèche Lorne à Lauzon. L'emplacement choisi est voisin d'une terre appartenant à sa belle-mère, Mary Patton. Au même



La maison Homestead aujourd'hui. (Ville de Lévis).

moment, une bande de terre traversant son chantier de Lévis est expropriée pour permettre le passage du chemin de fer de l'Intercolonial. Avec l'indemnité reçue, Davie achète la terre de sa belle-mère et il y aménage un nouveau chantier. En 1886, on retrouve donc le chantier George T. Davie de Lauzon, moderne et bien équipé pour la construction de navires en acier, et celui de Lévis où se concentrent les activités de réparation des petits navires. Au cours de cette période, l'économie tourne au ralenti et plusieurs chantiers de la rive sud ferment leurs portes. Néanmoins, en 1897, George Taylor lègue à ses trois fils une entreprise tout à fait viable qui devient alors la Geo. T. Davie & Sons. Les frères Davie s'occuperont toujours

de réparation maritime et de sauvetage. Néanmoins, ils se lancent dans une nouvelle activité, celle du remisage d'hiver. Pour répondre à cette nouvelle demande, ils font installer un plan horizontal de part et d'autre du plan de halage. Ainsi, on remonte les navires et, à l'aide d'un réseau de rails, on les déplace perpendiculairement sur le plan horizontal. Grâce à ce système, on peut mettre à l'abri un grand nombre de navires. Le chantier deviendra très actif durant la Deuxième Guerre mondiale, mais par la suite, conjuguées à la disparition graduelle des goélettes de bois du Saint-Laurent, les activités du chantier vont grandement ralentir et plusieurs installations seront laissées à l'abandon.

En 1914, les frères Davie vendent leur chantier de Lauzon à l'avocat montréalais Charles A. Barnard. Regrettent-ils leur geste? Peut-être puisqu'en 1929, ils en ouvrent un second, voisin du précédent. On l'appellera le « Petit Chantier » pour le distinguer de l'autre, le « Gros Chantier ». Ces deux chantiers deviendront, au bout d'une chaîne de propriétaires et de nombreuses réorganisations, l'actuel Chantier Davie Canada inc.

Quant au chantier de Lévis, il était devenu la Davie's Brothers en 1929. En 1951, le dernier des trois frères meurt. Le chantier passe alors aux mains de Paul Gourdeau, comptable de l'entreprise. Pour le relancer, il entreprend la construction de bateaux de pêche en



Entrée de l'exposition actuellement présentée sur le site. (Ville de Lévis).

bois, dont les « Gaspésiennes »; 50 spécimens de ces fameux bateaux seront lancés. En 1971, Logistec Corporation Ltd se porte acquéresse du chantier et le renomme Entreprises A.C. Davie en souvenir d'Allison Cufau de, le dernier des Davie à avoir dirigé l'entreprise familiale. Finalement, en 1987, *Équimer* en sera propriétaire jusqu'à sa fermeture définitive en 1989.

DU SITE INDUSTRIEL AU LIEU PATRIMONIAL

Bien qu'en 1887 le chantier A.C. Davie ait été séparé en deux lots pour permettre le passage du chemin de fer, puis de la rue Saint-Laurent, lors de sa fermeture en 1989, il avait conservé ses principales infrastructures qui constituaient autant de ressources patrimoniales uniques. C'est pourquoi, dès l'année suivante, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada le désigne pour son importance historique et architectu-

rale nationale, notamment parce qu'il a été « un témoin privilégié de l'histoire de la construction navale au Canada par l'ancienneté, la diversité et la durée de ses activités et par les innovations techniques qui y ont vu le jour ». Et c'est sans compter ses nombreuses ressources archéologiques. En 1994, la Ville de Lévis fait l'acquisition du site. On enroche alors les môles et le plan incliné pour les protéger des glaces et des marées. De plus, les bâtiments sont stabilisés. On y commémore désormais l'histoire de la construction navale à Lévis ainsi que la famille Davie. On y offre des animations, des expositions thématiques, des visites commentées, des conférences et on y présente de nombreux artefacts. Visiter le vieux chantier A.C. Davie, c'est faire une incursion dans le Lévis industriel des XIX^e et XX^e siècles.

Jean-François Caron est historien. L'auteur tient à remercier l'équipe

du patrimoine du Service des arts et de la culture de la Ville de Lévis pour leurs judicieux conseils.

Pour en savoir plus :

Énoncé d'intégrité commémorative du lieu historique national du Canada du Chantier Davie (Lévis, Québec). Parcs Canada, Unité de gestion de Québec, 2003, 37 p.

Urbanex et al., « Aperçu historique » in *Conservation et mise en valeur du chantier A.C. Davie*, vol. 2, Rapport de conservation. Mars 1993, p. 21-103.

Eileen Maril Reid. *Au rythme des marées : l'histoire des chantiers maritimes Davie*. Toronto, M&S, 1997, 603 p.

Eileen Maril Reid. *On chantait « Charley-Man » : La construction des grands voiliers à Québec de 1763 à 1893*. Québec, Les Éditions GID, 2000, 468 p.

Voir également : <https://www.acdavie.com/>



Gravure représentant des pêcheurs relevant des filets remplis d'appâts nécessaires à la pêche à la morue, 1882. (Musée de la Gaspésie. Collection Richard Gauthier. P162/5).

PETITS ARMATEURS GASPÉSIENS

SOLIDARITÉS LOCALES ET FAMILIALES (1871-1911)

par Gabriel Cormier

De la venue des premiers pêcheurs européens sur les côtes gaspésiennes, au milieu du XVI^e siècle, jusqu'aux années 1870, l'économie de cette région a reposé presque exclusivement sur l'exploitation des ressources halieutiques. D'abord saisonnières, les installations de pêche se sédentarisent au XVIII^e siècle et, au fil des ans, les besoins grandissants de main-d'œuvre dans ce secteur favorisent l'émergence d'une véritable société de pêcheurs. Diverses entreprises

maritimes s'implantent alors progressivement sur les côtes gaspésiennes dans le but d'exploiter de façon organisée les grandes pêches morutières, mais au début des années 1870, ce sont les entreprises anglo-normandes qui prédominent.

LE CRÉDIT AU CENTRE DE LA VIE DES PÊCHEURS

Le système de crédit que ces commerces instaurent est bien connu grâce à la dynastie d'entrepreneurs Robin :

le marchand finance et approvisionne les pêcheurs-clients, qui leur livrent en retour le produit de leur pêche. Or, les avances consenties valent souvent davantage que les prises rapportées par le pêcheur qui ne peut s'acquitter de sa dette, créant par la même occasion une dépendance sur laquelle les marchands s'appuient pour obtenir une main-d'œuvre stable et bon marché. C'est d'ailleurs le problème du renouvellement de la main-d'œuvre dans le secteur de la pêche qui pousse la Charles Robin Company à adopter

une politique d'investissement complexe, mettant en place le système de crédit précédemment évoqué.

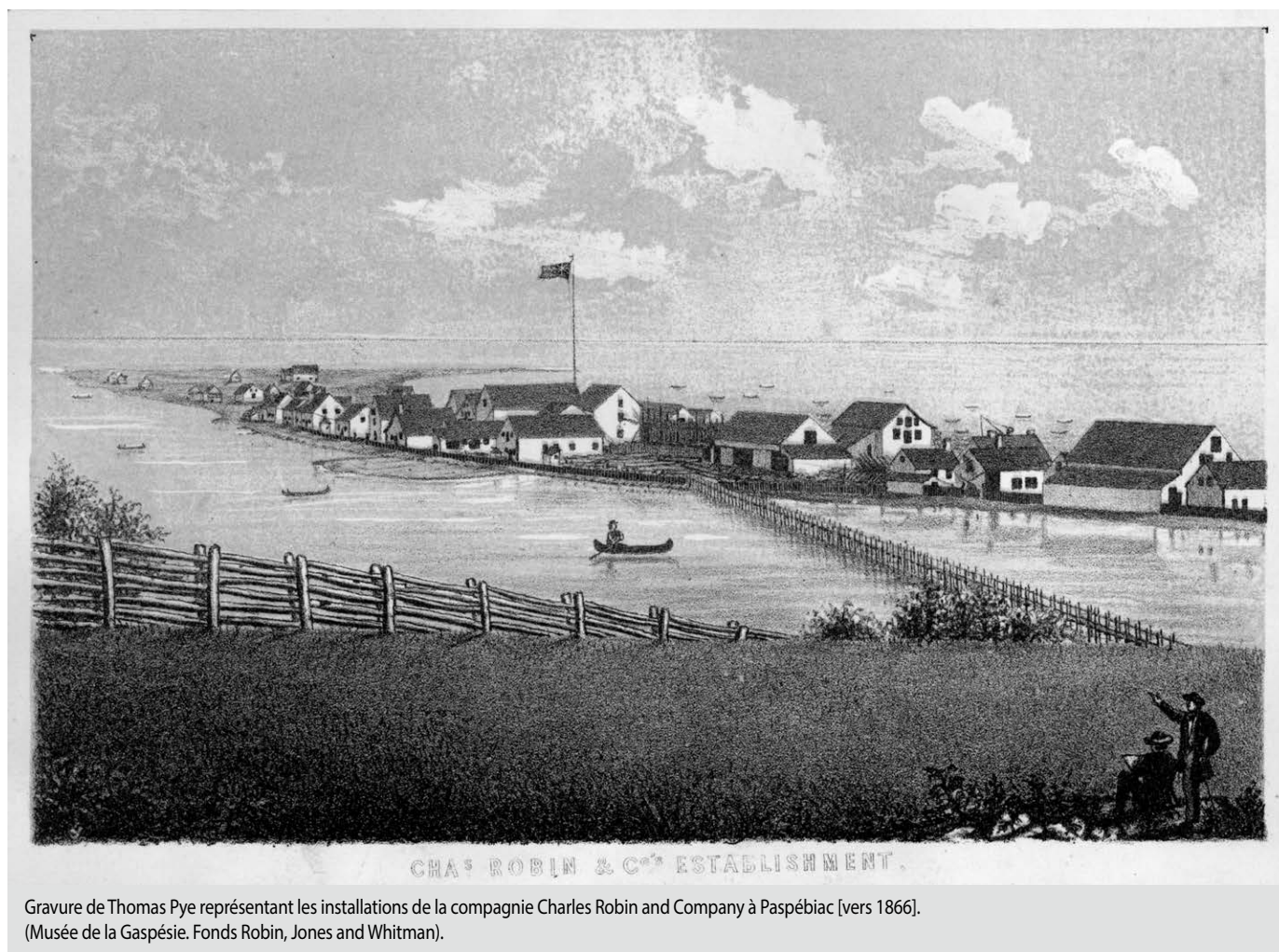
Il est cependant important de se pencher sur l'attitude inattendue des pêcheurs face à la dépendance au crédit marchand. Selon l'anthropologue Roch Samson, les ménages gaspésiens de l'époque trouvent la source de leur appartenance dans ce lien de dépendance envers le système marchand. Mais pourquoi les pêcheurs

n'y change rien puisque le système de crédit est le même partout. Quant aux marchands locaux, ils n'ont pas les fournitures nécessaires pour équiper les pêcheurs...

LA PLURIACTIVITÉ : UNE PISTE DE SOLUTION

Devant la problématique de l'endettement, de nombreuses familles de pêcheurs vont tout de même tenter

La complémentarité des occupations a ainsi permis à bon nombre de ménages gaspésiens de la fin du XIX^e siècle de survivre, grâce à la mise en valeur des ressources halieutiques, agricoles et/ou forestières. Les familles ont donc pratiqué, de façon simultanée ou successive, de multiples activités sur un cycle régulier afin d'optimiser l'exploitation de ressources dispersées dans le temps et dans l'espace, d'être moins dépendantes des échanges avec l'extérieur



Gravure de Thomas Pye représentant les installations de la compagnie Charles Robin and Company à Paspébiac [vers 1866].
(Musée de la Gaspésie. Fonds Robin, Jones and Whitman).

se résignent-ils à accepter ces conditions ? Plusieurs éléments de réponses s'offrent à nous. D'abord, certains clients demeurent avec une compagnie puisqu'ils peuvent régulièrement augmenter leur crédit. D'autre part, il est difficile pour les pêcheurs de briser leur lien de dépendance. En effet, se tourner vers une autre compagnie

de trouver des moyens pour faire face à l'emprise que les marchands exercent sur elles. Le recours à la pluriactivité est l'une des solutions privilégiées en pareille circonstance. La pluriactivité des populations côtières correspond généralement à une économie de subsistance qui implique la combinaison de différentes sources de revenus.

pour les produits qu'elles peuvent produire sur place et de diminuer l'impact sur l'équilibre du milieu. Par exemple, la population pêche durant l'été, transporte les marchandises par navire à l'automne et coupe du bois l'hiver. De ce fait, la pluriactivité permet aux individus d'assurer leur reproduction biologique et sociale en se dégageant, à



Négatif sur verre représentant les installations du poste de pêche de Belle-Anse [entre 1890 et 1910]. (Musée de la Gaspésie. Fonds Alexandre et Lemarquand. P6, 80.49.119).

diverses échelles, des contraintes de leur milieu.

LA FLOTTE GASPÉSIENNE

Jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale (1914-1918), la navigation est particulièrement importante dans les régions de faible densité telles que la Côte-Nord et la Gaspésie où le réseau de transport terrestre tarde à se développer. La voie d'eau s'avère donc longtemps l'unique moyen pour les sociétés littorales de l'est du Québec de participer au commerce intérieur, d'où l'intérêt pour elles de détenir leur propre batellerie. Devant l'importance

de la navigation pour la péninsule gaspésienne et la volonté de certains ménages gaspésiens de s'affranchir de l'emprise que les marchands ont sur elles, il convient également de se pencher sur la question de l'acquisition de navire par les petits armateurs dans le dernier quart du XIX^e siècle.

Attardons-nous d'abord sur la morphologie de la batellerie gaspésienne qui évolue passablement entre les années 1870 et le début du XX^e siècle. La flotte, caractérisée par une large présence de goélettes, connaît un déclin majeur à partir du milieu des années 1880, du point de vue du nombre d'unités, de la taille des navires ou en ce qui a trait à

d'âge des embarcations. Par exemple, le nombre de navires qui compose la batellerie passe de 71 en 1871 à seulement 25 en 1911.

Comparable aux autres flottes du Québec et des Maritimes, l'évolution de la batellerie gaspésienne reflète l'instabilité de l'économie ambiante. À la suite d'une grave crise économique dans les années 1870 et d'une succession de conjonctures défavorables, le commerce de la morue gaspésienne, principal moteur économique de la région, ralentit dans les années 1880 et de nombreuses entreprises doivent déclarer faillite en 1886, dont la Charles

Robin Company. Combinée au déclin de l'industrie navale de la province, la structure de la flotte gaspésienne s'en retrouve ébranlée.

SES EXPLOITANTS

Si l'affaissement de la flotte s'est traduit par une baisse significative du nombre d'investisseurs, cette diminution s'est-elle accompagnée d'une restructuration du profil des entrepreneurs au fil du temps? Les registres de l'immatriculation maritime nous permettent d'en apprendre davantage sur l'évolution des bases socioprofessionnelles de la petite navigation gaspésienne. En effet, ces enregistrements nous renseignent sur les caractéristiques physiques des navires (tonnage, dimensions, date et lieu de construction, gréement, etc.) et incluent également des données sur leurs propriétaires, notamment leur nom, leur lieu de résidence, leur profession ainsi que le nombre de parts qu'ils détiennent.

Il appert que le contexte économique instable influence également le profil professionnel des intervenants actifs au sein de la flotte gaspésienne. Dans les années 1870, les commerces et services et l'industrie du transport maritime sont les deux principaux sous-secteurs d'activité économique des propriétaires et des créanciers de la batellerie. En effet, les marchands combinent leurs activités commerciales au transport maritime pour faire d'une pierre deux coups, alors que les navigateurs profitent de la situation géographique de la région pour transporter les marchandises vers les grands marchés urbains.

La situation économique des années 1870 et 1880 contribue toutefois à restructurer le profil des intervenants impliqués. Les marchands en difficulté, voire en faillite, sont alors appelés à diminuer leur implication au sein de la navigation et à se départir de certains de leur acquis. Plusieurs navigateurs et travailleurs de la mer vont ainsi en pro-

fiter pour acheter des navires usagés à prix moindre.

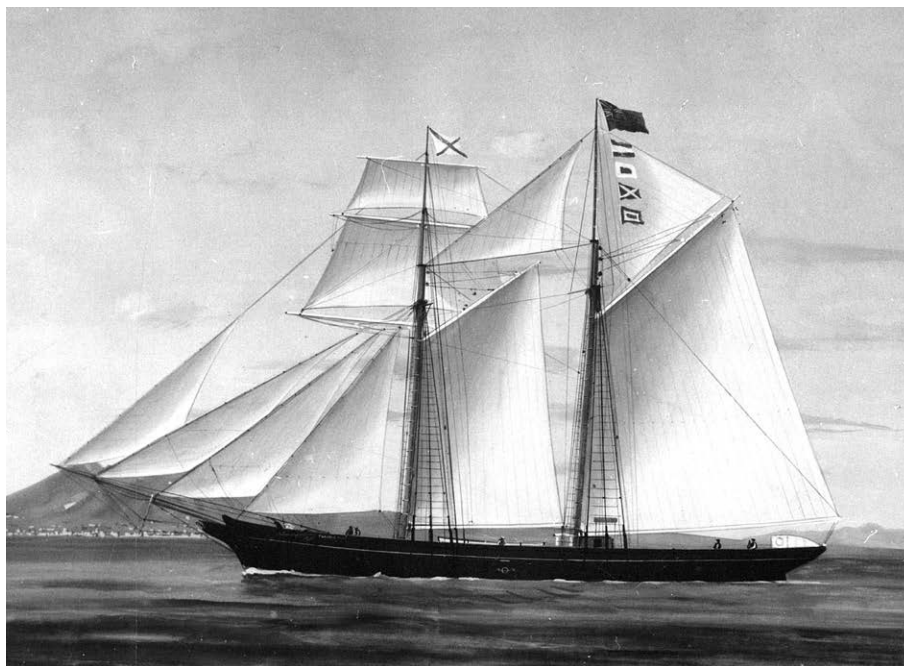
LA PRÉVALENCE DES COMMUNAUTÉS LOCALES

Or, le lancement d'un navire commercial demande une mise de fonds considérable, hors de portée des moins nantis. Malgré tout, plusieurs ont su faire preuve d'initiative et sont parvenus à accéder à la propriété. La formation de partenariats est d'ailleurs une avenue largement empruntée par les entrepreneurs de la flotte gaspésienne pour y parvenir. Au-delà de cela, une forte cohésion semble caractériser les

le secteur d'activité économique des intervenants.

La prévalence des partenariats chez les petits armateurs semble intimement liée à leur volonté de s'associer en vue de trouver les fonds nécessaires à leur entreprise. Devant l'importance de la fonction du transport maritime pour la région, les travailleurs de la mer n'ont guère d'autres choix que de collaborer pour se maintenir ou accéder à la propriété.

Les solidarités locales sont également primordiales lorsque vient le temps pour les entrepreneurs de trouver un ou des associés. Par exemple, dans des régions comme la Côte-de-Gaspé, le



Peinture représentant la goélette *Flying Fish* du capitaine John T. Ahier, originaire de l'île de Jersey. (Musée de la Gaspésie. Série Phyllis R. Mckie, P57/8, 81.13).

alliances, les partenaires partageant, en plus du patrimoine, bon nombre d'attributs communs.

En effet, le recrutement des partenaires se fait majoritairement à l'intérieur du même groupe social au moment de l'enregistrement d'une embarcation. La majorité des copropriétaires de navires gaspésiens exercent la même profession. Le recours au partenariat est toutefois plus ou moins fréquent selon

cabotage représente la seule avenue de réussite possible, en dehors des pêcheries, pour les travailleurs dans le dernier quart du XIX^e siècle. Il devient donc essentiel pour les communautés locales de mettre à profit leurs capitaux dans la petite industrie du transport maritime et de s'insérer ainsi dans l'économie de marché.

LE RÔLE DE LA PARENTÉ

À bien des égards, le rôle de la parenté dans la propriété d'un navire demeure primordial chez les travailleurs de la mer gaspésiens. Cela étant, l'étude minutieuse des liens entre les copropriétaires montre une panoplie de stratégies familiales. Outre la présence de stratégies de copropriété, il faut ajouter les transmissions de propriété par l'entremise d'héritages ainsi que différentes modalités de transferts associés aux actes de vente. Certaines familles combinent d'ailleurs plusieurs de ces éléments afin de faire grandir ou de consolider leur capital. Ainsi, il arrive régulièrement que le père soutienne ses fils ou que des frères s'associent en se partageant des fractions de propriété du navire ainsi qu'en se transmettant la formation nécessaire pour en faire l'exploitation.

Par exemple, en août 1870, John, Abraham et Isidore Leblanc s'associent afin d'acheter la goélette *A.S. White*. Ceux-ci la détiennent jusqu'en mai 1883, moment où John rachète les parts détenues par ses frères. C'est également en mai 1883 que John contracte une hypothèque auprès d'eux. Il la rembourse en septembre de la même année, avant la fin de la saison. Cette pratique témoigne d'une étroite collaboration : en plus d'acheter le navire ensemble, deux des frères acceptent de prêter un certain montant au troisième le temps d'une saison de navigation et de pêche.

Bien que l'industrie ne soit pas exclusivement aux mains de quelques familles, il n'en demeure pas moins que la famille y joue un rôle de premier plan. En recrutant des associés parmi la parenté, une famille peut acquérir et consolider un patrimoine lui permettant de s'assurer d'une certaine marge de manœuvre face aux contraintes économiques que leur imposent les grands marchands de la région. En agissant ainsi, elle se donne les moyens humains et tech-

niques nécessaires pour investir dans un navire. Elle peut du même coup s'intégrer plus facilement à l'économie de marché et se libérer, dans une certaine mesure, de l'emprise que les grands commerçants ont sur eux.

Les nombreux héritages observés dans les registres de l'immatriculation maritime mettent d'ailleurs en lumière l'importance de la transmission du patrimoine entre le chef du ménage, son épouse et ses enfants. Ces investissements ne permettent toutefois que rarement une accumulation du capital d'une génération à l'autre. Les propriétaires-navigateurs bâtissent ce capital avec les profits du cabotage. Or, ceux-ci ne sont pas très élevés. En fait, les profits sont généralement réinvestis dans la goélette afin de la maintenir à flot. D'ailleurs, de nombreux petits entrepreneurs désertent l'industrie du transport maritime à la suite de la perte de leur navire, et ce, quelle que soit la raison : naufrage, vieillissement, etc.

Considérant, d'une part, l'intérêt des travailleurs de la mer de s'affranchir de l'emprise d'intermédiaires et d'accéder directement aux marchés urbains et, d'autre part, l'isolement de la péninsule, l'appropriation des moyens de transport par eau constitue un véritable enjeu. Ainsi, le partage de la propriété, grâce à diverses stratégies, a permis à certains acteurs issus des couches populaires de s'insérer dans l'industrie du transport maritime, d'accéder aux marchés urbains et de conquérir une certaine indépendance.

Gabriel Cormier est titulaire d'une maîtrise en études québécoises de l'Université du Québec à Trois-Rivières et est présentement agent de projets culturels à la Société d'histoire de Drummond.

Pour en savoir plus :

Gabriel Cormier. (2017). *Propriété maritime et stratégies adaptatives des petits armateurs gaspésiens, 1871 – 1911*. Mémoire de maîtrise (Études québécoises), Université du Québec à Trois-Rivières.

Marc Desjardins et al. *Histoire de la Gaspésie*. Québec, Les Éditions de l'IQRC, 1999.

Alain Franck. *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent : pratiques et coutumes du cabotage*. L'Islet-sur-Mer, Musée maritime Bernier, 1989.

André Lepage. *Le capitalisme marchand et la pêche à la morue en Gaspésie, La Charles Robin and Company dans la baie des Chaleurs (1820-1870)*. Thèse de doctorat (Anthropologie), Université Laval, 1983.

Karine Maurais. *Activité et propriété maritimes dans la région du Bas-Saint-Laurent (1874-1920)*. Mémoire de maîtrise (Études québécoises), Université du Québec à Trois-Rivières, 2008.

Mario Mimeault. « Le capital industriel des pêches dans la baie de Gaspé de 1760 à 1866 ». *Acadiensis*, vol. 25, n° 1, 1995, p. 33-53.

France Normand. *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle : une étude de la batellerie du port de Québec*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1997.

Rosemary E. Ommer. « The Truck System in Gaspé, 1822-77 », dans Rosemary E. Ommer (dir.), *Merchant Credit and Labour, 1990. Strategies in Historical Perspective*. Fredericton, Acadiensis Press, p. 49-72.

Roch Samson (1984). *Pêcheurs et marchands de la baie de Gaspé au XIX^e siècle : les rapports de production entre la compagnie William Hyman and Sons et ses pêcheurs clients*. Ottawa, Parcs Canada, Environnement Canada, 1984, 148 p.

CONSTRUCTION NAVALE, CABOTAGE ET GOÉLETTES DE L'ÎLE AUX COUDRES

À PROPOS DU FILM *LES VOITURES D'EAU* DE PIERRE PERRAULT

par Yves Laberge

Sorti au début de 1969 après quasiment trois années de tournage, *Les voitures d'eau* de Pierre Perrault (1927-1999) demeure le film le moins connu de sa fameuse « trilogie de l'Île-aux-Coudres » qui débutait avec *Pour la suite du monde* (1963) et se poursuivait avec *Le règne du jour* (1966). Et pourtant, un demi-siècle après sa sortie et vingt ans après la disparition du cinéaste, on constate qu'à lui seul, ce dernier titre de la trilogie encapsulait une partie de la mémoire de la construction des goélettes de bois sur l'île aux Coudres en montrant un passé désormais révolu. De plus, *Les voitures d'eau* témoigne dramatiquement de la fin d'une époque : la disparition annoncée d'une forme de navigation fluviale, mais aussi d'un savoir-faire lié au travail du bois selon des procédés qui s'étaient transmis de génération en génération. Des dimensions historiques, ethnologiques, culturelles, patrimoniales et politiques y sont également présentes. Et comme l'écrit notre meilleur historien du cinéma québécois – le professeur Yves Lever – sur son site Internet, le film *Les voitures d'eau* reste indissociable du contexte de la Révolution tranquille, car certains des dialogues abordent en filigrane des thèmes comme la moder-



Jaquette de la vidéocassette du film *Les voitures d'eau*, de Pierre Perrault (réédition de 1999). Production et distribution de l'Office national du film du Canada. Après avoir été distribués en 16 mm et avant leur commercialisation en DVD, les films de Pierre Perrault ont été repris en format VHS, individuellement et en coffrets, dans la collection « Mémoire ». (Reproduit avec l'autorisation de l'Office national du film du Canada).

nisation du Québec, mais aussi la décléralisation, c'est-à-dire la prise de distance d'une partie de la population avec le clergé et l'abandon de la pratique religieuse.

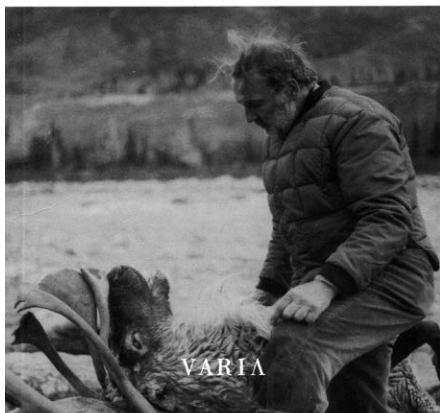
Le point de départ des *Voitures d'eau* est la navigation et surtout les navigateurs sur le fleuve Saint-Laurent. Les deux longs métrages précédents de Pierre

Perrault – *Pour la suite du monde* (1963) et *Le règne du jour* (1966) – montraient des événements provoqués par le cinéaste : d'abord le retour de la pêche au béluga près de l'île aux Coudres, puis le voyage transatlantique de la famille Tremblay au vieux pays de leurs ancêtres. Avec eux, les spectateurs découvraient, dans le premier cas, un patrimoine perdu et partageaient, dans le second film, leur

Pierre Perrault

UN HOMME DEBOUT

Avec la collaboration de
Simone Suchet



Couverture du livre d'entretiens de Pierre Perrault avec Simone Suchet, paru chez Varia en 2015. La couverture de ce livre montre Pierre Perrault à la chasse, probablement autour de 1984. À propos des *Voitures d'eau*, Pierre Perrault déclarait vers 1981: « Contrairement à ce qui a été dit, ce n'est pas un film sur la lutte des classes. Il s'agit d'une métaphore du Québec ». (Propos provenant de Pierre Perrault et Simone Suchet, *Un homme debout*, Montréal, Varia, 2015, p. 45). Et plus loin: « *Les voitures d'eau* s'attache à montrer un contexte socioéconomique très particulier qui caractérisait alors l'île aux Coudres, celui d'une navigation encore florissante mais en perte de vitesse, voire en voie d'élimination à cause de la puissance économique des anglophones » (*Ibid.*, p. 46). (Reproduit avec l'autorisation des Éditions Nota Bene).

émerveillement devant cette France à la fois méconnue et pourtant si familière. Dans ces deux premiers films, l'expression souvent reprise de « cinéma vécu » par des participants s'appliquait parfaitement. Dans *Les voitures d'eau*, le spectateur suit ces insulaires dans leur quotidien, principalement au travail, sur l'île aux Coudres, puis en naviguant sur le fleuve, et le spectateur peut apprécier leur expertise autant dans le domaine de la construction maritime que dans celui de la navigation fluviale. On reconnaît certains protagonistes des films précédents comme Alexis Tremblay (1886-1967) et son fils Léopold (1910-1997); mais leur implication semblera ici plus réduite. En revanche, le capitaine

Laurent Tremblay occupe l'espace et devient le « pilote » de tout le récit. Une séquence de la première partie montre un atelier de fabrication de goélettes sur l'île aux Coudres. Une goélette est un bateau de bois, à fond plat et motorisé, servant entre autres au cabotage, pour le transport de provisions ou encore du bois de pulpe (familièrement : la « pitoune »). La précision de ces fabricants de goélettes est longuement décrite en images et par leurs discussions pour tenter de respecter le juste milieu : dans chaque décision, l'artisan doit se situer entre le « trop peu » et le « trop ». Certaines pièces en bois seront méticuleusement sculptées, courbées, sablées selon un savoir-faire précis. On sent le grand sérieux chez ces concepteurs lors de l'élaboration du projet, par exemple dans ce dialogue, chargé du vocabulaire maritime, entre Éloi Perron et Léopold Tremblay à propos de la taille et de la courbure des pièces d'un canot : Léopold : « Là, il a pas assez de tonture. Il serait supposé de baisser encore deux pouces [...] » (Léopold Tremblay, propos retranscrits dans le livre de Pierre Perrault, *Les voitures d'eau*, p. 29). Cette séquence de l'élaboration de la goélette dans l'atelier est emblématique : les travailleurs ne ressemblent pas aux employés d'une PME technologisée, car il s'agit d'une entreprise familiale où des artisans, et non des ouvriers syndiqués, pratiquent un métier ancestral dont la justesse résulte précisément des essais et des erreurs du passé. Parmi les personnes présentes, il y avait des menuisiers, mais aussi certains membres de la famille Tremblay. On y parlait de construction maritime, mais également d'une foule d'autres sujets. Ces digressions n'étaient pas superflues : elles servent à ancrer le travail artisanal dans le récit plus large que s'en feront les générations futures. C'est le processus de mise en récit, voire de mythification, auquel on assiste. La présence de Grand-Louis Harvey, formidable raconteur, allait ancrer cette dimension ima-

ginaire, voire folklorique (au sens le plus noble de ce terme parfois galvaudé). De quoi parlait-il? De sa lointaine jeunesse comme navigateur, de ses voyages, de la tentation exercée par des femmes rencontrées, de la morale d'autrefois. Il intégrait tout naturellement à son épopée une chanson traditionnelle, pour laquelle il donnait un accompagnement visuel d'un fantoche dansant. Dans l'univers recréé par Pierre Perrault, Grand-Louis Harvey apparaît à la fois comme un artisan, doublé d'un aventurier assagi et d'un inimitable prosateur, celui par qui les légendes sont imaginées, relatées et recrées. Mais aussi, Grand-Louis se souvient des secrets de fabrication des goélettes et peut discuter savamment des étapes entre les plans tracés et la construction : « Quand ils font le



Livre de 171 pages comprenant la transcription des dialogues du film *Les voitures d'eau*, de Pierre Perrault. Comparativement au long métrage éponyme, ce livre des Éditions Lidec, coédité avec Radio-Canada et paru en 1969, contient un supplément d'informations utiles pour guider le visionnement et l'étude : une subdivision en dix sections et les annotations de Pierre Perrault, des photographies avec des légendes très précises, et beaucoup de mises en contexte. La couverture du livre reprenait l'affiche du film, montrant une goélette échouée. Ouvrage épuisé. (Collection de l'auteur).



Discussion sur la courbure d'une pièce de bois faite sur mesure pour assurer la direction de la goélette : « pas assez de tonture », se disent les experts avant d'en corriger la forme. Ce documentaire de Pierre Perrault montre comment se manifeste l'expertise : par l'observation, le toucher, mais aussi en soupesant la pièce de bois. Extrait du film *Les voitures d'eau*, de Pierre Perrault. Production et distribution de l'Office national du film du Canada. (Reproduit avec l'autorisation de l'Office national du film du Canada).

L'INDUSTRIE RÉGIONALE FACE AUX MULTINATIONALES

Filmée essentiellement au printemps de 1966 jusqu'au début de 1967, la dernière partie des *Voitures d'eau* nous amène successivement à Lauzon puis à Trois-Rivières pour suivre la grève des débardeurs, qui a eu des répercussions sur tout le monde maritime au Québec, juste avant Expo 67. Deux manchettes sont reproduites dans le film. Le quotidien *La Presse* publiait au printemps 1967 un article de Denis Masse : « 114 navires paralysés de Québec à Montréal », et par la suite titrait : « La grève des débardeurs cause de vives inquiétudes à l'Expo ». Sans vouloir en dévoiler le dénouement, on peut néanmoins reconnaître que la séquence finale tournée sur l'île aux Coudres s'apparente à un plaidoyer, à une accusation contre les autorités fédérales qui, à cette époque, n'ont pas su protéger les ouvriers de l'industrie maritime au Québec face à l'invasion par d'énormes barges venues d'Angleterre pour s'emparer du contrôle du transport sur le fleuve. Impuissants, démunis, abandonnés, les capitaines de l'île aux Coudres voient leur gagne-pain et leur avenir s'effondrer. D'ailleurs, des séquences tournées durant le projet *Les voitures d'eau* (mais non incluses) allaient se retrouver dans un film subséquent, *Un pays sans bon sens* (1970), véritable pamphlet contre la dépossession et l'acculturation.

UN TERRITOIRE À OCCUPER, AFIN QU'IL NE SOIT PAS CONFISQUÉ

Située au cœur de la région de Charlevoix, la position géographique de ces insulaires était décisive, non seulement pour décupler les possibilités de naviguer, mais aussi pour déterminer leur vocation professionnelle. D'où cette phrase si souvent répétée dans les films et les livres de Perrault – et même dans le titre de son ultime livre – pour expliquer un destin maritime pratiquement inévitable, devenu une partie

tracé, ben ils font les gabarits en même temps! » (Grand-Louis Harvey, cité dans le livre de Pierre Perrault, *Les voitures d'eau*. Transcription du film, p. 41). À la limite, toute cette séquence des *Voitures d'eau* pourrait presque rappeler une scène du téléroman *Les belles histoires des Pays d'en haut*, télédiffusé à la même époque, lorsque des notables du village – comme le notaire Lepotiron

ou encore Alexis Labranche – se réunissaient à la boutique de forge du père Chevron pour échanger sur les affaires municipales. Mais dans *Les voitures d'eau*, ce n'était pas un épisode imaginé par un auteur-scénariste comme Claude-Henri Grignon; c'était bien une portion de la réalité qui était captée, montée et retransmise.



La conception de la goélette résulte de plusieurs séries d'essais et d'erreurs, avant de déterminer le juste milieu : un savant équilibre entre tradition et intuition. Entre 1966 et 1968, l'équipe de Pierre Perrault a filmé pour une dernière fois sur l'île aux Coudres une tradition artisanale de construction navale qui ne s'est pas transmise à la génération suivante. Extrait du film *Les voitures d'eau*, de Pierre Perrault. Production et distribution de l'Office national du film du Canada. (Reproduit avec l'autorisation de l'Office national du film du Canada).

intégrante d'une identité partagée : « Nous autres icitte à l'Île aux Coudres, on est nés sur un canot ». Mais comme le montre le film, cette insularité allait provoquer l'isolement politique de cette communauté mal représentée et mal défendue par le gouvernement fédéral de l'époque. Se sentant dépassés par une concurrence déloyale et souvent étrangère, ces navigateurs voient des bateaux de fer venus de l'étranger exécuter leur travail plus vite et à moindre coût. Le plaidoyer du capitaine Joachim Harvey dénonce la mainmise des compagnies comme la Consolidated-Bathurst qui accaparent à la fois une grande partie des droits forestiers, des ressources forestières et des exportations, avec l'approbation des autorités fédérales en place. Face à ces stratégies d'intégration verticale, les revendications des cabotiers étaient pourtant claires :

« Que le gouvernement dise à la CONSOL : "on vous accorde des droits de coupe mais vous allez laisser le transport aux cabotiers de Québec" » (Joachim Harvey, propos retranscrits dans le livre de Pierre Perrault, *Les voitures d'eau*, p. 154).

Constamment, on retrouve dans les œuvres de Pierre Perrault cette volonté de raconter, ou plutôt de laisser les protagonistes se raconter eux-mêmes, mais

aussi de préserver la parole authentique d'ici et en outre le geste d'ici, en l'occurrence, le travail artisanal des constructeurs de goélettes et les navigateurs des compagnies indépendantes de Charlevoix. Le cinéaste peut accomplir cette double mission de préservation par les images captées et les paroles enregistrées simultanément; mais la tradition ne se perpétue pas pour autant, surtout si les événements captés se produisent pour une dernière fois, avant la transition des bateaux de bois vers les bateaux d'acier. Ce savoir-faire sera seulement documenté, archivé, mais non enseigné de bouche à oreille aux générations suivantes; le cinéma le révèle et en préservera la trace. À la fin du film, le capitaine Laurent Tremblay évoque amèrement « l'agonie lente des goélettes ». Pierre Perrault répétera souvent que les titres de ses œuvres sont « dits » par un protagoniste durant ses tournages, donc « entendus » dans ses films. Dans cet univers, la place de la tradition reste centrale, dans une volonté de mythifier cette portion du patrimoine : d'ailleurs, le titre de travail de *Pour la suite du monde* était « *La trace* », comme une manière de suivre une piste évanescence et apparemment perdue pour en faire un récit fondateur d'une collectivité. Ce titre provisoire aurait pu convenir à toute cette trilogie. C'est par ce type de docu-

mentaire que peut s'opérer la mise en patrimoine – ou la patrimonisation – d'une tradition intangible.

Yves Laberge est sociologue et collabore à *Cap-aux-Diamants* depuis 1993. Il est membre du comité de lecture de sept revues universitaires, dont *Éducation relative à l'environnement* (UQAM) et *The European Legacy Toward New Paradigms*.

Pour en savoir plus :

La plupart des films de Pierre Perrault peuvent être visionnés sur Internet à partir du Canada sur le site de l'Office national du film (ONF). <https://www.onf.ca/cineastes/pierre-perrault/>

Pierre Perrault. *La trilogie de l'Île-aux-Coudres*, coffret DVD produit par l'ONF et contenant le film *Les voitures d'eau*. Ce coffret est aussi disponible en VHS.

Pierre Perrault. *Les voitures d'eau*. Montréal, Éditions Lidec et Radio-Canada, 1969, 173 p.

Transcription intégrale du film avec tous les dialogues, des photogrammes et de nombreux commentaires ajoutés par Pierre Perrault.

Pierre Perrault. *De la parole aux actes*. Montréal, L'Hexagone, 1985.

Ce recueil d'essais et d'articles (publiés ou refusés), rédigés à des périodes différentes, résume parfaitement la vision du monde du cinéaste.

Pierre Perrault. *Nous autres icitte à l'Île*. Montréal, L'Hexagone, 1999.

Ce livre posthume de mémoires réunit des hommages et des portraits littéraires à propos des gens de l'île aux Coudres.

Laberge, Yves (2003). Le cinéma de Pierre Perrault : une réappropriation symbolique d'un fleuve. *Cap-aux-Diamants*, (74), 48-51.

Sur Internet :

Yves Lever, analyses, commentaires et bibliographie sur le film *Les voitures d'eau*. Excellente source de documentation.

<http://pages.videotron.com/lever/Films/Voitures.html>

Les voitures d'eau du Québec. Le cabotage artisanal.

<http://goelettesduquebec.ca/gens.html>

DU BOIS À LA FIBRE DE VERRE

LE CAS DU MARTIN PÊCHEUR

par François Droüin

Le yachting a connu une évolution spectaculaire au Québec durant la seconde moitié du XX^e siècle. Il faut comprendre que le fleuve Saint-Laurent est une voie navigable exceptionnelle qui donne accès au cœur de l'Amérique du Nord. Toutefois, la navigation de plaisance, notamment à la voile, tarde à se démocratiser. Le yachting, comme sport, apparaît en Europe durant la première moitié du XIX^e siècle. Sur le fleuve Saint-Laurent, le premier club, le Yacht-Club de Québec amorce ses activités en 1861. Mais il s'agit là d'un sport réservé à l'élite, principalement celle de langue anglaise. Durant le XX^e siècle, la bourgeoisie canadienne-française prend la relève, mais la pratique du nautisme demeure réservée à une minorité. C'est après la Seconde Guerre mondiale que le yachting connaît un premier essor intéressant. De plus en plus de Québécois deviennent adeptes des régates et découvrent un héritage maritime séculaire. Le voilier cesse d'être uniquement un moyen de transport commercial; plusieurs familles de marins transmettent alors leur passion à une population québécoise qui vit à l'heure de la société de consommation. Mais le yachting n'est pas facile à pratiquer : sans que les coûts soient élevés, le traditionnel voilier en bois demande de très nombreuses heures d'entretien



« Portrait de Games Slayter, vice-président Recherche et développement chez Owens Corning Fiberglas Corp. Cet inventeur prolifique a obtenu plus de 90 brevets, principalement grâce à ses travaux sur la production industrielle de la fibre de verre ».

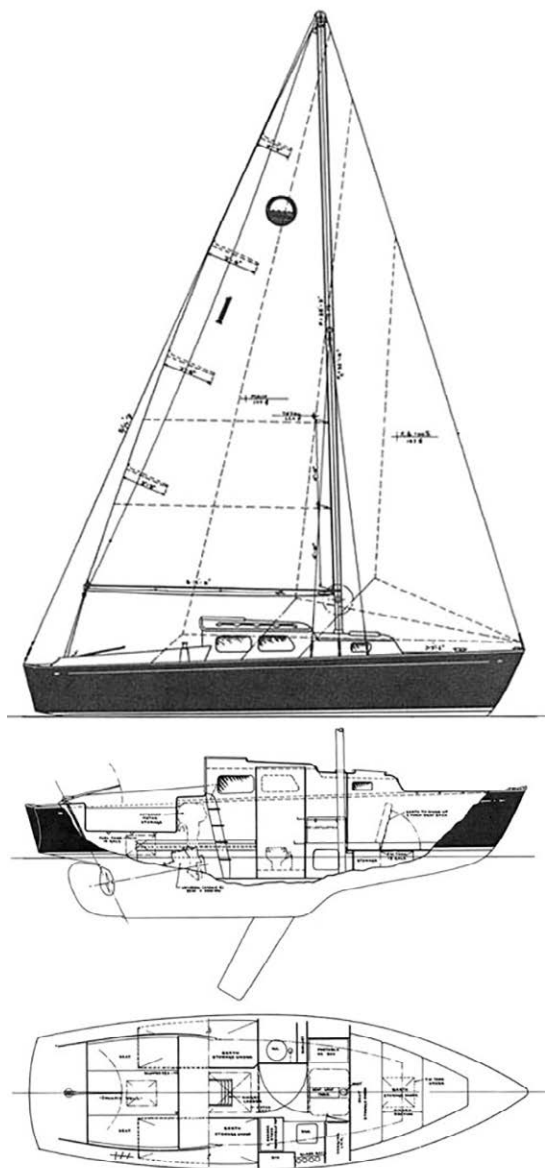
Photo : Owens Corning, (s.d.). (Université Purdue, West Lafayette, Indiana).

pour chaque saison annuelle de navigation allant de mai à octobre. Cela en rebute plusieurs, d'autant plus que le yachting, au Québec comme ailleurs, reste un sport d'hommes, à la rigueur macho. Mais au milieu des années 1950, un changement technologique survient et il va transformer le nautisme québécois.

LA FIBRE DE VERRE

Il faut d'abord rappeler que c'est au début des années 1930 que Dale Kleist, John H. Thomas et Games Slayter, trois ingénieurs de la compagnie Owens-Illinois à Toledo, en Ohio, développent le procédé permettant la production industrielle de la fibre de verre. Cette fibre constituée de filament de verre est d'abord utilisée avec succès pour isoler les immeubles. En 1935, Owens-Illinois fusionne avec Corning Glass pour créer la compagnie Owens Corning Fiberglas qui va devenir un leader mondial dans la production industrielle de la fibre de verre. À la même époque, une autre entreprise, E. I. du Pont de Nemours and Company, développe une résine qui permet d'amalgamer la fibre de verre avec du plastique pour créer un matériau composite aux riches propriétés structurantes.

Durant la Seconde Guerre mondiale, les recherches en génie démontrent le potentiel de cet assemblage composite nommé « *fiberglass* ». Dès 1942, Ray Greene, un employé d'Owens Corning, va construire un premier bateau de plaisance en fibre de verre. Aussi solide que l'acier mais moins pesant, les nouveaux matériaux à base de fibre de verre connaissent alors plusieurs applications militaires, notamment en aviation. Après la guerre et durant les années 1950, de plus en plus de prototypes de voiliers en fibre de verre



« À partir de 1958, 175 New Horizons 26 ont été construits par Ray Greene & Co. d'après des plans de Sparkman & Stevens ». Photo et dessin anonymes (s.d.). (www.sailboatdata.com)

sont mis à l'eau aux États-Unis. À la fin de cette décennie, Ray Greene se lance dans la production de voiliers en fibre de verre et son chantier va réussir à vendre une trentaine de New Horizons, un voilier à coque en fibre de verre d'une longueur hors-tout de 25 pieds 5 pouces ou 7 mètres trois quarts. À la même époque, l'architecte maritime Carl Alberg et le courtier Tom Potter vont convaincre la petite entreprise Pearson Corporation dans le Rhode Island de construire en série un voilier de course-croisière d'un

peu plus de 28 pieds (8,53 mètres) pour une longueur hors tout de 28,31 pieds (8,63 mètres) avec coque en matériau composite de fibre de verre, pouvant accommoder une famille de quatre et se vendant à moins de 10 000 \$. C'est le Pearson Triton, également appelé Triton 28, qui va connaître un succès de masse. Entre 1958 et 1967, date de fin de production, plus de 700 Triton 28 sont vendus à travers le monde. L'intérêt de construire des voiliers en fibre de verre ne se dément pas et de nom-

breux constructeurs se lancent dans l'aventure tant en Amérique du Nord qu'en Europe.

AU QUÉBEC

Au Québec, le long du Saint-Laurent, le yachting va suivre la même évolution. Les « bateaux de plastique », comme le langage populaire a consacré les voiliers construits avec une coque en matériau composite de fibre de verre, sont de plus en plus nombreux durant

les années 1960. Selon Claude Gauvin, régatier émérite et membre du Yacht-Club de Québec (YCQ) depuis plusieurs décennies, un des premiers bateaux en plastique à Québec était un Shark 24. Jacques Beaudet, également régatier émérite et aussi membre du YCQ, en possédait un vers 1964. Ce Shark 24 est d'origine canadienne selon des plans de George Hinterhoeller, un immigrant autrichien travaillant dans la construction navale à Niagara-on-the-Lake. Ce voilier de course-croisière est dessiné aux débuts des années 1960 pour répondre aux conditions de navigation et de régates des Grands Lacs. Dès le cinquième exemplaire de cette série, pour satisfaire aux exigences de la clientèle, la coque du voilier est faite en matériau composite à base de fibre de verre. Ce voilier s'avère tout aussi adapté au fleuve Saint-Laurent. Dès sa fondation en 1970, l'École de voile du YCQ est dotée de trois Shark 24 pour enseigner le yachting.

Claude Gauvin se souvient aussi de l'arrivée des premiers bateaux de plastique au YCQ. Vers 1968, Michel Dussault était propriétaire d'un Hr-28, toujours selon des plans d'Hinterhoeller. Ce voilier est encore à flot aujourd'hui; c'est le *Salin* de Daniel Cooper à Saint-Jean-Port-Joli. Puis, à la même époque, Claude Gendron se procure un Redwing 30. Ce voilier est aussi construit par Hinterhoeller Yachts mais selon des plans de George Cuthbertson, ingénieur mécanique, et de George Cassian, dessinateur industriel. Ces deux hommes réalisent immédiatement le potentiel commercial des bateaux de plastique. En association avec George Hinterhoeller, Ian Morch de Belleville Marine et Erich Bruckmann, constructeur naval, Cuthbertson et Cassian incorporent C&C Yachts, une compagnie innovante qui se spécialise dans la construction en série de voiliers en fibre de verre et qui fait son entrée à la bourse de Toronto en septembre 1969.

Leur succès est phénoménal. Dès le début des années 1970, toujours au



« Un Shark 24 au portant ». Photo : Keven Piper (2010). (Wikimedia Commons).

YCQ, Éric Gourdeau, se procure un premier C&C, le *Sébaste*, un voilier en plastique de 30 pieds (9,14 mètres). Le mouvement est lancé. Des centaines d'autres C&C vont suivre. Plus rapides, plus faciles d'entretien et beaucoup plus économiques, les voiliers de plastique remplacent rapidement les voiliers de bois dans le monde de la plaisance durant les années 1970. D'autres

constructeurs réussissent aussi à tirer leur épingle du jeu à cette époque : le fabricant français Bénéteau, la compagnie américaine J/Boats, etc. Le mouvement culmine en 1984 lors des célébrations du 450^e anniversaire de l'arrivée de Jacques Cartier à Gaspé. Des dizaines de marinas sont alors construites dans la foulée de cet événement vendu aux Québécois comme

un « Été mer et monde ». Ces nouveaux bassins sont remplis par des bateaux construits avec de la fibre de verre. Les voiliers en bois disparaissent du paysage nautique québécois et deviennent des vestiges d'un temps révolu.

LE CAS DU MARTIN PÊCHEUR

Cependant, quelques-uns des voiliers de bois servant à la plaisance sont toujours présents au Québec. Un des plus anciens est certes le *Martin Pêcheur*. Ce voilier de bois a été construit en 1948 par Gustave Guay à Château-d'Eau, en banlieue nord de Québec, selon des plans de Lewis Francis Herreshoff, un architecte naval du Rhode Island. Ce dernier est d'ailleurs le fils du célèbre architecte naval Nathanael Greene Herreshoff qui a conçu, entre 1893 et 1920, une série de yachts invaincus dans la défense de la Coupe de l'America. Le *Martin Pêcheur* va avoir quelques propriétaires successifs jusqu'en 1962 alors qu'il est acquis par Raymond Martin auprès du chantier Laliberté et frères de Québec. Dès lors, pendant près de 40 ans, le *Martin Pêcheur* sera mis à l'eau chaque printemps pour être amarré à un corps-mort ancré un peu au large du cap Blanc à Québec. Malgré les restrictions imposées par les autorités portuaires de Québec sur ce genre d'installation, la famille Martin bénéficie pendant cette période d'un droit acquis pour ce type d'ancrage à l'ancienne à l'intérieur des limites commerciales du port. Cette époque est celle où, chaque printemps, les Martin mouillent un énorme bloc de ciment à l'aide de chaînes afin d'avoir leur corps-mort, communément appelé tangon par les marins québécois. En 1999, Ronald Martin prend la succession de son père comme capitaine du voilier. L'année suivante, il décide de quitter le mouillage du cap Blanc et de transporter son bateau au YCQ qui est désormais son port d'attache. Le *Martin Pêcheur* est un voilier de plaisance de 28 pieds (8,53 mètres). Il a des



« Gustave Guay s'affairant à la construction du *Martin Pêcheur* ». Photo anonyme (vers 1947-1948). (Archives de Ronald Martin).

membrures de chêne, un des meilleurs bois pour les coques de bateau. Ses bordés sont en pin et sont retenus par des clous carrés en acier écrasé. Il est construit avec une quille longue, selon un design océanique, malgré un tirant d'eau de 4 pieds et demi (1,37 mètres). De plus, le *Martin Pêcheur* est pourvu de béquilles lui permettant un carénage relativement aisé à marée basse. À l'origine, lors de la mise à l'eau, il fallait prévoir plusieurs heures pour per-

mettre aux pièces de pin d'enfler et de limiter le calfatage. Doté de deux mâts, un grand et un tapecul, le *Martin Pêcheur* est un yawl à gréement aurique. Le bateau est d'abord équipé de voiles en coton qui ont été remplacées plus récemment par des voiles en dacron, un textile synthétique plus résistant pour pratiquer la navigation de plaisance. Pour pallier le manque de vent, le bateau est aussi équipé, en 1952, d'un moteur à essence de type



« Le Martin Pêcheur naviguant devant Lévis ». Photo anonyme (2016). (Archives de Ronald Martin).



« Ronald Martin à bord du Martin Pêcheur ». Photo : Yves Beauregard (2019). (Banque d'images de Cap-aux-Diamants).

Continental Gray Marine.

Entre 1975 et 1978, le voilier est complètement restauré. Signe des temps, la coque est recouverte de fibre de verre afin de diminuer les heures d'entretien et de permettre une utilisation de plaisance plus importante. Le moteur à essence, carburant inflammable dangereux pour les bateaux, est remplacé par un moteur au diesel. Cette transformation va permettre d'ajouter un alternateur et d'améliorer le système électrique du voilier. Deux ou trois membres d'équipage suffisent à le faire naviguer sur plusieurs milles marins. C'est un voilier particulièrement bien adapté aux conditions nautiques de l'estuaire du Saint-Laurent.

Interrogé sur ses motivations à continuer à entretenir un bateau de bois aussi ancien, le capitaine Martin admet son attachement à ce voilier qui est la propriété de sa famille depuis des décennies. Les sentiments sont donc un moteur important pour justifier le temps nécessaire pour garder le *Martin Pêcheur* dans un état impeccable. Même s'il apprécie le confort du bassin moderne du YCQ, Ronald Martin a néanmoins la nostalgie de l'époque où il laissait son bateau au cap Blanc : « Dans ce temps-là, on avait un lien direct avec les citadins et les promeneurs qui marchaient au bord des quais de Québec ». Heureusement, ce fleuron du patrimoine maritime québécois est entre bonnes mains et son capitaine a bon espoir de le transmettre à une troisième génération de Martin. Comme le village d'Astérix, symbole de la résistance des Gaulois face à l'envahisseur romain, le *Martin Pêcheur* continue à naviguer chaque année sur le Saint-Laurent pour témoigner de la persistance d'une tradition alors que les bateaux de plastique sont devenus omniprésents dans le monde maritime québécois.

François Droüin est historien et membre du comité de rédaction de Cap-aux-Diamants.

DU GÉNÉRAL DE FLIPE AUX *RAFTMEN*

UNE BRÈVE HISTOIRE DES CHANTS MARINS AU QUÉBEC

par Jean-François Blais

Le répertoire des chansons maritimes au Québec est riche et ça se comprend. Avant 1737, l'unique route reliant Québec, Trois-Rivières et Montréal était le fleuve Saint-Laurent et les rivières représentaient les seuls chemins que pouvaient emprunter les voyageurs qui s'aventuraient à l'intérieur du continent.

Ces chansons font partie de la tradition orale. On ne connaît ni les auteurs ni les circonstances exactes de leur composition. Et si nous les chantons encore aujourd'hui, c'est grâce à l'énorme travail de collecte des archivistes, des ethnologues et des folkloristes qui les ont retranscrites.

LE GÉNÉRAL DE FLIPE

L'ethnologue Luc Lacoursière affirmait, en 1974, que « la plus ancienne chanson autochtone qu'on ait retrouvée sur un événement canadien » était basée sur une bataille navale. Intitulée *Le général de Flipe*, elle tourne en dérision la vaine tentative de William Phips et de sa flotte pour s'emparer de Québec, en 1690 :

« C'est le général de Flipe, qu'est venu de l'Angleterre,



Embarquement de pièces de bois équarri de bois sur un vaisseau. (Bibliothèque et Archives Canada, Pa-011641).

Avecque 36 voiles et plus de mille hommes faits.

Il croyait, par sa vaillance, prendre la ville de Québec.

[...]

C'est le général de Flipe, s'est retourné dans Boston :

- Va-t-en dire au roi Guillaume que Québec lui a fait faux bond, Car lui a de la bonne poudre, aussi bien de beaux boulets,

Des canons en abondance au service des Français. »

D'après Luc Lacoursière, l'auteur de cette chanson aurait vécu à l'époque des événements. Malheureusement, il est impossible de le prouver. Il n'en existe aucune trace dans les archives de la Nouvelle-France et la plus ancienne (et fragmentaire) attestation du texte ne remonte qu'à 1890. En tenant compte de



Le port de Montréal en 1880. Photographie J.G. Parks. (Bibliothèque et Archives Canada .PA-103075).

l'âge de la personne qui l'a transmise, on peut supposer qu'on la chantait déjà dans le premier quart du XIX^e siècle, mais rien ne nous permet d'aller plus loin. Chose certaine, on chantait déjà beaucoup en Nouvelle-France. Les documents d'archives évoquent des chants religieux, des chansons à boire et des chansons diffamatoires.

Les chansons maritimes, quant à elles, apparaissent dans notre histoire de façon étonnante, comme outil de travail. Autant dans les canots des voyageurs que sur les vaisseaux de la marine marchande, les hommes chantaient pour coordonner leurs efforts au moment des manœuvres.

CHANTS DE MARINS, CHANTS DE TRAVAIL

À la fin du XVIII^e siècle et tout au long du XIX^e, chanter faisait partie intégrante de la vie à bord des navires marchands d'Europe et d'Amérique du Nord. Voici comment *l'Encyclopédie méthodique* définissait le mot *chanteur* en 1783 :

« Celui qui chante, c'est ordinairement un matelot, ouvrier ou forçat, qui a la voix forte, qui pousse, à tue-tête, de certains sons d'usage, pendant l'exécution d'une manœuvre, au moyen desquels les efforts des gens qui y travaillent se font ensemble. »

Les chants de marins, comme on les appelait sur les vaisseaux français,

étaient toujours associés au travail. Chanter permettait aux hommes d'augmenter leur efficacité en coordonnant leurs mouvements et leurs efforts. On disait qu'un bon chanteur valait dix hommes. À une époque où on cherchait toujours à réduire les équipages, ça comptait!

À chaque manœuvre correspondait un type de chants dont le rythme et la durée étaient adaptés au travail demandé. Quand l'effort était long et régulier, on utilisait généralement des chansons à répondre, mais quand il était précis et sec, un meneur chantait seul les couplets et les matelots, en reprenant le refrain en chœur, donnaient les coups sur certains sons précis.

Cette tradition s'est développée dans la plupart des pays où la marine marchande occupait une place importante (Angleterre, États-Unis, Hollande, France, Canada, etc.) et il n'est pas rare de trouver des variantes d'une même chanson dans différentes parties du globe.

LES CHANSONS DES VOYAGEURS

Au Québec, les hommes qui empruntaient les rivières en canot pour se rendre dans les pays d'en haut coordonnaient, eux aussi, leurs coups d'avirons ou de rames aux sons de chansons de voyageurs. Nous le savons grâce aux écrits de plusieurs visiteurs étrangers qui, au XIX^e siècle, ont fait le voyage avec eux et nous ont laissé de précieux témoignages.

« Celui qui gouverne le bateau chante souvent une vieille chanson française terminée par un refrain qu'ils répètent tous ensemble, en marquant la mesure avec leurs rames. » (Washington Irving, *Astoria*, 1843)

« [...] les chants commencent dès qu'ils prennent la rame, et ne finissent que quand ils la quittent [...] » (La Rochefoucauld-Liancourt, *Voyage dans les États-Unis d'Amérique*, 1799)

La longueur des chants variait en fonction du travail. Un bon chanteur savait



Dimanche dans la batterie. Marin sur le pont de la batterie en 1885. Fonds Louis Koering (Bibliothèque et Archives Canada, 2007-00034-2).

les étirer tout le long d'un lac ou d'une rivière en improvisant et en ajoutant des couplets. Plusieurs de ces chansons ont traversé les siècles et sont encore chantées aujourd'hui : *Trois beaux canards*, *La belle Françoise*, *Le prisonnier de Nantes*, *La belle rose*, *À la claire fontaine*, *Mon père a fait bâtir maison*, *Trois cavaliers fort bien montés*, *La perdriole*, etc. Soulignons que même si les paroles n'étaient pas toujours « mari-

times », ces chansons s'inscrivent quand même dans la tradition, à cause de leur utilisation comme chant de travail sur les rivières.

Selon Johann Georg Kohl (1860), il existait trois sortes de chants de voyageurs : à l'aviron (aussi appelé « à nager »), à rame et à lège. Ces trois types de chants se distinguaient principalement par la vitesse du rythme.

Un canot à lège ne transportait que

des passagers et du courrier. Il était propulsé par 20 à 24 hommes qui, en synchronisant leurs mouvements, rivalisaient de vitesse avec des bateaux à vapeur et arrivaient même à les dépasser. Quand il y avait moins d'hommes à bord des canots, on utilisait des avirons qui exigeaient un effort plus soutenu et surtout plus lent. On choisira donc des chansons plus rapides ou plus lentes, selon le cas.

ON CHANTAIT AUSSI EN ANGLAIS

Quand on étudie les chansons traditionnelles du Québec, on se concentre généralement sur celles chantées en français. Au XIX^e siècle, les ports du Québec ont accueilli de nombreux navires marchands anglais sur lesquels les marins travaillaient au rythme des mêmes *sea shanties* que ceux qu'on entendait dans les ports d'Angleterre ou des États-Unis. Ces chants de marins anglophones font aussi partie de notre histoire, tout comme le Québec fait partie de la leur. Il n'est pas rare de trouver dans ces chansons des références aux villes de Québec et de Montréal, et ce, au même titre que



Voyageurs en canot devant une cascade. (Bibliothèque et Archives Canada, n° d'acquisition 1999-401/a011153912)



Marius Barbeau transcrivant des chansons folkloriques. Fonds de l'Office national du film. (Bibliothèque et Archives Canada, 011175790).

Londres, Liverpool, le cap Horn, Singapour, etc.

Un bon exemple est la chanson *Dunkey Riding* qui commence ainsi :

« *Were you ever in Quebec,
Launching timber on the deck?
Where you'd break your bleeding
neck,
Riding on a donkey.* »

Chantée sur un vieil air irlandais, elle était, entre autres, utilisée dans le port de Québec pendant l'embarquement des billots de bois sur les vaisseaux.

SANS OUBLIER LES DRAVEURS

Dans la première moitié du XIX^e siècle, alors que le commerce des fourrures déclinait, l'industrie forestière était en plein essor au Québec. Apparaissent alors sur les rivières les draveurs, dont le travail consistait à acheminer les billots des forêts jusqu'à Québec en les faisant voyager de rivière en rivière. Il est difficile de savoir s'ils chantaient en travaillant. Mais nous avons conservé un certain nombre de chansons qui racontent ce métier. L'exemple le plus connu est certainement la chanson *Les raftsmen* (nom donné aux draveurs en Ontario) :

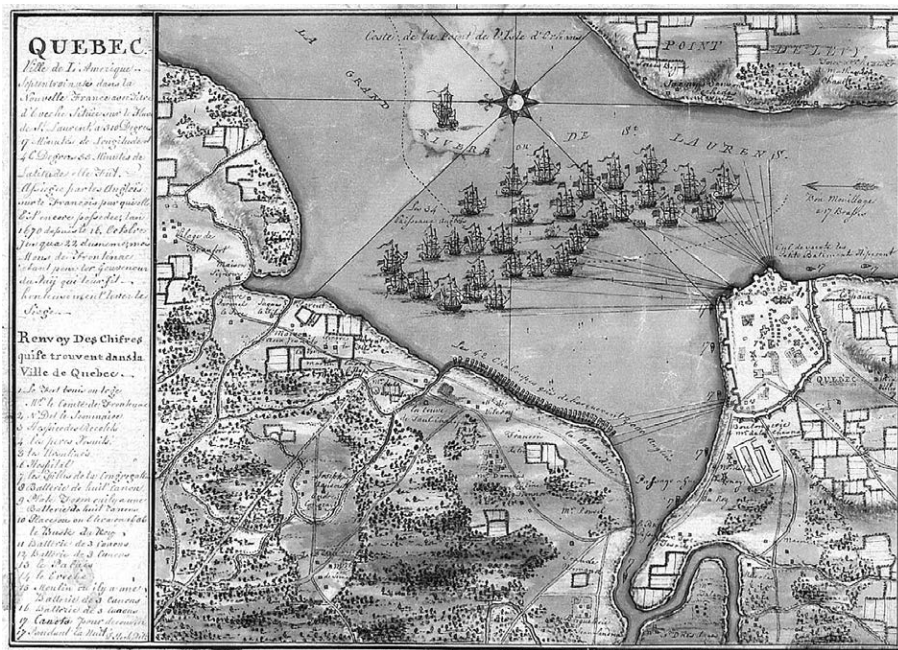
« Là oùsqu'y sont, tous les raftsmen?
Là oùsqu'y sont, tous les raftsmen?
Dans les chantiers y sont montés.
(Refrain)
Bing sur la ring! Bang sur la rang!
Laissez passer les raftsmen
Bing sur la ring! Bing, bang! »

SAUVER LES CHANSONS DE L'OUBLI

Toutes ces chansons s'inscrivent dans la tradition orale et n'étaient pas destinées à être publiées. Leurs auteurs seraient sans doute étonnés qu'on les chante encore aujourd'hui. N'eût été des folkloristes et des ethnologues qui, à partir de la moitié du XIX^e siècle en ont retranscrit plusieurs, elles seraient certainement tombées dans l'oubli.

On connaît au moins dix-sept manuscrits du XIX^e siècle contenant les paroles de chants traditionnels. Le plus ancien de ces recueils est attribué au Britannique Edward Ermatinger qui, entre 1818 et 1828, en a retranscrit onze : *J'ai trop grand peur des loups, Nous avons déserté (Nous étions trois capitaines), M'en venant à la fontaine, Mes blancs moutons garder, Mon père il m'a mariée, C'est l'oiseau et l'alouette, Un oranger il y a, Un bon cotillon blanc, La chasse au perdreau, Mon père a fait bâtir maison et Le rossignol y chante.*

Au XX^e siècle, le travail s'est poursuivi de façon plus méthodique grâce, entre autres, à Marius Barbeau qui a enregistré, dès 1910, des milliers de chansons sur cylindres de cire. Parmi elles, plusieurs étaient des chants de voyageurs ou contenaient des références à la navigation. Édouard-Zotique Massicotte, Luc Lacoursière, Robert Bouthillier et Conrad Laforte (pour ne nommer qu'eux) ont aussi permis d'en sauver des milliers d'autres et même de les faire entrer à l'université, dans les Archives de folklore de l'Université Laval.



Carte du sieur de Fer 1694 rappelant le siège de Québec, 1690, par William Phips. (Coll. privé).

SUR DISQUE ET SUR SCÈNE

À partir du moment où Marius Barbeau s'est mis à enregistrer et à documenter les chansons traditionnelles du Canada français, ce n'était qu'une question de temps avant que celles-ci ne trouvent un second souffle sur scène et sur disque. Alan Mills a certainement été l'un des premiers chanteurs québécois à enregistrer des chants maritimes et à les présenter sur scène au Canada, aux États-Unis et en Europe. Dans les années 1950, il a publié plusieurs disques de chansons traditionnelles en français et en anglais, en collaboration avec Edith Fowke, Hélène Baillargeon et Ti-Jean Carignan. Son travail a influencé plusieurs personnes, dont le folkloriste Raoul Roy (souvent cité comme un des grands ambassadeurs de la chanson traditionnelle québécoise).

FESTIVALS D'ICI ET D'AILLEURS

Même si les chants de marins ont cessé depuis un bon moment d'être utilisés comme outils de travail sur les bateaux,

ils ont conservé une place privilégiée dans le cœur et la mémoire des gens à plusieurs endroits dans le monde (comme en Bretagne) où ils sont considérés comme un genre musical à part entière. Il en va autrement au Québec où ces chants ne sortent pas encore du lot. Et c'est dommage, car peu de gens connaissent le rôle qu'ils ont pu jouer dans la tradition maritime qué-

bécoise. Heureusement, c'est en train de changer.

Chaque année, la municipalité de Saint-Jean-Port-Joli présente la Fête des chants de marins, le seul festival dédié à la chanson maritime dans la vallée du Saint-Laurent. Le répertoire québécois y est, bien entendu, très présent, mais depuis 1999, on a aussi pu y entendre des groupes des États-Unis, de Pologne, de France, d'Angleterre, de Belgique, d'Australie et de Hollande. Depuis, quelques groupes de chants de marins se sont formés au Québec et leur public grandit d'année en année. Certains, comme le groupe Brise-Glace, ont même eu la chance de représenter le Québec lors de festivals de chants de marins aux États-Unis et en Europe.

Les chansons maritimes existent depuis longtemps au Québec. Elles ont été sauvées de l'oubli aux XIX^e et XX^e siècles, et aujourd'hui, on trouve de nouvelles façons de les interpréter. Leur histoire ne fait que commencer.

Jean-François Blais est historien et animateur des balados « 104 histoires de Nouvelle-France » et « Bordel de Mer, la radio Internet des chants de marins ».



© Sergio WEB

Le groupe québécois Brise-Glace sur scène lors de la Fête du chant de marin à Paimpol (Bretagne) 2017 (Sergio Web).

LES BERNIER

Les travaux de plusieurs généalogistes ont permis d'identifier sept hommes portant le nom de Bernier s'étant établis ou ayant séjourné durant quelques années en Nouvelle-France. Le site Web de l'Association des Bernier d'Amérique, <http://bernierdamerique.ca/>, fournit des informations sur chacun de ces hommes.

L'historien et généalogiste Marcel Fournier, auteur du *Dictionnaire des Bretons en Nouvelle-France, 1600-1765*, a identifié trois porteurs du patronyme natifs de Bretagne. Ils sont tous célibataires, décédés à l'Hôtel-Dieu de Québec et n'ont pas laissé de descendants. Il s'agit de Jacques Bernier, dit Laplante, natif de Callac, décédé en 1715 à l'âge de 60 ans, de Jacques Bernier, dit Petit-Pré, natif de la ville de Rennes et décédé le 17 mai 1719 âgé de 57 ans environ et de François Bernier, dit Saint-François, natif de Nozay, soldat d'une compagnie du détachement de la marine, hospitalisé à l'Hôtel-Dieu de Québec à maintes reprises entre 1732 et 1747 où il est probablement décédé.

Il s'agit maintenant de découvrir le sort réservé aux quatre Bernier s'étant mariés en Nouvelle-France et susceptibles d'être les ancêtres des Bernier d'aujourd'hui.



Joseph-Elzéar Bernier, vers 1870. (Bibliothèque et Archives Canada, C-000640).

Né vers 1661 à Fontenay-le-Comte au Poitou, Jacques Bernier, voyageur et maître de barque, réside, à compter de 1693, à Québec d'où il fait du cabotage sur le fleuve Saint-Laurent entre Québec et Montréal et même au-delà. Après une vie marquée de

nombreuses transactions commerciales et de quelques ennuis avec la justice, Jacques Bernier est inhumé à Québec le 13 janvier 1718. Il est le père de dix enfants nés de ces mariages avec Élisabeth Derome en 1697 et Angélique Greslon en 1711. Toutefois,

on ne retrouve de nos jours aucun descendant masculin portant le nom de Bernier issu de ce Jacques Bernier. Tout comme le précédent, Mathurin Bernier n'a laissé aucun descendant masculin contemporain du nom de Bernier. Baptisé le 28 mars 1643 à Saint-Jean-de-Beugné en Vendée, il vient au pays en tant que soldat de la compagnie de La Frédière du régiment Carignan-Salières à bord du navire *l'Aigle d'Or*, en août 1665. Trois ans plus tard, en 1668, il est à Montréal où il s'établit. Le 28 octobre 1670, il épouse Jeanne Vilain, fille d'un maître orfèvre. Il meurt le 27 janvier 1678, laissant dans le deuil sa jeune veuve et trois enfants. Seule sa fille aînée Élisabeth va se marier et laisser des descendants.

Il appert donc que les Bernier ont pour ancêtre un des deux hommes suivants qui n'avaient aucun lien de parenté : André Bernier et Jacques Bernier, dit Jean de Paris.

André Bernier est né le 24 juillet 1663 et a été baptisé le même jour à la paroisse Saint-André de la ville de Niort au Poitou. Il est le quatrième enfant d'une famille qui en comptera au total douze. Ses parents, Pierre Bernier et Marguerite Baraton, se sont mariés le 4 novembre 1658 et ses grands-parents, Jacques Bernier et Renée Contard ou Coutard, le 20 novembre 1633. Les circonstances de la venue d'André en Nouvelle-France nous sont inconnues, mais on le retrouve à Charlesbourg, au nord de la ville Québec, à l'été 1693, alors qu'il épouse le 11 août Jeanne Bourré, âgée de seize ans, fille de Gilles Bourré et de Marie Bellehache. Il devient propriétaire d'une terre le 15 juillet 1696 dans la seigneurie Notre-Dame-des-Anges qu'il cultivera jusqu'à son décès, le 28 septembre 1729. Entre le mois d'avril 1695 et le mois de mai 1722,

Jeanne Bourré a donné naissance à douze enfants. Plusieurs sont décédés en bas âge et seulement deux filles et trois fils vont se marier et perpétuer le nom de Bernier. Jeanne Bourré épouse en secondes noces Simon Lange en 1735 et meurt le 10 septembre 1747.

Grâce aux recherches de Cyrille Bernier, auteur du *Dictionnaire généalogique des Bernier*, on sait que Jacques Bernier, dit Jean de Paris, est l'ancêtre de la grande majorité des Bernier. Fils d'Yves Bernier et de Michèle Treuillet, il est né à Paris le 16 novembre 1633. Il épouse, le 23 juillet 1656, sa compatriote Antoinette Grenier. Le mariage est célébré dans la résidence du gouverneur Jean de Lauzon. De 1657 à 1672, les époux Bernier résident à l'île d'Orléans où ils sont propriétaires de terres en plus d'en louer d'autres. En 1673, la famille déménage à Cap-Saint-Ignace après s'être fait concéder une terre de neuf arpents de front sur quarante arpents de profondeur. En 1683, il achète pour la somme de 260 livres de Guillaume Fournier le fief de Saint-Joseph ou de la Pointe-aux-Foins mesurant 30 arpents de front sur quatre lieues de profondeur faisant de lui un seigneur. C'est dans ce fief que ses quatre fils s'établissent. Les époux Bernier meurent à Cap-Saint-Ignace en 1713, Antoinette le 18 février et Jacques le 21 juillet. L'association des Bernier d'Amérique, fondée en 1958, a fait ériger un monument sur la terre ancestrale des Bernier à Cap-Saint-Ignace.

Le capitaine Joseph-Elzéar Bernier est un descendant de Jacques Bernier et d'Antoinette Grenier, à la sixième génération. Ses parents, Thomas Bernier et Henriette-Célina Paradis, se sont mariés le 19 novembre 1850 à Québec. Thomas est un navigateur et capitaine au long cours et ses fils Alfred et Joseph-Elzéar vont suivre

ses traces. Joseph-Elzéar, l'aîné de la famille, est né le 1^{er} janvier 1852 et a été baptisé le lendemain à L'Islet. Le 18 novembre 1870, il épouse Rose-Délina Caron. Après le décès de Rose-Délina en 1917, il épouse en secondes noces Alma Lemieux, le 1^{er} juillet 1919, à Ottawa. Il est décédé le 26 décembre 1934, à Lévis, à l'âge de 82 ans et est inhumé au cimetière Mont-Marie. Alma lui a survécu jusqu'en 1961.

ASCENDANCE DE JOSEPH-ELZÉAR BERNIER

Jacques Bernier et Antoinette Grenier, 23 juillet 1656, Québec

Charles Bernier et Anne Lemieux, 25 octobre 1695, Cap-Saint-Ignace

Charles Bernier et Geneviève Bélanger, 2 mai 1740, L'Islet

Charles Bernier et Josephite Tondreau, 19 février 1770, L'Islet

Jean-Baptiste Bernier et Geneviève Lebourdais, 8 janvier 1811, L'Islet

Thomas Bernier et Henriette-Célina Paradis, 19 novembre 1850, Québec

Joseph-Elzéar Bernier et Rose-Délina Caron, 18 novembre 1870, L'Islet

Sylvie Tremblay, maître généalogiste agréé



Membres du Montreal Hunt Club avec leurs chiens de chasse, vers 1885. Photo : William Notman and Son. (Coll. du Musée McCord, vue 2580.1).

À cette époque, il y avait environ 6 700 chevaux dans la ville de Montréal, un peu moins qu'à Toronto. Le cheval fait tout pour l'homme. Il assure les services de halage, de taxi et de transport en tout genre. Le cheval est source de loisirs pour les dames qui se promènent pour le seul plaisir d'être vues en carrosse, comme pour les hommes qui assistent au concours à la piste de course Blue Bonnets, boulevard Décarie, en 1872. Le cheval est le meilleur ami de ceux qui pratiquent la chasse aux renards comme ces *gentlemen*.

CHASSEURS URBAINS À LA CAMPAGNE LE MONTREAL HUNT CLUB

Fondé par des officiers de la garnison britannique en 1826, le Montreal Hunt Club est reconnu comme le doyen des clubs de chasse équestre de l'Amérique du Nord. À la fin du XIX^e siècle, le leadership du club est repris par des notables bien en vue de la société montréalaise. Il s'agit du transfert d'une institution britannique, populaire en Angleterre et en Irlande, surtout chez les membres de la gentry, pour qui le fait de chasser constitue une démonstration de leur statut social élevé. Le processus d'adaptation du sport de ce côté-ci de l'Atlantique n'est pas simple. Les *equestrians* (cavaliers) trouvaient que notre paysage n'était pas bien adapté à la pratique de ce sport : les clôtures étaient trop hautes, les fossés trop larges. L'organisation des fermes en lots longs et

étroits, rang par rang, comme veut la tradition depuis la Nouvelle-France fait en sorte qu'on doit ralentir le cheval presque aussitôt qu'il prend de la vitesse pendant qu'on chasse le renard, à moins de partir dans l'autre sens. Quant au climat, soulignons une différence capitale : l'hiver. En Angleterre, la chasse se pratique de novembre à avril. La terre est plus molle et plus accueillante pour le pied lourd des chevaux. Au Canada, à partir de novembre, le sol devient glacé, dur et recouvert de neige, à peu près impraticable pour une course à cheval de ce type. Il faut que les courses aient lieu avant les premières neiges. Le programme pour 1884 montre que le club est actif du 13 septembre au 25 novembre. Après quoi, la saison est terminée. Les rencontres équestres du

Hunt sont importantes aux yeux de l'élite montréalaise : l'après-midi du 13 octobre 1882, la Bourse de Montréal est fermée pour l'après-midi, car les membres du Hunt Club sont partis à la chasse.

Au cours des années 1880, les limites de la ville rattrapent peu à peu l'ancienne propriété du Hunt Club (la ferme Logan). On décide de tout déménager au nord, avenue De Lorimier, dans le Mile End, où il existe quelques fermes et terrains non urbanisés. On y aménage les chenils et la nouvelle *club house* en brique qui comprend à l'entrée un grand foyer flanqué de tuiles hollandaises décorées avec des motifs de chasse. Il y a une salle pour les banquets, des plus petits cabinets, une salle pour le billard et une bibliothèque. Le chef du club est le *master of the Hunt*.

Pour combler ce poste, on recrute des gens bien en vue de la bourgeoisie montréalaise. Parmi ceux-ci le président de la compagnie de sucre Saint-Laurent (Alfred Friedrich Moritz Baumgarten), le gérant du service d'express du chemin de fer du Grand Tronc (Hugh Paton) et le banquier et propriétaire d'une importante ligne de navires à vapeur, la Allan Steamship Line (Sir Montagu Allan). Allan possède de belles écuries à son château, *Ravenscrag*, situé en bordure du mont Royal et sans doute aussi à *Montrose*, sa somptueuse résidence d'été à Cacouna dans le Bas-du-Fleuve. Le *master of the Hunt* est aidé par des préposés qui, lors d'une rencontre, gardent les chiens sur la piste des renards, et en d'autres moments se renseignent sur la population de renards dans les environs. Le *huntsman* s'occupe de la gestion du *club house* et des chenils. Les chiens sont un atout précieux du club. En mai 1882, on importe de l'Écosse 49 nouveaux spécimens à bord du vaisseau *Concordia*.

Ce genre d'équitation n'est pas pour les santés fragiles. Lors d'une course, selon les règles du Grand National Steeple Chase, les chevaliers doivent sauter par-dessus les clôtures, les fossés et les haies. Plusieurs chevaux vont tomber durant la course. C'est très différent d'une compétition sur surface plate comme le Kentucky Derby. Règle générale les membres du club aiment chasser dans les grands espaces, notamment dans la côte Saint-Michel dans le nord-est de l'île, non loin de leur siège social, avenue De Lorimier. Je présume qu'un cavalier pouvait parfois tomber, victime d'un cheval qui trébuche sur une pierre ou un tronc d'arbre. Il s'agit d'un sport exigeant!

Il arrive aux membres du club de faire des sorties de plaisir. Ainsi, le jour de Noël 1890, tous les chiens, le *huntsman* et quelques *gentlemen riders* ont parcouru la rue Sherbrooke jusqu'au village de Côte-Saint-Antoine. Ensuite, ils sont descendus vers la rue Saint-Jean pour revenir au club par Beaver Hall Hill. C'était leur manière de souhaiter *Happy*

Christmas aux Montréalais.

Après les premières neiges débute la saison des bals et des banquets. Cette fois-ci, les dames sont de la partie. Le dîner annuel de 1890 a lieu le 23 janvier à l'hôtel Windsor, endroit de prédilection de l'élite montréalaise depuis son ouverture en 1878. Lord Stanley, gouverneur général du Canada – qui donnera son nom à un certain trophée sportif – est présent. Trois semaines plus tard, le 14 février 1890, a lieu au siège social du club, le dernier bal de la saison. Les invités sont accueillis par M^{me} Crawford, épouse du *master of the hunt*. La soirée débute à 21 h. L'orchestre joue dix-huit pièces : des valse, des galops, des polkas, etc. Les valse sont très populaires à l'époque. Rappelons que *Le beau Danube bleu* (*An der schönen blauen Donau*) du compositeur viennois Johann Strauss date de 1867. Dix-huit danses avec son partenaire, cela donne faim. À minuit, c'est le repas. Et après, on valse encore jusqu'aux petites heures.

Le Hunt Club entretient un rapport privilégié avec les fermiers de l'île, car on chasse sur leurs terres. Parfois les fermiers vendent des renards au Hunt et fournissent d'autres services. Après une chasse retentissante, le Hunt Club peut être dans l'obligation de dédommager un fermier : un tel a perdu son cheval qui s'est sauvé, effrayé par les chiens et les chevaux du Hunt Club; une autre a vu son chien tué par les *hounds* du Hunt. Afin d'amadouer les cultivateurs, le club tient chaque année une fête (*annual farmer's frolic*). On y invite les fermiers de l'île avec femmes et enfants pour un barbecue, avec des acrobates amuseurs de foule.

Dans cet échange entre cultivateurs et gens de la bourgeoisie anglophone, il est difficile de savoir ce que les uns pensent des autres. Du point de vue du cultivateur, on déplore les excès équestres du Hunt Club. L'image de messieurs vêtus en rouge et galopant à travers les champs pouvait susciter à la fois curiosité et réprobation de la part des ruraux. Les récoltes endommagées

pouvaient représenter une perte matérielle et économique significative pour le fermier. Par contre, le club avait l'habitude de dédommager les cultivateurs pour les inconvénients qu'ils subissaient. Ainsi, l'argent circulait au-delà de la ville, au sein de communautés paysannes qui savent compter.

Pour les bourgeois à cheval, les cultivateurs ne savent rien de la culture et la tradition britannique. On leur fait confiance pour fournir la nourriture des chevaux et le territoire de chasse, mais pas plus. D'ailleurs, on ne partage pas les mêmes priorités pour les chevaux : les cultivateurs préfèrent des bêtes solides, pouvant tirer charrues et voitures; les cavaliers du Hunt Club veulent des chevaux de course, plutôt minces et rapides. On prétend que les fermiers (habitants) ne connaissent pas le monde urbain. Pourtant il y a fort à parier que bon nombre de filles de l'île et de la plaine rurale de Montréal trouvent de l'emploi comme domestiques chez des bourgeois de Montréal. Ainsi, les perspectives des cultivateurs et des bourgeois sont très divergentes. L'un regarde l'autre les deux pieds ancrés dans le champ. En retour, l'autre se promène à dos de cheval et regarde son vis-à-vis de haut, socialement et géographiquement parlant. Les deux vivent dans des mondes culturels distincts. Cependant, ils ont besoin l'un de l'autre. Le fermier dépend du marché urbain. Le bourgeois *huntsman* se nourrit des récoltes et de l'espace rural environnant. De cette rencontre entre deux mondes interdépendants, mais séparés, il résultera d'autres traditions culturelles dont la fameuse notion des deux solitudes. Deux solitudes : folklore ou réalité? J'invite les autres chercheurs, surtout les plus jeunes, à réfléchir sur ce lieu commun de notre histoire et de notre vision de l'autre.

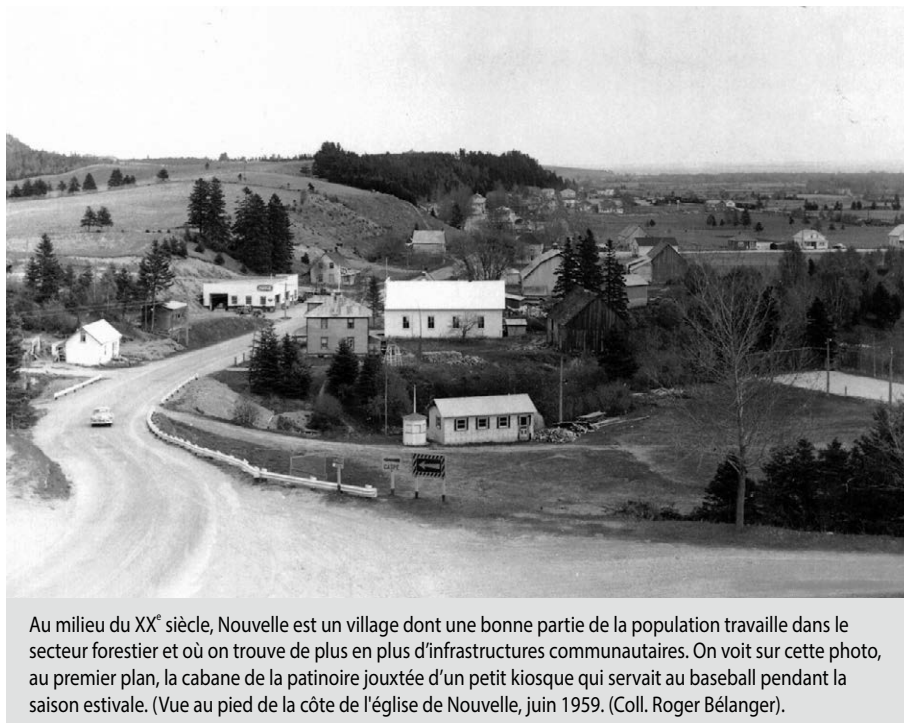
John Willis, historien conservateur, Musée canadien de l'histoire

NOUVELLE

150 ANS D'HISTOIRE À CÉLÉBRER

Au cours de l'été 2019, les Nouve-lois et les Nouvelloise célèbrent le 150^e anniversaire de leur municipalité. Sis au fond de la baie des Chaleurs, sur sa rive nord, à l'embouchure de la rivière Nouvelle, ce village qui compte aujourd'hui un peu plus de 1 500 habitants voit le jour au milieu du XIX^e siècle avec l'enracinement de familles pionnières telles que les Fallu, les Arsenault, les Landry et les McBrearty. À l'érection canonique de la paroisse Saint-Jean-l'Évangéliste, le 16 novembre 1868, suit l'érection civile de la municipalité le 1^{er} juin 1869.

L'histoire des lieux est cependant beaucoup plus ancienne. Depuis plus ou moins 10 000 ans, Nouvelle est un lieu de passage pour les Mi'gmaqs. Il faut toutefois vraisemblablement attendre vers 1766 pour que quelques familles d'Acadiens viennent s'établir de manière permanente dans la région. La population de la baie des Chaleurs reste modeste à cette époque et c'est au XIX^e siècle, avec l'expansion que connaît l'industrie de la pêche en Gaspésie, qu'elle augmente de façon plus significative. Jersiais, Écossais, Irlandais et Acadiens convergent alors vers Nouvelle pour s'y installer. En alliant l'exploitation des ressources halieutiques à celles de la terre, les ménages qu'on y trouve parviennent à se doter d'un certain confort et sont désormais désireux de relier leur village au reste de la



Au milieu du XX^e siècle, Nouvelle est un village dont une bonne partie de la population travaille dans le secteur forestier et où on trouve de plus en plus d'infrastructures communautaires. On voit sur cette photo, au premier plan, la cabane de la patinoire joutée d'un petit kiosque qui servait au baseball pendant la saison estivale. (Vue au pied de la côte de l'église de Nouvelle, juin 1959. (Coll. Roger Bélanger).

province. Ils se mobilisent donc pour doter Nouvelle du télégraphe et y voir passer le chemin de fer. Après quelques années de travaux, les citoyens de Nouvelle peuvent dire mission accomplie : le télégraphe est en service à compter de novembre 1872 tandis que le train se rend jusqu'à chez eux à partir de 1894.

Petit à petit, la population s'homogénéise. La proportion des habitants de confession catholique passe de 75 % à 80 % entre 1871 et 1911, ce qui amène à penser que certains anglo-protestants de Nouvelle quittent les lieux, que les Canadiens français ont plus d'enfants ou qu'une partie de la population de confession protestante se convertit au catholicisme ou, à tout le moins, s'unit avec des catholiques et n'élève pas ses

enfants dans le protestantisme. Devant l'augmentation de croyants, l'abbé Joseph-Alexis Saint-Laurent, curé de Nouvelle de 1916 à 1955, entame des démarches en 1933 pour construire une nouvelle église. Celle achevée en 1879 paraît désormais trop exiguë pour un village comptant près de 2 000 personnes. L'abbé Saint-Laurent confie donc aux architectes René Blanchet et Charles-A. Jean le mandat d'en réaliser une nouvelle que les deux hommes choisissent d'inscrire dans le style Dom Bellot. Ce courant en vogue dans les années 1930 souhaite renouveler l'architecture religieuse en plaçant la lumière, la ligne, la forme et la couleur au cœur des bâtiments. Cela donne à Nouvelle une église de briques rehaussée de dentelles décoratives de pierre



La petite école de Nouvelle a été construite en 1908-1909 et a rempli sa vocation jusqu'en 1957. Elle a été acquise l'année suivante par un certain Ernest Fortin qui l'a transformée en résidence en veillant à ce qu'elle conserve son cachet. Après avoir été brièvement abandonné à la fin du XX^e siècle, le bâtiment est restauré et déménagé de son emplacement original (à Nouvelle-Ouest, près de l'actuelle usine Temrex) jusqu'au centre du village. Il sert depuis de salle communautaire. (Archives municipales de Nouvelle).

autour des fenêtres et surmontée de toits de cuivre qu'on peut toujours admirer aujourd'hui au cœur du village. Il est d'ailleurs possible de la visiter pendant la belle saison et de profiter d'une petite exposition qu'on y trouve au jubé sur l'histoire des lieux.

À compter du milieu du XX^e siècle, les maires de Nouvelle s'investissent activement dans le développement de services et la construction d'infrastructures. Grâce à des subventions provinciales (et à beaucoup de travail au service de leur communauté!), ils réussissent à faire l'acquisition de véhicules de déneigement, à implanter un système d'ambulances, à créer un service de ramassage des ordures, à doter la ville d'un service d'incendie, à étendre le réseau d'aqueduc sur l'ensemble du territoire et à construire un hôtel de ville pour la municipalité.

Les Nouvellois et les Nouvelloises prennent à cette époque conscience que la municipalité est dotée d'un patrimoine d'une valeur inestimable. La pointe de Miguasha recèle en effet de milliers de fossiles de poissons,

de plantes et d'invertébrés vieux de 380 millions d'années qui offrent de précieuses informations sur l'apparition des premiers vertébrés terrestres. Si l'endroit est activement fréquenté par des scientifiques américains et européens depuis le tournant du XX^e siècle, il faut attendre aux années 1970 avant que des Québécois ne s'y intéressent plus sérieusement. Ce n'est pourtant pas faute d'avoir été prévenus dès la fin des années 1930 par le géologue René Bureau, mandaté d'y constituer la première collection québécoise de fossiles. L'État a cependant d'autres chats à fouetter avec le déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale et ce n'est qu'en 1972 que des terrains bordant la falaise fossilifère sont achetés par le gouvernement provincial. Suit un premier musée en juin 1978 et la création d'un parc de conservation en 1985. Depuis, les lieux ont été classés site naturel du Patrimoine mondial de l'UNESCO en 1999 et il est possible d'y accéder de la fin du mois d'avril aux derniers jours d'octobre.

Parallèlement, des démarches sont entreprises pour trouver une nouvelle vocation à une école de rang de la paroisse qui, après avoir servi de résidence de 1958 à 1997, est maintenant laissée à l'abandon. Attristés de voir les lieux se dégrader, un groupe de citoyens se rassemblent en mars 2000 pour former la Corporation du patrimoine de Nouvelle avec l'objectif d'identifier, de sauvegarder et de mettre en valeur le patrimoine du village. Rapidement, des démarches sont entreprises pour assurer la pérennité de la petite école. Grâce aux efforts des citoyens et du conseiller municipal Sylvain Savoie, Nouvelle se porte acquéreuse de l'endroit en juin 2002. Reste ensuite à redonner au bâtiment son lustre et à le relocaliser dans un endroit où il pourra davantage profiter à la communauté. Une corvée générale est donc organisée et l'école est déménagée à côté du marché Saint-Laurent. Le 27 juillet 2008, après plusieurs années de travaux, les citoyens de Nouvelle inaugurent l'endroit. Depuis, il est un lieu de rassemblement apprécié tant des Nouvellois et des Nouvelloises que des touristes de passage. Il est d'ailleurs mis à contribution tout au long de l'année du 150^e anniversaire de la municipalité pour accueillir divers événements. Parmi ceux-ci, notons une série de causeries qui permettront de mieux connaître l'histoire de Nouvelle et reprendront certaines des contributions qui ont été rédigées pour un ouvrage collectif sur le village qui sera publié cet été. Il est d'ailleurs possible d'en apprendre plus sur la riche histoire de cette municipalité et son patrimoine reconnu par l'UNESCO en se tournant vers ce livre intitulé *Fiers de nos origines : Nouvelle, d'hier à demain*.

Alex Tremblay Lamarche, historien

LA MÉDAILLE DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR JOSEPH-ADOLPHE CHAPLEAU (1892-1898)

Joseph-Adolphe Chapleau est né en 1840 à Sainte-Thérèse, décédé à Montréal en 1898. Après des études au Collège Masson, de Terrebonne, puis au Séminaire de Saint-Hyacinthe, il est reçu au barreau en 1861. Criminaliste de renom, il défend quelques Métis impliqués dans la Rébellion de 1870. Il enseigne le droit criminel, puis le droit international à l'Université Laval, à Montréal.

De 1867 à 1882, il est député conservateur du comté de Terrebonne à l'Assemblée législative du Québec. Solliciteur général, ministre sans portefeuille, puis secrétaire et registraire de la province dans les gouvernements de Gédéon Ouimet (1873-1874) et de Charles-Eugène Boucher de Boucherville (1874-1878), il devient chef de l'opposition de 1878 à 1879. Après le renvoi du gouverneur Luc Letellier de Saint-Just, son successeur Théodore Robitaille lui demande de former un ministère en octobre 1879. Très actif, Chapleau laisse une œuvre législative importante. Il effectue une visite officielle en France en 1881 et nomme, l'année suivante, Hector Fabre premier représentant du Québec à Paris. Il démissionne de ses fonctions de premier ministre le 29 juillet 1882 pour se lancer sur la scène fédérale. Il est aussitôt nommé secrétaire d'État au sein du ministère conservateur de John A. Macdonald, fonction qu'il conservera jusqu'en 1892, alors qu'il devient ministre des Douanes. Il refuse un ministère dans le cabinet de John



Avers et revers de la médaille du lieutenant-gouverneur Joseph-Adolphe Chapleau. (Coll. de l'auteur).

Sparrow David Thomson qui le nomme lieutenant-gouverneur du Québec, le 12 décembre 1892. Mais il souhaite effectuer un retour en politique fédérale en demandant au gouvernement de rendre justice à la minorité francophone et catholique du Manitoba. Charles Tupper échoue et Chapleau

refuse de rejoindre son ministère en 1896. Les conservateurs sont défaits la même année par les libéraux de Wilfrid Laurier, tandis qu'au provincial, les libéraux de Félix-Gabriel Marchand prennent le pouvoir en 1897. Il soutiendra activement Marchand dans sa tentative de créer un ministère de l'Instruction publique malgré l'opposition farouche du clergé catholique qui fera échouer le projet en 1898.

Malade, Chapleau met fin à son mandat le 20 janvier 1898 et décède à Montréal le 13 juin suivant.

Il a été fait commandeur de l'ordre de Saint-Grégoire-le-Grand par le pape Léon XIII en 1881, commandeur de la Légion d'honneur en 1882, puis anobli par la reine Victoria en devenant chevalier commandeur de l'ordre de Saint-Michel et Saint-Georges en 1896. La médaille présente en avers son effigie par le côté droit de son visage entouré des mots « J.A. Chapleau L. Gouverneur de la Province de Québec ». Au bas est inscrite la date du début de ses fonctions, « Décembre 1892 ». Au revers, le centre est vierge afin d'y inscrire le nom du lauréat, entouré de deux branches de feuilles d'érable liées ensemble. La médaille est gravée par le sculpteur français, Louis-Alexandre Bottée que nous avons présenté dans nos chroniques précédentes. Frappée en argent, en bronze et possiblement en or, la médaille a un diamètre de 50 millimètres.

DENIS RACINE, AIG



Benoit devant le village de Gordes dans le Vaucluse pour la série *Benoit le villageois*. Photo : Jean-Philippe Pariseau.

LE VOYAGEUR DE L'ICI/MAINTENANT

« *Trouve beau tout ce que tu peux* », répétait sans cesse le peintre Vincent Van Gogh. C'est le pari qu'a fait Benoît Roberge, plus familièrement appelé Benoît tel un gage d'amitié et d'affection à son égard. Benoît, c'est l'émerveillement d'un regard humaniste et la conviction d'appartenir à une même communauté humaine. De la roulotte de patates frites en Gaspésie jusqu'à l'hôtel chic de l'île Saint-Louis à Paris, Benoît promène sa solitude à la découverte de ses semblables. « *Je suis une personne vibrante qui veut faire partager ses émotions brutes* », avoue-t-il avec une franchise déconcertante. Autoportrait d'un voyageur de l'ici/maintenant où chaque paragraphe est comme une pièce de puzzle indispensable pour éclaircir « le cas Roberge ».

Enfance : « Mon plus beau souvenir, ce sont les vacances d'été. Mon père, un

enseignant, était avec nous pendant deux mois. Parce que nous étions de classe très moyenne, on ne voyageait pas beaucoup, on restait à la maison ».

Premières lectures : « Je lisais les *Bob Morane* de ma sœur. Sinon je préférais donner des spectacles avec une fausse guitare sur notre table à pique-nique. Le premier livre sérieux que j'ai lu, c'est *J'irai cracher sur vos tombes* de Boris Vian ».

Aveu : « Je suis très relié à l'enfance et aux réactions primaire. Parfois j'en ai honte, parfois cela me sert. Je crois que j'ai ce côté "bande dessinée" parce que je suis en réaction par rapport au monde cérébral ».

Trouver sa voie : « J'ai trouvé ma voie après le cégep alors que je vivais dans la solitude et l'angoisse. Un jour, mon père m'a amené dans une librairie dont le propriétaire, Denis Néron, était un

poète qui m'a fait découvrir le réconfort de la littérature : André Gide, Ernest Hemingway et surtout Albert Camus ».

Rencontre : « Les plus belles rencontres que j'ai faites sont celles avec les vignerons artisans. Je les ai vus au travail. Ils font peut-être moins d'argent, mais ils produisent un vin plus près de la nature et respectent la vigne. Ce sont des moments de grande émotion ».

Projet : « J'aimerais faire une série sur la littérature même si je ne suis pas un intellectuel. Cela serait un *show* d'humour existentiel qui graviterait autour d'un livre comme *Madame Bovary* qu'on pourrait projeter dans notre époque et le vulgariser ».

Série préférée : « *Benoit le bienheureux* m'a ouvert les yeux et m'a fait comprendre que j'étais à ma place. J'ai encore en tête les odeurs et la beauté

de l'automne en France. Je n'ai jamais oublié la première maison d'hôtes qu'on a visitée, c'est comme un premier amour. Elle s'appelait L'arbre rouge et était située près de Saint-Émilion. Le lendemain de notre arrivée, nous allons au marché, je fais la connaissance d'une dame et je lui achète un petit poulet, on goûte les bons fromages, il y a un chien qui nous suit. C'était formidable ».

Aveu (bis) : « J'aime les petits détails. Je peux parler pendant une heure de la lumière qui tombe sur la Dordogne. Je suis une personne vibrante qui veut faire partager ses émotions brutes ».

France : « Lorsque j'étais adolescent, j'écoutais des films français dans lesquels il ne se passait pas grand-chose, mais ça parlait. Mon premier séjour à Paris a été un choc. Mais c'est avec *Benoit le bienheureux* que j'ai pris contact avec la France hors Paris. J'ai compris alors que la France des régions est aussi accueillante que nous le sommes ».

Québec : « J'ai des amis, très politisés, qui peuvent parler du Québec avec pertinence. Moi, c'est drôle, mais ce sont les Français qui, avec leurs questions, m'ont fait réaliser à quel point on adore le Québec. C'est en France que j'ai pris la mesure de l'importance d'un chanteur comme Robert Charlebois. De la même manière que les Français adorent la Gaspésie alors que, moi, je trouve que c'est loin et je râle. Pourtant je suis fier de mon Québec ».

Et dire qu'au moment de débiter cette entrevue, Benoît Roberge insistait pour préciser qu'il avait de la difficulté à parler de lui. C'était sans compter qu'il est un homme de paroles et de passions. Benoît le bienheureux certes, mais aussi Benoît le généreux. Benoît le spontané. Benoît de la Pointe Courte, de Collioure, d'Arcachon et de Soulac-sur-Mer. Benoît notre semblable, notre frère. Heureux qui comme Benoît fait de beaux voyages.

BENOÎT ROBERGE EN CINQ TEMPS :

L'écrivain de référence : « Boris Vian parce qu'il savait être cabotin tout en conservant une certaine profondeur. Mais Albert Camus demeure le seul écrivain que je relis avec émotion. Au Québec, j'aime énormément Jacques Poulin ».

Le musicien de référence : « Je découvre le jazz et particulièrement le piano. Bill Evans, Brad Mehldau, Jean-Michel Blais. Sinon, je suis fasciné par Jean Leloup et je me reconnais en lui.

Sa musique est toujours aussi géniale. J'ai un côté pop très appuyé ».

Le comédien de référence : « Fabrice Luchini récitant de la poésie ».

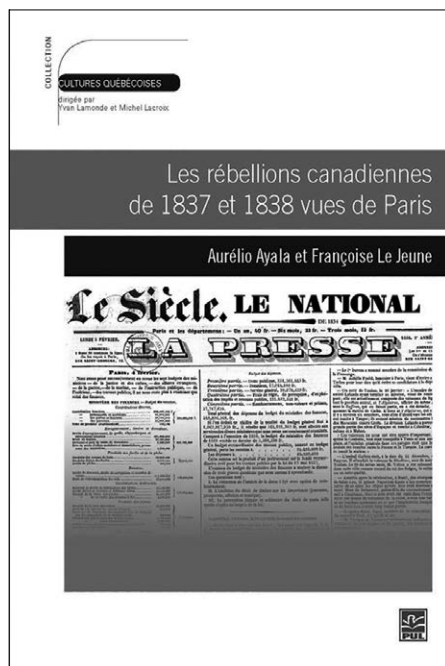
Lieu d'inspiration : « Paris. Le pont des Arts. L'île Saint-Louis ».

Autoportrait : « Si je n'étais pas qui je suis, j'aimerais être » ... « Un chanteur pop intuitif et animal qui soulèverait les foules ».

Serge Pallascio



Benoît et Catherine, fille d'Albert Camus, à Lourmarin dans le Vaucluse pour la série *Benoît le villageois*. Photo : Jean-Philippe Pariseau.



Aurélio Ayala et Françoise Le Jeune. *Les rébellions canadiennes de 1837 et 1838 vues de Paris*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, 2011, 211 p. (Coll. « Cultures québécoises »).

À une époque où l'information ne circulait pas instantanément, les Européens voulant s'informer de la cause des Patriotes et des « rébellions canadiennes de 1837-1838 » devaient s'en remettre à des sources qui étaient loin d'être neutres, et principalement « à travers le prisme de la politique et de la presse britannique » (p. 184). Largement adapté du travail de maîtrise d'Aurélio Ayala réalisé en 2008 à l'Université du Québec à Trois-Rivières sous un titre légèrement différent (*La relation franco-québécoise et la perception française de la crise bas-canadienne des années 1830*), ce livre d'histoire du journalisme veut analyser et comparer les points de vue sur ce que l'on nomma « la crise canadienne », en se centrant sur les journaux de France et d'Angleterre. La question de l'objectivité de la presse devient ici centrale – comme de nos jours; l'irrégularité des dépêches permettait à certains journaux britanniques de laisser libre cours aux pires préjugés durant les années 1830 : « en l'absence d'information en prove-

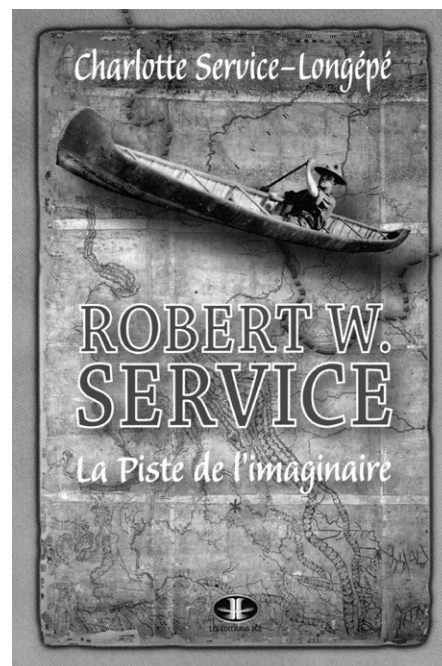
nance de Montréal, la presse anglaise refait le point sur l'enchaînement des événements en mettant en avant les ambitions démesurées des “Canadiens français”, se moquant de leurs aspirations nationales, alors que leur mode de vie et leur absence d'ambition les vouent à l'échec » (p. 164). Mais un journal parisien de gauche, *Le National*, réagira différemment afin de légitimer le combat des Patriotes, puisque celui-ci était considéré comme le « premier organe antimonarchique » après le retour à Paris de la monarchie, sous Louis-Philippe (p. 64) : « Le discours anti-français des journaux anglais, nourri par la propagande lancée par les journaux loyalistes de Montréal, semble réveiller le sentiment nationaliste par les rédacteurs du *National* » (p. 165).

Le verdict permet de montrer à l'échelle mondiale l'exceptionnalité du mouvement des Patriotes au Canada français face à un empire corrompu et injuste : « De tous les peuples opprimés par le despotisme de la monarchie britannique, en Irlande, en Écosse ou au cœur de l'Angleterre, seuls les Canadiens ont été capables de rejeter ce joug par des moyens constitutionnels et de démontrer les failles et les faiblesses de la monarchie parlementaire, pourtant mise en avant comme le modèle du genre » (p. 159).

Yves Laberge

Charlotte Service-Longpé. *Robert W. Service. La piste de l'imaginaire*. Chicoutimi, Les Éditions JCL, 2015, 572 p.

Charlotte Service-Longpé est la descendante d'un poète romancier célèbre dans le monde anglo-saxon qui vécut de 1874 à 1958, Robert William Service. C'est par souci de mémoire collective qu'elle a décidé d'écrire l'histoire de



son ancêtre.

Dès l'enfance, Robert William Service avait un penchant pour la littérature et la poésie. De nature plutôt indépendante et timide, ce monde lui offrait mille possibilités. Il écrivit d'ailleurs son tout premier poème à l'âge de six ans seulement.

L'auteure nous démontre à quel point le carcan rigide des institutions scolaires n'était pas fait pour son aïeul. Il fut renvoyé de l'école à quatorze ans et même à l'université, il ne réussira pas à trouver la discipline nécessaire pour poursuivre ses études. Bien qu'il se soit trouvé un travail stable dans une banque, il se lasse rapidement de la routine et décide de laisser parler son goût pour l'aventure et la nature en immigrant au Canada à l'âge de 22 ans dans l'espoir de devenir cow-boy. Il arrive à Montréal avec seulement cinq dollars en poche, ce qui lui permet de se payer un billet de train pour la Colombie-Britannique.

Son goût pour l'aventure n'étant pas encore satisfait, il voyagera à travers les États-Unis jusqu'au Mexique tout en exerçant différents métiers et en poursuivant la rédaction de ses poèmes. Il publiera certains de ses textes et tentera bien de se poser

quelque part et de vivre dans la stabilité, mais sans y arriver.

À l'âge de 30 ans, il ira s'installer au Yukon afin de travailler pour le compte de la Canadian Bank of Commerce. C'est dans ces grands espaces sauvages qu'il pourra enfin laisser libre cours à son imagination et à son talent pour l'écriture. Il composera alors son célèbre roman sur la ruée vers l'or : *The Trail of 98*.

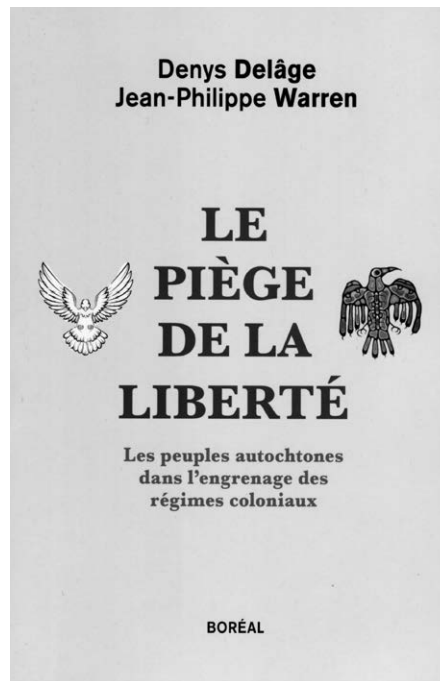
Robert William Service voyagera également vers New York, la Louisiane et Cuba avant de revenir quelque temps à Edmonton puis de repartir à nouveau pour Dawson en empruntant, cette fois, la périlleuse route des chercheurs d'or.

Il est fascinant de voir à quel point l'auteur a travaillé fort pour colliger toute l'information contenue dans cet ouvrage. Une façon de s'assurer que son ancêtre ne soit pas mort en vain et que les gens se souviennent de l'impact qu'il a eu sur la visibilité et l'accessibilité de l'histoire canadienne ainsi que sur la transmission des valeurs telles que la bravoure, la persévérance et la loyauté.

En tout, c'est plus de 1 100 poèmes et une dizaine de romans que Robert William Service écrira au cours de sa vie. Charlotte Service-Lonpégé possède le même don pour l'écriture que son arrière-grand-père. Le lecteur a l'impression de suivre Service dans ses aventures et d'être à ses côtés lorsqu'il compose ses textes.

C'est un récit merveilleux qui nous fait voyager à travers des milliers de kilomètres entre les États-Unis et le Canada. Idéal pour les amateurs de longues lectures, d'aventures et de détails historiques.

Johannie Cantin



Denys Delâge et Jean-Philippe Warren. *Le piège de la liberté : les peuples autochtones dans l'engrenage des régimes coloniaux*. Montréal, Boréal, 2017, 431 p.

L'histoire des relations entre les Premières Nations du nord-est de l'Amérique et les Européens fait régulièrement l'objet de débats. La colonisation de cet espace est en effet truffée d'exemples de violences, d'incompréhensions et de résistances. Le livre de Denys Delâge et de Jean-Philippe Warren offre une dimension nouvelle et rafraîchissante à cette histoire controversée. L'originalité du livre réside dans son approche, en abordant le sujet par le prisme des idéologies libérale et capitaliste. En effet, les auteurs se penchent sur la façon dont ces deux produits de la culture occidentale se sont invités, et ensuite imposés, chez les peuples autochtones nord-américains. L'intention des auteurs est de montrer, entre autres, que les réticences ou les difficultés éprouvées aujourd'hui par plusieurs Autochtones à épouser un mode de vie occidental ne sont pas le fait d'une quelconque incapacité, mais bien d'une profonde inadéquation culturelle.

L'étude couvre un vaste cadre chro-

nologique, c'est-à-dire des premiers contacts du XVI^e siècle jusqu'au XX^e siècle tardif. Cette amplitude généreuse s'appuie sur un appareil critique constitué en grande majorité d'études sociologiques, historiques et anthropologiques. Le spectre géographique de l'étude n'est pas moins ambitieux, les auteurs traitent de l'ensemble du nord-est du continent américain. Il en résulte un ouvrage au « caractère très abstrait » de l'aveu même des auteurs. Ils ne manquent pas, cependant, de souligner que ce regard généraliste ne doit pas occulter la grande diversité culturelle qui existe dans cet ensemble géographique.

L'ouvrage se divise en six chapitres. Le premier chapitre traite des structures d'organisation, des aspects politiques des sociétés autochtones. Le second porte sur le pouvoir tel que compris par les autorités de la Nouvelle-France et la façon dont ils intégrèrent les Autochtones dans la pyramide hiérarchique du pouvoir français. Le troisième aborde le processus d'autonomisation des sphères d'activités sociales. Le chapitre suivant est consacré au rôle des premières nations dans le commerce des fourrures, et s'intéresse à la pénétration des logiques marchandes occidentales dans des sphères d'activités traditionnelles autochtones comme la chasse. Les cinquième, sixième et septième chapitres analysent les discours et les mesures visant à occidentaliser les Premières Nations, respectivement sur les thèmes de la sédentarisation, le salariat ainsi que l'éducation et le système des pensionnats. Ces trois chapitres mettent également en contraste les attitudes occidentales sur les Autochtones datant de l'Ancien Régime et celles développées dans le contexte des démocraties libérales.

Tout au long du livre, les auteurs mettent en contraste plusieurs notions et concepts européens et, selon les cas, leurs pendants dans les cultures autochtones. L'organisation sociale, les représentations du monde et les

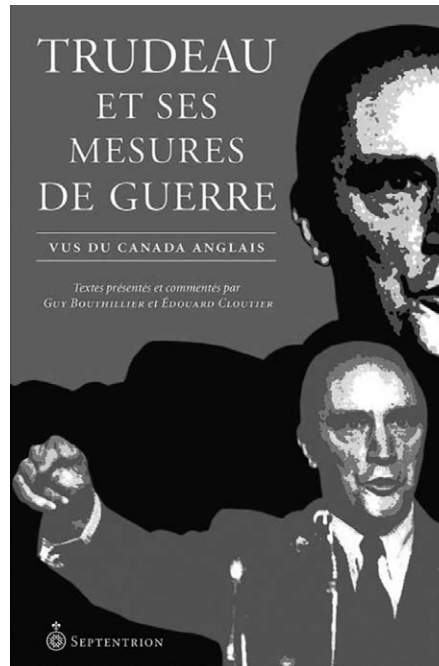
rapports sociaux sont notamment abordés. Cette approche nous en apprend tout autant sur les cultures occidentales que sur celles des Autochtones, et nous donne la mesure du clivage qui pouvait exister entre ces deux paradigmes culturels. Le contact des Premières Nations avec les notions étrangères de propriété privée, d'individualisme, d'accumulation, présenté comme des marqueurs de liberté s'avèrent finalement pour eux tout l'inverse.

En somme, le livre est original en ce qu'il aborde le développement et la diffusion du libéralisme dans l'espace culturel nord-américain. Le caractère très théorique du livre ne devrait pas effrayer un lectorat non initié; la clarté du propos et la structuration adéquate des aspects couverts rendent la lecture aisée, intéressante et pertinente.

René Laliberté

Guy Bouthillier et Édouard Cloutier (textes présentés et commentés par). *Trudeau et ses mesures de guerre. Vue du Canada anglais*. Québec, Les éditions du Septentrion, 2011, 317 p.

Au moment où plusieurs ouvrages souligneront le centenaire de Pierre Elliott Trudeau (1919-2000), il convient de revenir sur un livre assez unique, axé sur les différentes manières dont l'opinion publique canadienne-anglaise percevait son premier ministre. Mais que pensait-on au Canada anglais lors de la promulgation de la Loi des mesures de guerre par le gouvernement du Canada, le 16 octobre 1970? Est-ce que les attitudes étaient les mêmes dans les médias partout au Canada durant la crise d'Octobre en 1970? D'après Guy Bouthillier et Édouard Cloutier, il semble que deux courants de pensée s'opposaient



nettement dans l'opinion publique au Canada anglais : ceux qui applaudissaient à cette décision de « mâter les Canadiens-français », et par ailleurs ceux – plus rares – qui s'inquiétaient de ces violations des droits fondamentaux pour des motifs politiques non avoués. Dans cette anthologie d'une trentaine de textes d'époque, Guy Bouthillier et Édouard Cloutier ont voulu documenter ce moment méconnu à partir de différents points de vue progressistes qui avaient tous en commun de critiquer les excès et les dérives de la Loi des mesures de guerre du premier gouvernement Trudeau. Il faut rappeler qu'en vertu de la Loi des mesures de guerre, les délits d'opinion et la censure étaient (re)devenus choses courantes et que les contrevenants s'exposaient à l'emprisonnement. Parmi les contributions les plus éclairées, un texte du sociologue John Conway énumère plusieurs exemples de censure : à Radio-Canada, dans les journaux et même dans certaines salles de cinéma de Montréal, au moment de la crise d'Octobre (p. 209). En fait, peu de gens se doutaient que la répression policière pouvait aller aussi loin, et avec le recul, beaucoup de jeunes qui n'étaient pas nés à ce moment s'éton-

neront sans doute de l'ampleur et des conséquences de ces mesures.

Le chef du NPD de l'époque, Tommy Douglas (1904-1986), résuma la stratégie de Pierre Trudeau, qui selon lui aurait utilisé l'enlèvement et la mort de Pierre Laporte comme un prétexte pour imposer la domination fédérale au Québec : « [...] il [Trudeau] avait compris qu'il y avait là pour lui l'occasion de faire d'une pierre deux coups : écraser le mouvement séparatiste et démontrer au Canada anglais qu'il était l'homme fort capable de mâter le Québec » (Tommy Douglas, p. 213). D'origine écossaise, Tommy Douglas était sans doute plus en mesure de saisir les relents de colonialisme dans la société canadienne-anglaise, largement calquée sur l'ancien modèle de l'Angleterre impériale.

Plusieurs textes diagnostiquent ce que l'on pourrait qualifier de « manque de vigilance citoyenne », dans la mesure où beaucoup de Canadiens ont accepté les yeux fermés la Loi des mesures de guerre, non seulement en 1970, mais aussi en 1939; dans un mémoire daté de 1955, l'historien Ramsay Cook (1931-2016) avait écrit que le premier ministre William Lyon Mackenzie King avait alors fait preuve de mesquinerie envers le Parlement de 1939 et que la population canadienne d'alors semblait « docile » (Ramsay Cook, en 1955, p. 57 et 59). Dans une autre section, on retrouve un article du journaliste montréalais Nick Auf der Maur (1942-1998), présenté ici comme « le seul texte écrit en anglais par un détenu anglophone », et publié après son incarcération de quelques jours à la prison Parthenais, lors de la crise d'Octobre (p. 179).

Les éditions du Septentrion ont eu une excellente idée en traduisant ce livre important et rigoureux, paru initialement chez un éditeur montréalais (*Trudeau's Darkest Hour: War Measures in Time of Peace, October 1970*, Montréal, Baraka Books, 2010). La version française est considérablement augmentée si on

la compare à la première édition en anglais (p. 25). La fluidité de la traduction de Michel Buttiens ferait presque oublier que ces textes rassemblés n'avaient pas été rédigés en français. Sur le plan éditorial, *Trudeau et ses mesures de guerre* est organisé d'une manière exemplaire, incluant une précieuse chronologie en trois volets, enrichie de citations pertinentes sur l'état de l'opinion publique au Canada anglais face au Québec (p. 9-24). C'est un livre puissant, dérangeant, mais aussi révélateur sur le Canada, les Canadiens, leurs mentalités, les disparités dans l'opinion publique et sur le fonctionnement de nos institutions fédérales. Un demi-siècle plus tard, il faudrait maintenant s'interroger afin de savoir si les choses ont changé ou empiré.

Yves Laberge

Barbara Pouliot. *Lever l'ancre. John Pouliot, naviguer sur les eaux du monde*. Québec, Les Éditions Gid, 2015, 327 p. Chez les Pouliot, la navigation a toujours été le chemin tout tracé dans la vie depuis près de 300 ans. Il est donc tout à fait normal que John Pouliot soit devenu marin, tout comme ses ancêtres avant lui, et que sa propre fille ait également emprunté cette voie. Des souvenirs de voyages, des anecdotes de vie écrites comme si c'était John Pouliot lui-même qui nous les racontait. L'auteure, sa fille, nous fait voyager entre Los Angeles, l'Écosse, Montréal et Québec. On y découvre le désir d'étudier de son père, l'université qu'il a fréquentée le temps d'un cours, les camarades qu'il s'est faits en chemin, les conditions exécrables dans lesquelles il a voyagé et vécu. Sous la forme d'un carnet de voyage, elle nous présente des histoires parfois



extraordinaires, mais d'une simplicité déconcertante. La façon d'écrire de Barbara Pouliot nous transporte et nous fait rêver. Cela nous donne l'impression d'être le témoin privilégié de moments de vie de ce personnage peu connu. Il est intéressant de voir que l'auteure a voulu faire découvrir son ancêtre au plus grand nombre. C'est de cette façon que l'on s'assure de préserver et d'enrichir l'histoire, en exposant au grand jour celle des personnages restés dans l'ombre.

L'auteure explore des thèmes tels que l'enfance de son père sur le bord du fleuve, son premier embarquement à seize ans, son quotidien en tant que matelot ainsi que son travail d'officier de navigation. Elle nous parle aussi du quotidien avec sa mère alors que John était constamment en mer : « ... j'ai passé la plus grande partie de ma vie d'enfant et d'adolescente sans père à la maison. Ma mère gérait tout! Les enfants, l'entretien ménager en plus des tâches culturellement attitrées aux hommes » (p. 54).

Elle a incorporé une foule de supports visuels pour soutenir ses propos et cela rend la lecture de l'œuvre encore plus intéressante. Des photos d'enfance, des photos de voyage de son père, des coupures de journaux, des extraits d'entrevues et des lettres qu'ils ont

échangées pendant les longs mois où John était en mer et ne pouvait pas être présent pour les événements importants dans la vie de sa femme et de ses filles.

John Pouliot fait partie de cette grande famille de héros méconnus de l'histoire. Il a d'ailleurs contribué à sauver une douzaine de personnes dans le nord de la baie d'Hudson, leur chaloupe ayant été emportée par la marée pendant qu'ils chassaient le morse (p. 245).

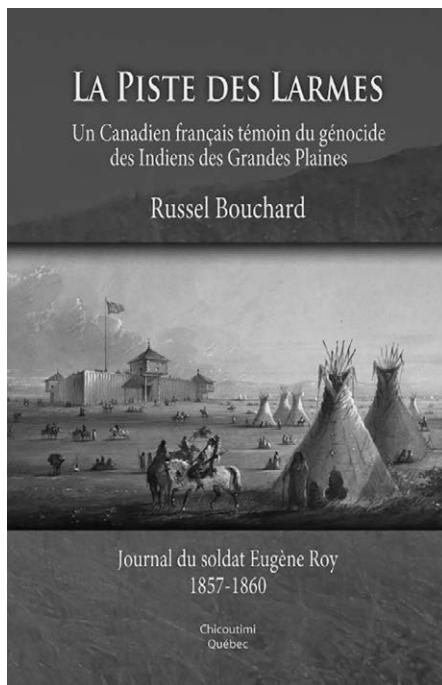
Ayant elle-même marché sur les traces de son père, on devine, à travers ses propos, toute la passion qui l'anime au sujet de la vie en mer. Pas étonnant que son écriture soit si captivante. Barbara Pouliot nous offre avec ce livre la possibilité de découvrir tant les aspects positifs que négatifs de la vie des marins. On referme le livre en ayant une meilleure compréhension de ce métier fascinant.

Elle termine son œuvre en témoignant sa grande admiration pour son père et pour le métier qu'il a exercé ainsi que pour sa mère qui a dû composer avec un quotidien de femme mariée, mais aussi de chef de famille. C'est avec fierté qu'elle signe *filles de marin...*

Johannie Cantin

Russel Bouchard. *La piste des larmes. Un Canadien français témoin du génocide des Indiens des Grandes Plaines. Journal du soldat Eugène Roy. 1857-1860*. Chicoutimi, Québec, 2017, 530 p.

Dans *La piste des larmes*, l'historienne Russel-Aurore Bouchard donne la parole à Eugène Roy, un natif de la paroisse Notre-Dame de Québec qui devient soldat volontaire au cours d'un des épisodes les plus tristes de l'histoire des États-Unis, soit le génocide des Indiens des Grandes Plaines au



XIX^e siècle. En retranscrivant, annotant et publiant à compte d'auteur le journal intime d'un soldat du 1^{er} régiment de la cavalerie des États-Unis, l'historienne donne à lire un témoignage de première main de la vie dans l'armée américaine durant les années de 1857 à 1860.

L'ouvrage, divisé en deux parties, présente dans un premier temps une mise en contexte de l'époque ainsi qu'un portrait d'Hubert-Eugène Roy (1826-1881), « ce Canadien français parti de Québec en début de vingtaine pour aller faire « la chasse aux Indiens » » (p. 12). Ces pages permettent de bien comprendre la participation des Canadiens français dans la grande marche qu'a été la conquête de l'Ouest, une période américaine où « le seul bon Indien est un Indien mort » (p. 63). L'auteure n'endosse aucunement ce préjugé, mais démontre comment celui-ci est présent dans la mentalité, ce qui cautionne l'action de ces soldats. La seconde partie de l'ouvrage, plus volumineuse, reprend le journal du militaire. À travers son récit, une histoire se compose au quotidien dans ce théâtre des guerres indiennes. La vie de militaire n'est pas consacrée au

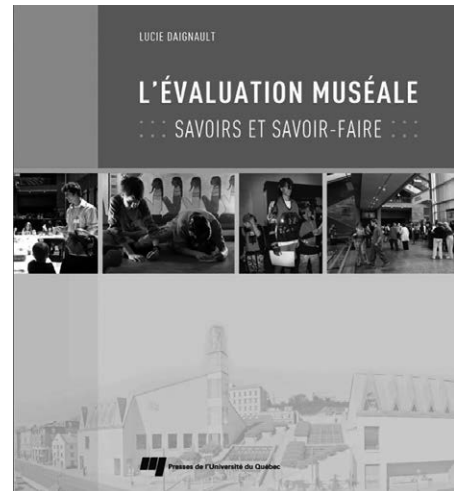
combat quotidiennement. Outre son devoir militaire, il occupe son temps libre de promenades, de lectures et de repos. D'ailleurs, à la lecture du journal, mille après mille, une certaine lassitude s'installe. On y sent les longueurs routinières des obligations, les interminables déplacements, l'inconfort de fortune et la monotonie de l'ennui. Cela permet au lecteur de partager l'excitation, comme celle ressentie dans les rangs de la cavalerie à l'approche d'un affrontement : « Ceux qui vivent dans la civilisation ne se doutent guère des fatigues d'une longue marche et de l'excitement d'une petite bataille » (p. 166). Et pour les amoureux des almanachs météorologiques, ils y trouveront leur compte assurément. Les Canadiens français avaient déjà la température comme sujet de prédilection et de maugréassions!

Corolaire des préjugés de son époque, le racisme envers les Amérindiens parsème les écrits du soldat : « Il y a ici un très beau pays. C'est dommage qu'il soit en la possession des Sauvages qui n'en savent pas tirer avantages » (p. 125). Il y tient même des propos génocidaires : « Cet après-midi, nous avons eu le plaisir de rencontrer un Indien mort, que ses amis n'avaient [pas] eu le temps d'enterrer. [...] Je voudrais que toute [sa] nation fût dans cet état; ça sauverait la poudre [de] *Uncle Sam* et [ce serait] beaucoup de trouble de moins pour nous » (p. 155). Le soldat, de nature solitaire, juge également sévèrement ses frères d'armes ivrognes et mal dégrossis.

Le soldat Eugène Roy a pris part à cette histoire qui s'écrit aux dépens des vies des Kiowas et des Comanches, notamment lors des affrontements sanglants de Solomon's Fork. Au-delà de son expérience personnelle subjective, le présent journal, conservé à la Société historique du Saguenay depuis 1937, fournit une source majeure pour mieux comprendre ce pan de l'histoire américaine auquel ont participé également certains Canadiens français. C'est

désormais un devoir humain de s'attacher à ce que cela ne se répète plus.

Pascal Huot



Lucie Daignault. *L'évaluation muséale. Savoirs et savoir-faire*. Québec, Les Presses de l'Université du Québec, 2011, xvii + 328 p.

Muséologue et pédagogue, Lucie Daignault (et non Daigneault) est spécialiste de l'évaluation muséale et responsable de l'évaluation au Musée de la civilisation à Québec depuis son ouverture, en 1988. Son livre intitulé *L'évaluation muséale* s'adresse principalement aux étudiants en muséologie afin de leur apprendre à sonder le visiteur d'un musée, ses attentes, ses réactions, ce qu'il a appris ou pas. Ce visiteur pourrait être un touriste, un enfant dans un groupe scolaire, un expert ou simplement l'homme de la rue. Un musée n'est évidemment pas une école, mais c'est néanmoins un lieu de recherche et de diffusion des connaissances qui s'adresse à une grande diversité de publics. Il faut tenir compte du niveau de préparation de tous ces auditoires dans l'élaboration des expositions et dans les messages. Puisqu'il faut sans cesse renouveler une institution muséale et fidéliser ses

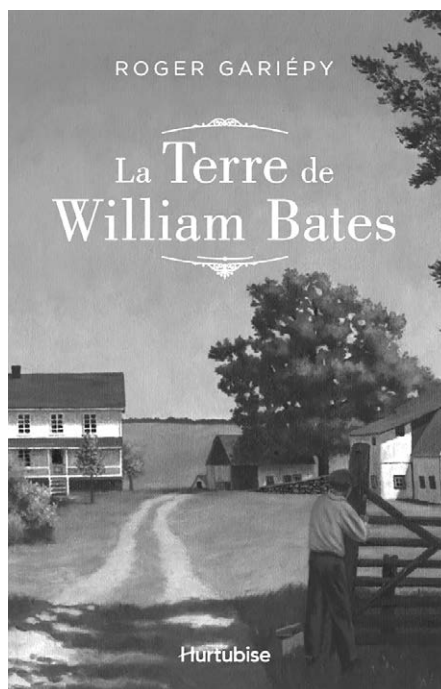
visiteurs, la question de l'évaluation est cruciale.

L'une des questions de départ de ce livre est centrée sur le visiteur. Qui est-il? Que veut-il? Que retient-il? Qu'est-ce qui le fera revenir au musée? Mais le visiteur n'a pas toujours raison dans ses jugements. C'est néanmoins lui qui a le dernier mot : il peut se tromper ou avoir une perception erronée, mais il gardera peut-être la ferme impression d'avoir détecté une lacune durant sa visite si jamais un détail ne correspond pas à sa vision des choses. L'exemple du public scolaire est ici révélateur : lors d'une activité pédagogique d'animation nommée *Tour de Terre*, des animateurs du Musée de la civilisation ont montré à des enfants des images pour symboliser l'exploration spatiale; mais les enfants ont réagi en bloc devant une des photographies, qu'ils ont rejeté, car celle-ci « ne correspondait pas au présent, mais au passé » (p. 108). On y voyait un astronaute de l'époque de l'exploration lunaire. Et pour ce jeune public obnubilé par le présent et l'instantanéité, le fait de montrer une image qui ne semblerait pas actuelle correspondait automatiquement à une erreur de la part de la personne l'ayant sélectionnée : « C'était dans le temps de nos parents », objectaient-ils à l'unisson (p. 108). Si on ne peut corriger les perceptions fautives de certains publics jeunes, les concepteurs peuvent toutefois en tenir compte.

S'apparentant à un ouvrage d'analyses de données et de questionnaires ou de méthodologie de recherche combinant les approches qualitatives et quantitatives, *L'évaluation muséale : savoirs et savoir-faire* réaffirme la pertinence des réflexions sur la muséologie, le patrimoine et les analyses sur la bonne compréhension des activités éducatives dans les musées. On apprend beaucoup sur la rétroaction, les perceptions et les représentations des différents publics face aux nouveaux savoirs, que ce soit sur des pays éloignés ou sur d'autres

cultures. Et en toile de fond, on revisite le contenu de certaines expositions temporaires du Musée de la civilisation (*Gratia Dei : les chemins du Moyen Âge; Secrets d'Amazonie; Trois pays dans une valise; Astérix et les Romains*), bien qu'il ne s'agisse pas d'un catalogue ni d'un beau livre illustré en couleurs. Toute une enquête touche un lieu méconnu, même des Québécois : le Centre d'interprétation de Place-Royale (CIPR). (Fermé depuis 2017!)

Yves Laberge



Roger Gariépy. *La terre de William Bates*. Montréal, Éditions Hurtubise, 2017, 364 p.

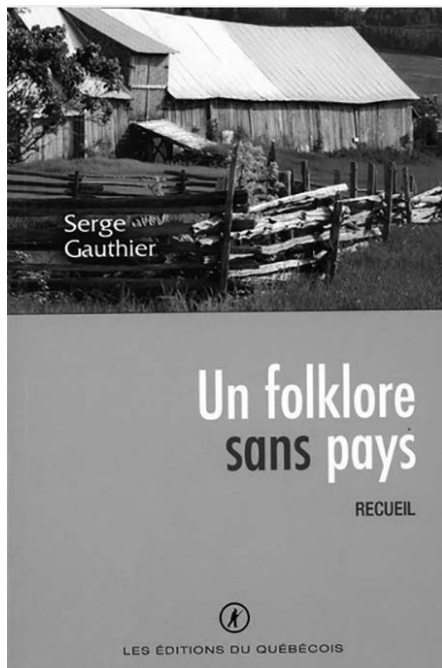
L'action se déroule dans les années 1830 dans le Haut-Canada. William Bates est marié avec Alexandra depuis déjà quelques années, mais leur mariage bat de l'aile puisque la belle n'apprécie pas le fait que Bates s'adonne à la traite des fourrures plu-

sieurs mois par année.

Lorsqu'il part pour ses voyages, William trouve son réconfort auprès de Nakeena, une magnifique Amérindienne avec qui rien n'est compliqué. Cette relation mettra cependant son couple à rude épreuve. N'en pouvant plus, Alexandra finit par quitter le foyer familial et Bates tente de la faire revenir en lui promettant de reprendre sa vie en main malgré ses infidélités et ses abus d'alcool. Les efforts de William seront vains, car il se retrouvera bientôt au pied du mur. Sur le point de perdre sa terre, il se tournera vers un avocat véreux qui abusera malheureusement de sa confiance afin de se l'approprier. En parallèle avec l'histoire de Bates, le lecteur suit également celle de Nakeena, de Keawe et des autres membres de la tribu des Mississaugas. Menacée par les hommes blancs, cette tribu envisage d'aller s'installer près de la rivière Credit afin de rejoindre un autre groupe de Mississaugas déjà installé là. Ce ne sera cependant pas chose aisée de concilier les modes de vie et les valeurs qui se confrontent également au sein d'une même nation. William et Alexandra connaîtront chacun de leur côté une histoire remplie d'épreuves et de grands bouleversements. N'attirant pas nécessairement la sympathie du voisinage, il leur sera difficile de compter sur cet appui aux heures les plus sombres...

L'histoire est très bien racontée. La plume de Roger Gariépy est dynamique et accessible. Les personnages possèdent de belles personnalités et sont attachants même si certains sont plus difficiles à aimer que d'autres. La réalité côtoie la fiction dans cette œuvre et c'est sans doute pour cette raison qu'elle est si captivante. Le lecteur n'a aucun mal à imaginer qu'une telle histoire ait pu se dérouler pour vrai...

Johannie Cantin



Serge Gauthier. *Un folklore sans pays*. Drummondville, Les Éditions du Québécois, 2018, 195 p. (Coll. « Essais pour un Québec libre », 29).

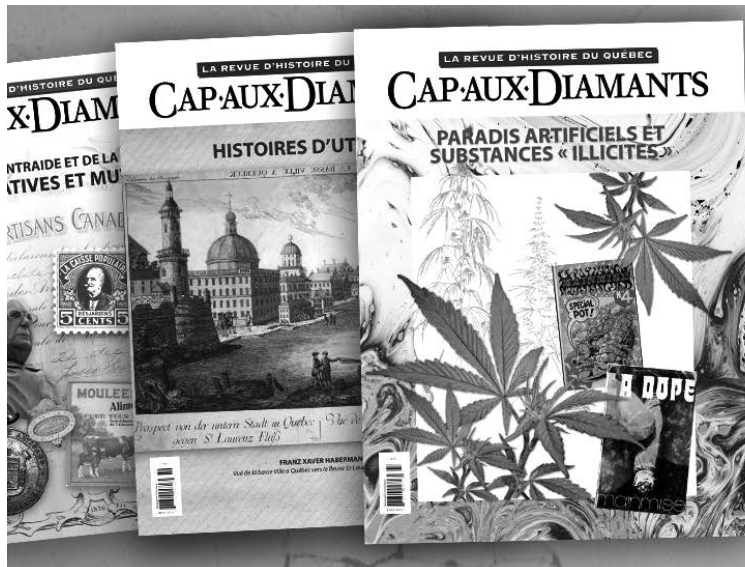
Dix ans après nous avoir donné l'ouvrage *Un Québec folklorique* (Les Éditions du Québécois, 2008), il faut constater, comme son auteur, que « la situation n'a guère changé. [...] [Le] Québec [demeure] dans une position folklorique qui amenuise sa culture »

(p. 7). C'est pourquoi l'ethno-historien Serge Gauthier revient avec ce second titre pour certes dénoncer à nouveau cet enlèvement du Québec dans une fin de non-recevoir, mais également pour remettre les pendules à l'heure et donner espoir à ces concitoyens. L'homme politisé, fondateur de la Société d'histoire de Charlevoix, n'a pas r'virer son capot de bord et il persiste et signe contre vents et marées. « Le présent recueil n'a d'autre objectif que de leur rafraîchir la mémoire si cela est nécessaire et dire au plus grand nombre que le Québec francophone avec toutes ses traditions possède toujours un avenir, si l'on veut bien faire naître un pays où cet héritage folklorique précieux pourra enfin s'épanouir pleinement » (p. 13).

L'ouvrage rapaille une série de textes de recherche et d'opinion qui aborde différentes facettes de notre culture. À travers ce recueil de trois sections, le lecteur en apprendra davantage sur l'Ô Canada, un chant patriotique québécois devenu hymne national canadien, la gourgane, une spécificité régionale à redécouvrir, et la pratique scientifique qu'était l'ethnologie de terrain ainsi que son avenir. On y parcourt certaines régions, dont naturellement celle de

Charlevoix avec une autopsie de la légende d'Alexis le Trotteur. Au Saguenay, on découvre les controverses au sujet de la maison du peintre-barbier Arthur Villeneuve tandis que sur la Côte-Nord, la collection de l'ingénieur forestier et ethnographe Paul Provencher est mise à l'honneur. L'auteur fait également une belle place à ses sujets fétiches, dont les travaux et l'impact de l'anthropologue Marius Barbeau, Félix-Antoine Savard et son Menaud ou encore la lignée des ramancheurs Boily. Si la liste des sujets abordés est longue, notons au passage des hommages bien sentis au forgeron Louis-Marie Riverin et à l'ethnologue Jean-Claude Dupont. Le polémiste, jamais très loin, critique certaines décisions municipales, l'embourgeoisement politique et certaines personnalités publiques. Ce volume est le fruit du travail d'un intellectuel qui prend acte et n'a pas peur de s'exposer sur la place publique. Animé par ses convictions politiques, une chose est sûre, c'est que ce Charlevoisien en a encore long à dire.

Pascal Huot



GÉNÉALOGIE ET HISTOIRE : DEUX SŒURS

Abonnez-vous à

CAP-AUX-DIAMANTS

en commandant au

418 656-5040

Visitez le site Web : www.capauxdiamants.org
revue.cap-aux-diamants@hst.ulaval.ca

Beaudoin, Raymonde. *Recettes de chantiers et miettes d'histoire*. Québec, Les éditions du Septentrion, 2019, 106 p.

Beaulieu, Étienne. *Sang et lumière. Le temps et la mort dans le cinéma québécois*. Alias, 2019, 300 p. (Coll. « Alias poche », n° 10)

Beurdeley, Laurent. *Xavier Dolan, l'indomptable*. Montréal, Les Éditions du Cram, 2019, 448 p. (Coll. « Portrait »)

Boivin, Aurélien. *Le Lac-Saint-Jean des richesses à partager*. Québec, Les Éditions Gid, 2019, 207 p. (Coll. « 100 ans noir sur blanc », 56)

Bouchard, Marie-Pier. *Vivre au cœur de « paroisses de femmes » dans la région de Charlevoix 1940-1980*. Québec, PUL, 2019, 161 p. (Coll. « Autour de l'événement »).

Boulet, Louis-Philippe et Jean Bussièrès (dir.). *L'Hôpital Laval : 100 ans d'histoire médicale à Québec 1918-2018*. Québec, Les éditions du Septentrion, 2018, 218 p.

Bulletin de la Société d'histoire du Plateau-Mont-Royal. « Arts visuels du plateau », vol. 14, n° 1 (printemps 2019), 19 p.

Brouillet, Eugénie, Alain-G. Gagnon et Guy Laforest (dir.). *The Quebec Conference of 1864. Understanding the Emergence of the Canadian Federation*. Montréal, McGill-Queens University Press, 2018, 361 p.

Bureau Meunier, Mathieu. *Wake up mes bons amis! La représentation de la nation dans le cinéma de Pierre Perrault 1961-1971*. Québec, Les éditions du Septentrion, 2019, 168 p.

Les Cahiers des Dix. « Explorer la mémoire et l'histoire », n° 72, Québec, Éditions La Liberté, 2018, 375 p.

Craig, Béatrice. *Les femmes et le monde des affaires depuis 1500*. Québec, PUL, 2018, 280 p.

Couture, Joseph Alphonse. *Du Saint-Laurent au Rhin. Carnets de guerre 1914-1918*. Québec, Les éditions du Septentrion, 2018, 264 p.

Denis, Christian, Éveline Ferron, Alain Gariépy et Daniel Saint-Amand. *Portneuf, une mémoire en images*. Québec, Les Éditions Gid, 2018, 207 p. (Coll. « 100 ans noir sur blanc », 55)

Couture, Maurice. *L'Évangile du cœur. Textes choisis*. Montréal, Médiaspaul, 2018, 395 p.

De Grandpré, Jean-Yves. *Légendes au pays d'un monde fascinant*. Québec, Les Éditions Gid, 2019, 157 p.

Dorion, Henri et Pierre Lahoud. *Ville de Québec, 365 questions réponses*. Québec, Les Éditions Gid, 2019, 172 p.

Dugas, Marcel. *Jacquie Robinson. Un été à Montréal*. Montréal, Hurtubise, 2019, 204 p.

Duguay, Gilles. *Aventurier et ambassadeur*. Québec, Les éditions du Septentrion, 2018, 555 p.

Dumas, Alexandre. *L'Église et la politique québécoise de Taschereau à Duplessis*. Montréal & Kingston, London, Chicago, McGill-Queen's University Press, 2019, 337 p.

Dumont, Bertrand. *Le potager en pot*. Montréal, Éditions MultiMondes, 2019, 271 p.

Dumoulin, Louise S. *Moi, Allan Gilmour, baron du bois*. Québec, Les Éditions Gid, 2019, 381 p.

Dureau, Chantale en collaboration avec Denis Vaugois. *A l'assaut de la Mauricie 1858-1919. Les Vaugois une famille de pionniers*. Québec, Les éditions du Septentrion, 2019, 188 p.

« Les ennemis Français de la race anglaise ». *Lettres d'Adam Thom au gouverneur en chef des Canadas, 1836*. Présentation, notes et annexes par François Deschamps. Québec, Les éditions du Septentrion, 2019, 314 p.

Gagné, David et Pierre Lahoud. *Curiosités de Lévis*. Québec, Les Éditions Gid, 2018, 222 p. (Coll. « Curiosité », 4)

Giguère, Richard (dir.). *Le Québec dans la Première Guerre mondiale. Sacrifice, détermination, victoire 1914-1919*. Québec, PUL, 2019, 312 p.

Guèvremont, Germaine. *En pleine terre*. Montréal, Bibliothèque Québécoise, 2019, 135 p.

Hellemans, Jacques. *Les Éditions Marabout, Bob Morane et le Québec*. Québec, Les éditions du Septentrion, 2019, 197 p.

Guilbeault-Cayer, Émilie. *Les Sœurs de la charité de Saint-Louis en Amérique 1902-2018*. Québec, Les éditions du Septentrion, 2018, 296 p.

Hofrichter, Robert. *La vie secrète des champignons. Une incursion inédite dans un monde étonnant*. Montréal, Éditions MultiMondes, 2019, 259 p.

Journal du siège de Québec du 10 mai au 18 septembre 1759 (attribué à Joseph-François de Vienne). Nouvelle édition remaniée, mise à jour et présentée par Bernard Andres et Patricia Willemmin-Andres. Québec, PUL, 2018, 288 p. (Coll. « À propos »)

Hutchinson, Pamela. *Cinéma en 30 secondes. Les idées, genres, réalisateurs et acteurs*. Montréal, Hurtubise, 2019, 160 p.

Lafrance, Roger. *Paul Brunelle, le chevalier chantant*. Québec, Les Éditions Gid, 2019, 188 p.

Myre, Marcel. *Les deux sœurs Gibault. L'une pendue, l'autre battue. Nouvelle-France, 1670-1710*. Québec, Les Éditions Gid, 2019, 122 p.

Nootens, Thierry. *Genre, patrimoine et droit civil. Les femmes mariées de la bourgeoisie québécoise en procès, 1900-1930*. Montreal & Kingston. London. Chicago, McGill-Queen's University Press, 2018, 257 p.

Pezzini, Enzo et Jean-Pierre Girard. *Les coopératives. Une utopie résiliente*. Montréal, Fides, 2018, 155 p.

Poplyansky, Michael. *Le Parti acadien et la quête d'un paradis perdu*. Québec, Les éditions du Septentrion, 2018, 175 p.

St-Pierre, Lysandre. *La formation d'une culture élitaires dans une ville en essor. Joliette 1860-1910*. Québec, Les éditions du Septentrion, 2018, 188 p.

Sicotte, Anne-Marie. *Histoire inédite des Patriotes. Un peuple libre en images (nouvelle édition)*. Montréal, Fides, 2019, 445 p.

Théorêt, Hugues. *La presse canadienne-française et l'extrême droite européenne 1918-1945*. Québec, Les éditions du Septentrion, 2018, 332 p.

Veyssière, Laurent. *Vimy. Un siècle d'histoires 1917-2017*. Québec, Les éditions du Septentrion, 2018, 157 p.

Webster et Walmo. *Le grain de sable. Olivier Le Jeune, premier esclave au Canada*. Québec, Les éditions du Septentrion, 2019, 78 p.

Yves Beauregard



Louis-Thomas Berlinguet (Saint-Laurent (Montréal), 1790-Québec, 1863), *Gisant du Christ ou Christ au tombeau*, 1854 ? ; bois peint monochrome (autrefois polychrome), 47 x 151 x 51 cm. MNBAQ, don de M^{gr} Arthur Douville, 1964.55. (Photo MNBAQ, Patrick Altman).

UN GISANT DU CHRIST PAR LOUIS-THOMAS BERLINGUET

Ce gisant du Christ a été offert au MNBAQ en 1964 par M^{gr} Arthur Douville, évêque de Saint-Hyacinthe et collectionneur d'art. Comme on peut le voir dans le fonds Jean-Marie Gauvreau, ancien directeur de l'École du meuble (BAnQ-Montréal), la sculpture, alors polychrome, a été photographiée, vraisemblablement dans les années 1930, au presbytère de Notre-Dame-de-l'Assomption de Berthier-en-Bas, aujourd'hui Berthier-sur-Mer. Les historiens supposent que le gisant provient du tombeau du maître-autel de l'église de cette paroisse et qu'il date de 1854, sans que ces informations aient pu toutefois être confirmées. D'après une lettre de l'évêque à Gauvreau, l'œuvre aurait été donnée, avant 1952, par le curé de l'endroit à M^{gr} Douville dans des circonstances inconnues.

Chose rare en sculpture ancienne, la ronde-bosse est signée au revers, sur la plinthe : L. T. B (gravé) erlinguet (tracé à la mine de plomb), cette dernière partie de l'inscription ayant été masquée par l'application, à la suite de son décapage, d'un nouveau revêtement uniforme de la pièce. La calligraphie correspond à la signature connue du sculpteur Louis-Thomas Berlinguet.

Artiste polyvalent grâce à son apprentissage traditionnel auprès de Joseph Pépin, associé de Louis Quévillon, et à sa longue expérience de contremaître auprès de Thomas Baillairgé, Louis-Thomas Berlinguet, architecte, sculpteur et doreur établi à Québec vers 1830, est occupé, entre 1845 et 1855, à plusieurs chantiers de décoration intérieure et de mobilier d'église à l'extérieur de la

capitale. L'un des plus importants est sans nul doute celui de la paroisse de Saint-Rémi-de-Napierville, réalisé avec l'aide de son fils, Louis-Laurent-Flavien. À cet endroit, Louis-Thomas exécute, entre autres, un ensemble de trois grandes statues dont un *Saint François Xavier* qu'il signe au revers : « L. T B / 1847 / Berlinguet ». Ces trois rondes-bosses polychromes, aujourd'hui conservées au MNBAQ, attestent chez Berlinguet une aisance certaine dans la sculpture figurative. Après un séjour de courte durée à Montréal, père et fils s'installent à Saint-Roch de Québec en 1848 où ils vont exécuter la décoration intérieure de la nouvelle église paroissiale. C'est sur ce chantier que Jean-Baptiste Côté fera son apprentissage. Outre le décor, l'entreprise de Saint-Roch, qui prendra fin en 1852, comprend le buffet d'orgue

et la statue patronymique de grand format pour la façade, dont deux fragments – la tête de saint Roch et le chien, son attribut – ont aussi été acquis par le MNBAQ. Qualifié de « fort sculpteur » par le statuaire Louis Jobin, c'est à Louis-Thomas Berlinguet qu'est attribué l'impressionnant calvaire érigé en 1850 à Saint-Germain-de-Kamouraska.

Issu d'une vieille tradition européenne, le type de gisants, comme celui de Berthier-sur-Mer, s'inscrit au Québec dans la lignée des christs au tombeau peints ou sculptés sur des parements destinés à recouvrir des tombeaux d'autel. Le MNBAQ conserve ainsi un devant d'autel taillé en relief par François Baillairgé pour l'église de Deschambault, vers 1815, et un parement peint signé par Théophile Hamel, en 1860, pour les Sœurs de la charité de Québec. Ce denier est une variante du modèle de Berlinguet, la pose étant inversée. À l'époque victorienne, il est courant de placer dans des tombeaux d'autel vitrés des christs morts ou des saints expirants qui correspondent à la nouvelle sensibilité religieuse du temps. À l'instar des diverses représentations de la Passion – calvaires, christs en croix, Ecce homo, mater dolorosa ou Notre-Dame-de-Pitié –, les gisants répondent à un certain goût populaire pour les thèmes sentimentaux issus de l'image commerciale. Ces sujets éveillent la compassion et traduisent la fascination des fidèles pour les visions apitoyées ou exacerbées de la douleur ou de la mort. Ces sculptures en ronde-bosse, en cire, en plâtre ou en bois, monochromes ou polychromes, apparaissent ainsi au tombeau des autels, surtout secondaires. En 1851, dans les *Mélanges religieux* de l'édition du 28 mars, le statuaire mouleur italien Carlo Catelli offre aux membres du clergé « un bel assortiment de statues d'église [...] ainsi qu'un Christ mort en Suaire de 5 pieds 2 pouces de long ». On retrouve de tels christs, entre autres, dans la chapelle Saint-Geneviève de l'église Notre-Dame-des-Victoires, à

Québec, à la chapelle de procession de Sainte-Anne, à Neuville, au sanctuaire Notre-Dame-du-Cap, à Cap-de-la-Madeleine ainsi qu'aux églises de Longueuil, Saint-Eugène de L'Islet, Notre-Dame-du-Rosaire de Montmagny, Saint-Prime au Lac-Saint-Jean, Saint-André de Kamouraska, Sainte-Croix de Lotbinière (par François Lemay, vers 1880). Par ailleurs, toutes sortes de dévotions particulières permirent d'alimenter le culte des reliques et des gisants. Ainsi, Louis-Philippe Hébert réalise en 1881 une sainte Anne pour l'église de Saint-Wenceslas et Louis Jobin, en 1900, un saint Antoine de Padoue, d'après un modèle en cire de Charles Huot, pour la chapelle du même nom à l'Hôtel-Dieu Saint-Vallier, à Chicoutimi. La collection du MNBAQ renferme un autre saint Antoine en bois sculpté par un artiste inconnu de la fin du XIX^e siècle. On retrouve également des représentations plus inusitées comme la sainte Concorde, importée en 1881, à Saint-Jean, île d'Orléans, ou le saint Valère photographié par Ellisson & Co., entre 1860 et 1879, dans une chapelle non identifiée (MNBAQ).

Rappelant celui de Notre-Dame-de-la-Garde, à Marseille, le Christ de Ber-

linguet, vêtu d'un périzonium noué au niveau du pubis, est étendu sur un linceul, la tête appuyée sur un monticule et tournée vers le spectateur. Le torse est légèrement renversé vers l'arrière, la main droite appuyée sur l'abdomen, la gauche déposée au sol et ouverte vers le haut. Il se dégage de la représentation un sentiment tout à la fois d'abandon, de silence et de tranquillité. Le sculpteur Henri Angers reprendra en 1907 ce même modèle à l'église de Neuville. Si, dans l'ensemble, l'anatomie du Christ de Berthier-sur-Mer est bien maîtrisée et convaincante, le pied droit, par contre, souffre de maladresse et de naïveté. La monochromie de l'ensemble a malheureusement fait perdre en partie l'expressivité originale et pathétique du sujet. Ceci dit, le gisant de Berlinguet s'avère, au Québec, l'une des plus anciennes représentations de Christ mort en sculpture sur bois. Cette œuvre singulière est actuellement exposée dans la salle *Imaginer* du pavillon Gérard-Morisset.

Mario Béland, msrc
Historien de l'art



LE FESTIVAL D'OPÉRA DE QUÉBEC A SOULIGNÉ ÉLÉGAMMENT LE CENTENAIRE DE LA MORT DE CLAUDE DEBUSSY (1862-1918)

Cent ans après la disparition du plus influent des compositeurs français, le Festival d'opéra de Québec présentait, en version concert, l'opéra *Pelléas et Mélisande* (1902) de Debussy, interprété par l'Orchestre de la Francophonie, sous la direction de Jean-Philippe Tremblay. La partie chorale étaient assurée par La Petite Bande de Montréal, sous la direction de Martin Dagenais. Cette représentation mémorable a eu lieu au Palais Montcalm, le dimanche 29 juillet 2018. Enraciné dans la région de Montréal, l'Orchestre de la Francophonie a la particularité de regrouper des musiciens provenant de plusieurs pays mais, contrairement à la plupart des formations internationales de musique classique, ses travaux et ses répétitions s'effectuent en français et non en anglais. C'est tout à son honneur. L'un des avantages pour l'auditeur est de pouvoir apprécier des interprètes de grande classe qui chantent en français sans aucun accent étranger et donc sans obstacle à la bonne compréhension du



Claude Debussy par le photographe Nadar vers 1905. (Wikipédia).

texte lyrique, dans ce cas-ci de Debussy et du dramaturge belge Maurice Maeterlinck (1862-1949), Prix Nobel de littérature en 1911. Auparavant, on trouvait sur disque et sur DVD une multitude d'interprétations notables de cet opéra par des artistes dont le français n'était pas la langue maternelle.

On hésite souvent avant de dire qui a composé la musique de *Pelléas et Mélisande*. En réalité, il en existe plusieurs versions : il y a le célèbre opéra de Debussy, mais des compositeurs aussi différents que Gustave Fauré, Arnold Schoenberg et Jean Sibelius ont tous créé, avant et après Debussy, une musique originale – instrumentale, c'est-à-dire non chantée – à partir de ce thème. Autrement dit, si plusieurs pièces classiques portent ce titre de *Pelléas et Mélisande*, un seul opéra existe, et c'est celui de Debussy.

Sans vouloir trahir l'intrigue et le dénouement de *Pelléas et Mélisande* tel que mis en musique par Debussy, on peut toutefois amorcer un résumé succinct en évoquant la rencontre fortuite de deux jeunes gens dont on ne sait presque rien, à part que la jeune Mélisande est visiblement perdue et désespérée, tandis que le brave Pelléas est juste et noble. Mais ce que l'on retient surtout, c'est l'atmosphère onirique du récit et la dimension à la fois éthérée, intemporelle, symbolique, proche du rêve éveillé.



Pelléas et Mélisande peint par Edmund Blair Leighton. (1853-1922) (Wikipédia).



Si tous les interprètes de l'Orchestre de la Francophonie ont fait bonne figure dans *Pelléas et Mélisande* lors de sa représentation au Palais Montcalm de

Québec, il faut néanmoins retenir la voix tantôt puissante, tantôt d'une extrême sensibilité de la soprano Samantha Louis Jean dans le rôle de la délicate

Mélisande. Pour sa part, le versatile Guillaume Andrieu a incarné un Pelléas exalté et superbe qui correspondait parfaitement au personnage voulu par Debussy. Dans son rôle du méchant Golaud, le baryton Marc Boucher a réussi à donner une interprétation impressionnante, voire menaçante. Soulignons également la performance nuancée de la soprano Rosalie Lane Lépine qui s'est subtilement travestie pour son rôle du garçon Ignold, tout empreint de candeur et d'authenticité. Pour sa part, le chef Jean-Philippe Tremblay a résisté à la tentation d'accélérer les tempi qui affecte tant de jeunes chefs d'orchestre trop pressés ou vindicatifs, encore de nos jours; ici, chaque tempo était approprié et bien senti. Pour cette performance réussie, sans doute la plus belle qu'il nous ait été donné de voir durant cette année de célébrations du centenaire de la mort de Debussy, les interprètes ont eu droit à une ovation et à un rappel de la part du public de Québec. Fort de ce succès, on ne peut qu'encourager l'Orchestre de la Francophonie à poursuivre ses travaux et son rayonnement à travers le

monde au nom du Québec. Remercions le Festival d'opéra de Québec d'avoir rendu possible cet événement lyrique grandiose en perpétuant l'œuvre lyrique de Claude Debussy. Et souhaitons réentendre des œuvres de ce dernier lors de la prochaine

édition du Festival d'opéra de Québec, à l'été 2019.

Yves Laberge

Christina Cameron, lauréate du prix Gérard-Morisset

L'historienne Christina Cameron a remporté le prix Gérard-Morisset pour l'année 2018. Détentrice d'un doctorat en histoire de l'architecture de l'Université Laval, la lauréate a œuvré à Parcs Canada de 1970 à 2005, à titre de chercheure et de directrice générale des Lieux historiques nationaux. Depuis 2005, elle est professeure à l'École d'architecture de l'Université de Montréal et elle assume la direction de la Chaire de recherche en patrimoine bâti du Canada. Elle a dirigé des recherches sur le patrimoine bâti du Vieux-Québec et a publié de nombreux documents sur l'architecture au Canada, la gestion du patrimoine et le patrimoine mondial.

À compter de 1987, son engagement envers la protection du patrimoine l'a amenée sur la scène internationale. Elle a ainsi été chef de la délégation canadienne auprès du Comité du patrimoine mondial (1990-2008) de l'UNESCO. Elle a présidé notamment plusieurs réunions internationales de spécialistes sur divers sujets, dont les canaux historiques, les paysages culturels, la stratégie globale pour une liste du patrimoine mondial plus représentative (c'est-à-dire incluant davantage de sites en Afrique et en Asie) et une proposition d'établissement d'un conseil d'experts des populations autochtones du patrimoine mondial.

Christina Cameron partage les vues du Comité du patrimoine mondial de l'UNESCO sur la conservation. Elle explique : « Le comité ne souhaite pas mettre les villes sous cloche ni en



Christina Cameron recevant son prix des mains de la ministre Nathalie Roy. (<https://amenagement.umontreal.ca/la-faculte/nouvelles/nouvelle/news/detail/News/remise-des-prix-du-quebec-a-christina-cameron-et-manon-asselin/>)

faire des musées à ciel ouvert. Le patrimoine ne doit pas prendre tout l'espace, il doit laisser la place au bien-être des populations. [...] Le comité prend des décisions pour assurer la pérennité des biens et des lieux et, parfois, cela implique des changements pour les rendre utiles. C'est là où la conservation rejoint le développement durable. »

Théoricienne du patrimoine respectée, elle a été nommée membre de comités scientifiques pour la révision de la Loi sur les biens culturels (2007) et de politiques du patrimoine culturel québécois (2016-2017 et 2007). Elle est également membre de la Société royale du Canada depuis 2012.

Yves Gingras, lauréat du prix Léon-Gérin

L'historien des sciences Yves Gingras est le lauréat du prix Léon-Gérin pour l'année 2018. Après avoir complété une maîtrise en physique à l'Université Laval, il s'est découvert une passion pour l'histoire et la philosophie des sciences. Il a donc décidé de poursuivre ses études doctorales à l'Université de Montréal, à l'Institut d'histoire et de sociopolitique des sciences. Il a ensuite entrepris des études postdoctorales au Département d'histoire des sciences de l'Université Harvard.

Yves Gingras compte un grand nombre de publications savantes et de participations à des colloques scientifiques. Il est aussi reconnu pour ses qualités de communica-



Yves Gingras recevant le prix Léon-Gérin des mains du ministre Pierre Fitzgibbon.

teur scientifique dans des conférences destinées au grand public et des interventions dans divers médias, notamment à l'émission *Les années lumière* de Radio-Canada. En plus d'avoir contribué à rédiger une *Histoire des sciences au Québec*, il est l'auteur, entre autres, d'une *Histoire des sciences* et d'une *Sociologie des sciences*, ouvrages parus dans la célèbre collection « Que sais-je? ».

Parmi ses réalisations marquantes, il faut noter la création de l'Observatoire des sciences et des technologies (OST). Depuis vingt ans, il est directeur scientifique de cet organisme, le

seul au Canada consacré à la mesure de la recherche. Il est aussi l'auteur d'un ouvrage qui fait autorité dans le monde : *Les dérives de l'évaluation de la recherche*, qui a été traduit en plusieurs langues dont le portugais, l'anglais, le russe et le chinois.

Selon Yves Gingras, alors qu'il existe des « critiques littéraires », il manque encore trop de « critiques des sciences ». C'est ce qui l'a amené à porter un regard historique et sociologique sur le développement des sciences et leurs effets sociaux.

Roland Lepage, homme de théâtre et mécène



Le comédien et mécène Roland Lepage (Radio-Canada).

Le comédien et scénariste, qui a incarné le personnage de Monsieur Bedondaine dans la populaire émission jeunesse *La Ribouldingue*, diffusée sur les ondes de Radio-Canada à compter de 1967, a fait un don de 5 millions de dollars pour la mise en valeur du site patrimonial et des importantes collections du Séminaire de Québec. Originaire de Québec, l'homme de théâtre est un ancien élève du Petit Séminaire, qu'il a fréquenté dans les années 1940. En posant ce geste, il a voulu exprimer sa reconnaissance à son *alma mater*. Depuis 1995, c'est le Musée de la civilisation, qui prend soin

des collections du Séminaire. Ce don permettra de lancer un projet de conservation et de mise en valeur des archives historiques, de la collection scientifique et de la bibliothèque de 187 000 livres du Séminaire de Québec. Rappelons que le très riche Fonds d'archives du Séminaire de Québec figure au prestigieux Registre international de la Mémoire du monde de l'UNESCO.

Les précieux documents seront localisés dans le pavillon Jérôme-Demers du Séminaire de Québec. Quant au musée, il occupera trois étages de la partie longeant la rue des Remparts du pavillon Camille-Roy (ancienne Université Laval). En plus des salles d'exposition, il est prévu d'y aménager un espace de vulgarisation scientifique, la maison des sciences.

Le donateur a formulé une exigence, soit que l'on redonne à l'institution son nom original de Musée du Séminaire. Il a aussi rappelé aux autorités municipales et gouvernementales, aux institutions associées au site (Séminaire et Université Laval) et aux donateurs privés l'importance de soutenir ce projet culturel.

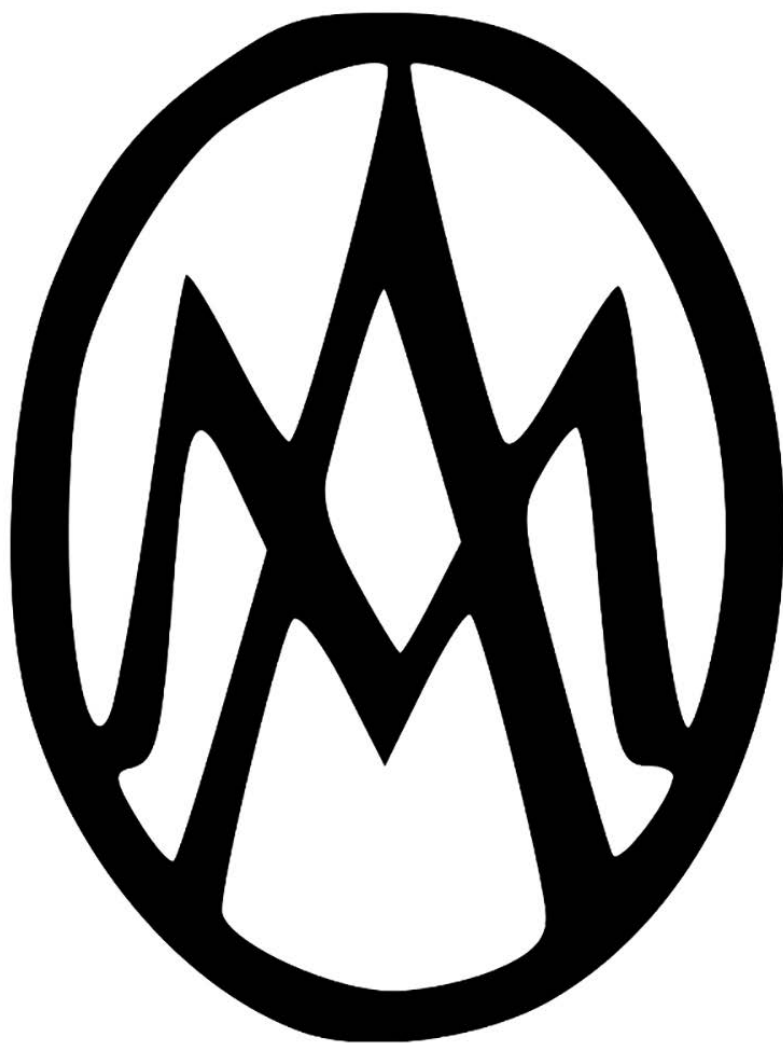
Jacques Saint-Pierre

IL Y A 350 ANS

L'INTENDANT BOUTEROUE PROSCRIT L'ALCOOL EN NOUVELLE-FRANCE

Le chevalier Claude de Bouteroue d'Aubigny est intendant de la Nouvelle-France de 1668 à 1670. Jean-Baptiste Colbert, ministre de Louis XIV, le nomme à ce poste pour remplacer Jean Talon qui demande à retourner en France pour des raisons de santé. Bouteroue d'Aubigny est à Québec en septembre 1668. Il est rappelé en France dès le printemps 1669, mais son mandat va se terminer en août 1670, au retour de Talon. Entre autres, l'intendant Bouteroue reçoit officiellement le mandat d'enquêter sur les avantages et les inconvénients de vendre de l'eau-de-vie aux Amérindiens.

La question est épineuse. Elle crée un problème moral aux ecclésiastiques et impose une lourde charge aux responsables de l'ordre public. Dès l'époque de Samuel de Champlain, ces deux pouvoirs collaborent pour réprimer le mal causé par cette pratique. Le dilemme s'explique : plusieurs membres des Premières Nations boivent uniquement pour s'enivrer, croyant que l'alcool les transporte dans un monde mystérieux des dieux primitifs auxquels l'ivresse les fait s'identifier. De nombreux trafiquants français exploitent sans scrupule cette avidité des boissons alcooliques dans leurs activités commerciales avec les Amérindiens. Ces derniers, enivrés et dépourvus d'inhibitions, commettent parfois des crimes dont ils rejettent toute responsabilité une fois sobres. Les ordonnances successives interdisent ce commerce et le sanctionnent



« Monogramme de la Société de Saint-Sulpice ». Illustration de Alekjds (2011). Source : Wikimedia Commons.

par des peines de plus en plus sévères. Elles sont couronnées, le 5 mars 1657, par un arrêt royal qui interdit le commerce de l'eau-de-vie avec les Amérindiens sous peine de sanctions corporelles graves.

Mais le fléau empire. Pour appuyer l'interdiction civile, François de Laval, vicaire apostolique en Nouvelle-France, la renforce d'une peine d'excommunication le 5 mai 1660. Le prélat suspend son décret en octobre 1661, mais le

rétablit le 24 février 1662 lorsque le gouverneur Pierre Dubois Davaugour met fin aux restrictions du commerce de l'alcool. Église et État divergent alors dans leur position sur la vente de l'alcool. L'hiver suivant, M^{gr} de Laval passe en France et Louis XIV lui donne partiellement raison. L'excommunication disparaît mais le Conseil souverain, à peine établi, renouvelle l'interdiction de la vente d'eau-de-vie aux Amérindiens le 28 septembre 1663. Cette prohibition est réaffirmée à nouveau en janvier 1667 et en février 1668. L'arrivée de Bouteroue d'Aubigny change la donne...

Dix-huit jours après avoir pris possession de son office, le 10 novembre 1668, Bouteroue fait adopter par le Conseil souverain une ordonnance permettant de vendre de l'alcool aux Amérindiens. M^{gr} de Laval et le conseiller Charles Legardeur de Tilly refusent de signer l'arrêt qui reçoit néanmoins l'approbation de tous les autres membres du Conseil. Lucien Campeau, en 1973, explique cette volte-face : Bouteroue d'Aubigny a des ordres secrets de Colbert concernant les Amérindiens. Il faut « les traiter à tous égards comme des Français, les soumettre aux mêmes lois et aux mêmes châtiments et leur accorder les mêmes libertés, dont celle de boire ». Rapidement, l'intendant constate les effets néfastes de cette pratique. Il prohibe alors la vente d'alcool dans

les villages autochtones. Est-il trop influencé par l'évêque de Québec comme s'en plaint le gouverneur Daniel de Rémy de Courcelle? Possible, mais il garde néanmoins la confiance de Colbert qui informe le gouverneur que Bouteroue est tenue en haute estime en France et qu'il a toujours rempli ses fonctions convenablement. Les sulpiciens, eux, veulent aller plus loin. Les cabarets de Ville-Marie sont sources de désordre autant pour les voyageurs et les militaires que pour les pères de famille. Pour attirer leur clientèle et les inciter à consommer, les cabaretiers leur donnent à boire et à manger à crédit. Ils agissent avec un amour effréné du gain, selon les sulpiciens. Ces derniers vont profiter du passage de l'intendant Bouteroue, au printemps 1669, pour obtenir une ordonnance particulière. Le 2 avril, défense expresse est faite aux tenanciers de servir de l'alcool les dimanches, les jours de fête et durant les services divins. Défense est faite également à tous les habitants des villes, des bourgs et des villages d'aller boire ou manger dans les cabarets et les tavernes, sous peine d'amende.

Les récidivistes sont menacés de la prison. Les aubergistes peuvent cependant vendre des pots de vin destinés à la consommation privée dans les résidences. L'ordonnance du 2 avril 1669 interdit aussi la vente d'alcool à crédit. Le 21 avril suivant, M^{gr} de Laval fait un cas réservé du péché d'enivrer les Amérindiens et de leur donner de l'alcool à transporter dans leur village. Les habitants impliqués dans la traite des fourrures contestent ces interdictions. Les trafiquants accusent les ecclésiastiques de s'ingérer dans des activités commerciales qui relèvent uniquement de l'autorité civile. La grande querelle de la traite de l'eau-de-vie s'amorce et va durer près d'une décennie.

François Droüin



Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec



LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE QUÉBEC

Fondée en 1937

Pour recevoir régulièrement des publications de haute qualité :

- le bulletin *Québecensia*
- le *Calendrier des vues anciennes de Québec*
- la revue *Cap-aux-Diamants* (membres privilégiés)

Pour rencontrer d'autres passionnés de l'histoire

Pour assister gratuitement aux activités organisées par la Société historique de Québec :

- les conférences publiques
- les expositions présentées par la Société

Pour profiter de notre centre de documentation

Pour bénéficier d'un tarif préférentiel :

- sur le prix courant de nos publications
- sur nos excursions et visites patrimoniales

Communiquez avec nous ou visitez notre site Internet

6, rue de la Vieille-Université, local 158 Québec (Québec) G1R 5X8

Téléphone : 418 694-1020 poste 256

Courriel : info@societehistoriquedequebec.qc.ca

Site Internet : www.societehistoriquedequebec.qc.ca

www.facebook.com/Société-historique-de-Québec-157594394301478/



Heures d'ouverture :

du lundi au vendredi

de 9 h à 12 h

de 13 h à 16 h 30

... témoin de notre histoire...

645, boul. Louis-Fréchette, Nicolet J3T 1L6

Téléphone : (819) 293-4838 Télécopieur : (819) 293-4543

Courriel électronique : seminairedenicolet@sogetel.net

Site internet : <http://archivesseminairenicolet.wordpress.com>

MUSÉE RÉGIONAL DE VAUDREUIL-SOULANGES

(431, avenue Saint-Charles, Vaudreuil-Dorion)

Exposition permanente.

Par les fenêtres de l'école... Coups d'œil sur notre histoire

Jusqu'au 4 août 2019.

Tiens ben ta tuque!

Jusqu'au 20 décembre

Un outil. Un métier

POINTE-À-CALLIÈRE MUSÉE D'ARCHÉOLOGIE ET D'HISTOIRE DE MONTRÉAL

(350, place Royale, Vieux-Montréal)

Jusqu'au 30 avril 2024.

Généralités Mtl

Jusqu'au 20 janvier 2020.

Dans la chambre des merveilles

À partir du 6 juin 2019.

À table! Le repas français se raconte

MUSÉES DE LA CIVILISATION

(5, rue Dalhousie, Québec)

Expositions permanentes.

Le temps des Québécois

C'est notre histoire

Observer. L'expo qui dérout!

Jusqu'au 15 septembre 2019.

Sortir de sa réserve

Jusqu'au 22 septembre 2019.

Sosies de cire

Jusqu'au 8 mars 2020.

Venenum, un monde empoisonné

MUSÉE MCCORD

(690, rue Sherbrooke Ouest, Montréal)

Exposition permanente.

Porter son identité. La collection Premiers Peuples

Jusqu'au 27 octobre 2019.

Sdng K'awxangs - Haïda : histoires surmaturelles

Jusqu'au 11 août 2019.

Hannah Claus - Artiste en résidence

CENTRE D'HISTOIRE DE MONTRÉAL

(335, place D'Youville, Vieux-Montréal)

Exposition permanente.

Traces. Lieux. Mémoires

Jusqu'au 1^{er} septembre 2019.

Explosion 67. Terre des jeunes.

Jusqu'au 2 décembre 2019.

J'arrive à Montréal

MUSÉE DE L'AMÉRIQUE FRANCOPHONE

(2, côte de la Fabrique, Québec)

Expositions de référence.

La colonie retrouvée

Mutations

Partir sur la route des francophones

MUSÉE POP

(200, rue Laviolette, Trois-Rivières)

Jusqu'au 15 septembre 2019.

Notre Far West

Souline les 50 ans du Festival western de Saint-Tite.

Jusqu'au 13 septembre 2020.

Autour d'une broue : l'aventure de la bière au Québec

Jusqu'au 2 septembre 2019.

InterReconnaissance

À partir du 13 juin 2019.

Vous loger, nous habite! cinquante ans de services à la communauté

À partir du 21 juin 2019.

Attache ta tuque! Une virée décoiffante dans la culture québécoise.

MUSÉE CANADIEN DE L'HISTOIRE

(100, rue Laurier, Gatineau)

Jusqu'au 22 mars 2020.

Non cédées - Terre en récit

Jusqu'au 29 mars 2020.

La carte de visite d'une nation

Jusqu'au 30 juin 2020

Au-delà du Bluenose. La collection William James Roué

MUSÉE NATIONAL DES BEAUX-ARTS DU QUÉBEC

(1, avenue Wolfe-Montcalm, Québec)

Jusqu'au 2 septembre 2019.

Fugitifs!

Murmures. Galerie famille

Expositions permanentes.

350 ans de pratiques artistiques au Québec

Jusqu'au 8 septembre 2019.

Miró à Majorque. Un esprit libre

À partir du 19 juin 2019.

Numa Amun

Raccord

MUSÉE DES BEAUX-ARTS DE MONTRÉAL

(1379-1380, rue Sherbrooke Ouest, Montréal.)

Jusqu'au 8 septembre 2019.

Thierry Mugler. Couturissime

Jusqu'au 22 mars 2020.

Montréalaises d'avant-garde

Jusqu'au 25 août 2019.

Alanis Obomsawin, œuvres gravées

Jusqu'au 10 novembre 2019.

Omar Ba : vision partagée

MUSÉE DE LA GASPÉSIE

(80, boul. Gaspé, Gaspé, Québec)

Exposition permanente.

Le grand large - Exposition Gaspésie... le grand voyage!

- Exposition

De juin à octobre 2019.

La Gaspésienne n° 20

Jusqu'au 29 septembre 2019.

Madame Bolduc en tournée

Jusqu'au 4 avril 2020.

La Bolduc. Turluttes du bon vieux temps.

MUSÉE DES RELIGIONS DU MONDE

(900, boul. Louis-Frédette, Nicolet)

Jusqu'au 14 octobre 2019.

Maudite boisson

Exposition permanente

Êtes-vous prêts?

EXPORAIL, LE MUSÉE FERROVIAIRE CANADIEN

(110, rue Saint-Pierre, Saint-Constant)

Exposition permanente.

Arrête, regarde, écoute : train en vue

Avril-mai 2019.

Renouvellement de l'exposition permanente de la grande galerie d'Exporail

MUSÉE MARIUS-BARBEAU

(139, rue Sainte-Christine, Saint-Joseph-de-Beauce)

Expositions permanentes.

Céramique de Beauce

La Beauce : mythes et réalité

Jusqu'au 8 septembre 2019.

Gilles Pedneault. Poésie de la matière

Florence Giroux Gravel

Transparence chromatique

MUSÉE DE LA MÉMOIRE VIVANTE

(710, avenue De Gaspé Ouest, Saint-Jean-Port-Joli)

Expositions permanentes.

Philippe Aubert de Gaspé. L'héritage remarquable d'un « ancien Canadien »

Cueillettes d'hier et d'aujourd'hui

Souvenirs de table

Excusez-la!

À partir du 18 mai.

La pêche à l'anguille, un patrimoine vivant

MUSÉE NATIONAL DE LA PHOTOGRAPHIE

(400, rue Hériot, Drummondville)

Jusqu'au 7 juillet 2019.

Samian

À partir du 11 juillet 2019.

Antoine Desilet

Jusqu'au 14 juillet 2019.

Sylvie Pinsonneault

À partir du 20 juillet 2019.

Joffrey Rivard

Yves Beaugard

PARTAGEZ NOS TRÉSORS!

Suite à la réorganisation de ses espaces,
CAP-AUX-DIAMANTS est heureuse de partager
les grands crûs de ses réserves.

Nous vous offrons la chance de vous procurer les numéros
antérieurs au prix exceptionnel de 5\$ + taxes
& manutention.

ATTENTION

Les numéros de l'année en cours sont au prix régulier de 9,50\$

QUANTITÉS LIMITÉES

Rien de plus simple,
téléphonez-nous : 418-656-5040

OFFRE D'ABONNEMENT

ABONNEMENT :

1 an : 35\$ | 2 ans : 60\$ (taxes incluses)

Institution : 1 an : 45\$ | 2 ans : 80\$ (taxes incluses)

Frais de poste et de manutention inclus. • Tarifs valides au Canada seulement.

Pour commander :
(418) 656-5040

- ☐ Je m'abonne pour 1 an ☐ / 2 ans ☐
☐ J'abonne un(e) ami(e) pour 1 an ☐ / 2 ans ☐

Nom _____
Adresse _____ App. _____
Ville _____ Code postal _____
Téléphone () _____
Courriel _____

MODE DE PAIEMENT :

☐ chèque ☐ Visa ☐ MasterCard

N° de carte

Exp. _____

Signature _____

CAP-AUX-DIAMANTS, C.P. 26, Haute-Ville, Québec (Québec) G1R 4M8
(418) 656-5040 • revue.cap-aux-diamants@hst.ulaval.ca



ET DE LA RÉDACTION

GURIES DE PROLE
HIER ET D'AUJOURD'HUI

CHANTRE DE LA MODERNITÉ, ALPHONSE DESJARDINS

MR TRANQUILLE, LIBRAIRE DE L'ÉPOQUE

GRAND MAÎTRE DE LA TRADITION, ALPHONSE DESJARDINS

PREMIÈRES LOGES DE L'HISTOIRE, ALPHONSE DESJARDINS

MR THIBAUT, LE ROI DU CABARET, ALPHONSE DESJARDINS

MR DES FILLES, LES URSULINES, ALPHONSE DESJARDINS

MR DES SOINS HOSPITALIERS, L'HÔPITAL, ALPHONSE DESJARDINS

MR LE CORPS ET SAUVER L'ÂME, ALPHONSE DESJARDINS

MR DES STINES DE QUÉBEC, ALPHONSE DESJARDINS

MR DES FILLES DE LA RUE SAINT-JEAN, CYRILLE DUCQUET

MR DES CAISSES POPULAIRES, ALPHONSE DESJARDINS

MR DU DRAPEAU DE CAILLON, DE GONZAGUE RAILLARGE

MR DES STINES DE QUÉBEC, ALPHONSE DESJARDINS

55 AU MUSÉE DU QUÉBEC
AGENDA DES EXPOSITIONS
LE CARNET DES SOCIÉTÉS

Page couverture
Alphonse Desjardins, photographie, Musée de la ville de Québec
Alphonse Desjardins, photographie, Musée de la ville de Québec
Alphonse Desjardins, photographie, Musée de la ville de Québec





La première organisation pour ceux qui recherchent, écrivent et enseignent l'histoire

Devenez membre de la Société historique du Canada et profitez des nombreux avantages d'une adhésion à la plus importante association historique au pays.

La SHC prend part à plusieurs activités scientifiques et professionnelles pour le bénéfice de ses membres. Elle parraine un programme dynamique de publication; elle fait des représentations auprès des gouvernements, des services d'archives, des musées et des organismes de subvention pour le compte des historiens, en ce qui concerne les questions touchant les droits d'auteurs, l'accès à l'information, la préservation du patrimoine et l'accès aux documents historiques.

Chaque année, dans le cadre du Congrès des sciences humaines, la SHC organise son propre congrès. Cette rencontre de trois jours permet aux historiens, enseignants et étudiants d'échanger sur de nombreux sujets de recherche et de discuter de questions liées à l'exercice de leur profession.

La SHC compte un certain nombre de comités associés qui regroupent des historiens spécialisés dans des domaines avancés de recherche.

La SHC représente les intérêts de TOUS les historiens au pays. La SHC est la seule organisation représentant les intérêts de tous les historiens au Canada. Même si la SHC a toujours été, et restera toujours, la première organisation pour ceux qui recherchent, écrivent et enseignent l'histoire canadienne, nous avons fait des progrès considérables ces dernières années pour être plus inclusif des historiens qui œuvrent dans des domaines autres que l'histoire canadienne; un numéro de la RSHC est dédié à un thème d'histoire autre que canadienne chaque année, la SHC publie, conjointement avec The University of Toronto Press, une série de courts ouvrages qui traitent de thèmes et d'enjeux internationaux, il y a un nombre toujours croissant de séances transnationales présentées lors de notre réunion annuelle et les historiens de nombreuses régions du monde siègent régulièrement au Conseil d'administration.

Que peut-on faire avec un diplôme en histoire ?
La SHC a créé un site qui démontre l'utilité d'un diplôme en histoire.

La réunion annuelle
La SHC est heureuse d'appuyer les membres qui ont des besoins d'accessibilité et ceux qui veulent bénéficier des services de garde pour leur permettre d'y assister. De plus, elle offre des bourses de frais de déplacement aux étudiants et aux professeurs à temps partiel pour assister à sa réunion annuelle.

Les fonds de communication et de la Commission de vérité et de réconciliation de la SHC
La SHC a créé des fonds pour les membres qui s'engagent à stimuler la communication savante numérique en histoire au Canada et ceux qui appuient les appels à l'action de la CVR.

Répertoire de thèses en ligne
La SHC publie un répertoire de thèses en ligne. Le répertoire est une source d'information précieuse pour les historiens du Canada et ceux qui étudient l'histoire du Canada à l'étranger.

La banque de plans de cours
Comme vous le savez, la SHC a institué une banque de plans de cours. Ce portail donne accès aux différentes méthodes utilisées par les membres qui enseignent l'histoire. Nous vous encourageons à nous faire parvenir vos plans de cours pour qu'ils soient affichés dans notre site.

La liste de personnes ressource destinée au média
La SHC a dressé une liste informelle de chercheurs professionnels dont l'expérience et le savoir peuvent présenter un intérêt pour les médias désireux d'obtenir des commentaires, des entrevues, des éditoriaux, des tribunes, des billets de blogues, etc. sur des questions d'actualité ou d'histoire. Veuillez envoyer un courriel à mduquet@cha-shc.ca si vous désirez faire ajouter votre nom sur la liste ou proposer des sujets qui sont encore absents.

Renouvelez votre adhésion à la SHC
J'espère que vous adhèrerez ou renouvelerez votre adhésion à la SHC. Vous pouvez le faire en ligne ou par courrier en remplissant le formulaire d'adhésion. Nous apprécions grandement votre appui.

Veuillez faire circuler ces bonnes nouvelles à vos collègues et appuyer la SHC, www.cha-shc.ca/fr !

Canadian Historical Association

Société historique du Canada

Photographie : Bibliothèque et Archives Canada, a008595 (Collection Topley)



Société de généalogie de Québec
fondée en 1961

Parchemins d'ascendance

Vous désirez...

- ✓ conserver précieusement vos lignées ascendantes sur un magnifique parchemin ?

ou bien...

- ✓ offrir un cadeau original et inestimable à votre parenté... à vos enfants ?

...et pourquoi pas les deux ?

Le service de recherche de la SGQ vous propose des parchemins homologués et exclusifs, d'une superbe qualité, soit simples (1 lignée) ou doubles (2 lignées).

La recherche d'une lignée ascendante consiste à faire des liens, de génération en génération, entre un individu et son premier ancêtre arrivé en Nouvelle-France.

Laissez-vous tenter et visitez notre site : www.sgq.qc.ca/service-de-recherche



Société généalogique canadienne-française

Les services offerts par la SGCF !

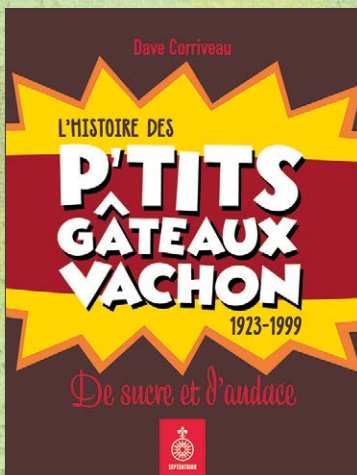
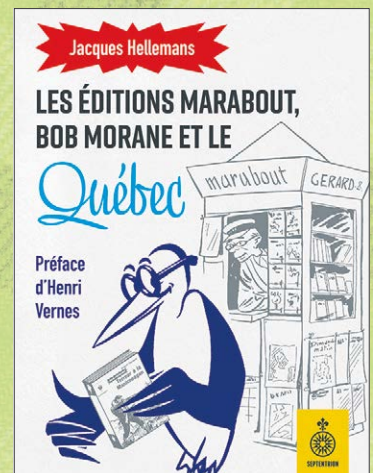
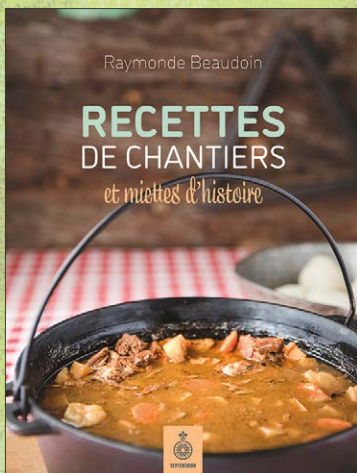
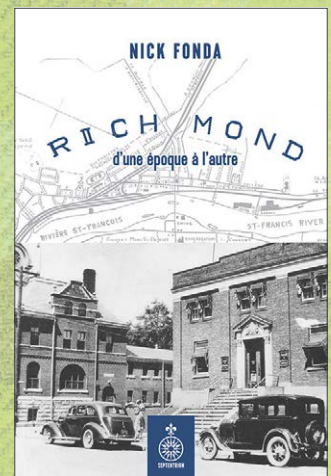
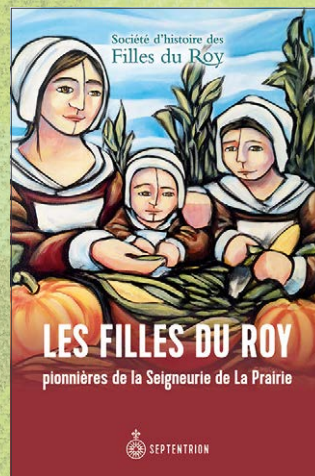
Lignées ancestrales (avec preuves)
Recherche et transcription d'actes
Transcription d'actes notariés



Venez en groupe pour une
journée de recherche
avec nos bénévoles
(sur réservation)

Visitez notre site Web!

3440, rue Davidson, Montréal (Québec) H1W 2Z5
Téléphone : 514-527-1010 - Courriel : info@sgcf.com
www.sgcf.com



**TOUJOURS LA RÉFÉRENCE
EN HISTOIRE AU QUÉBEC**

www.septentrion.qc.ca

