

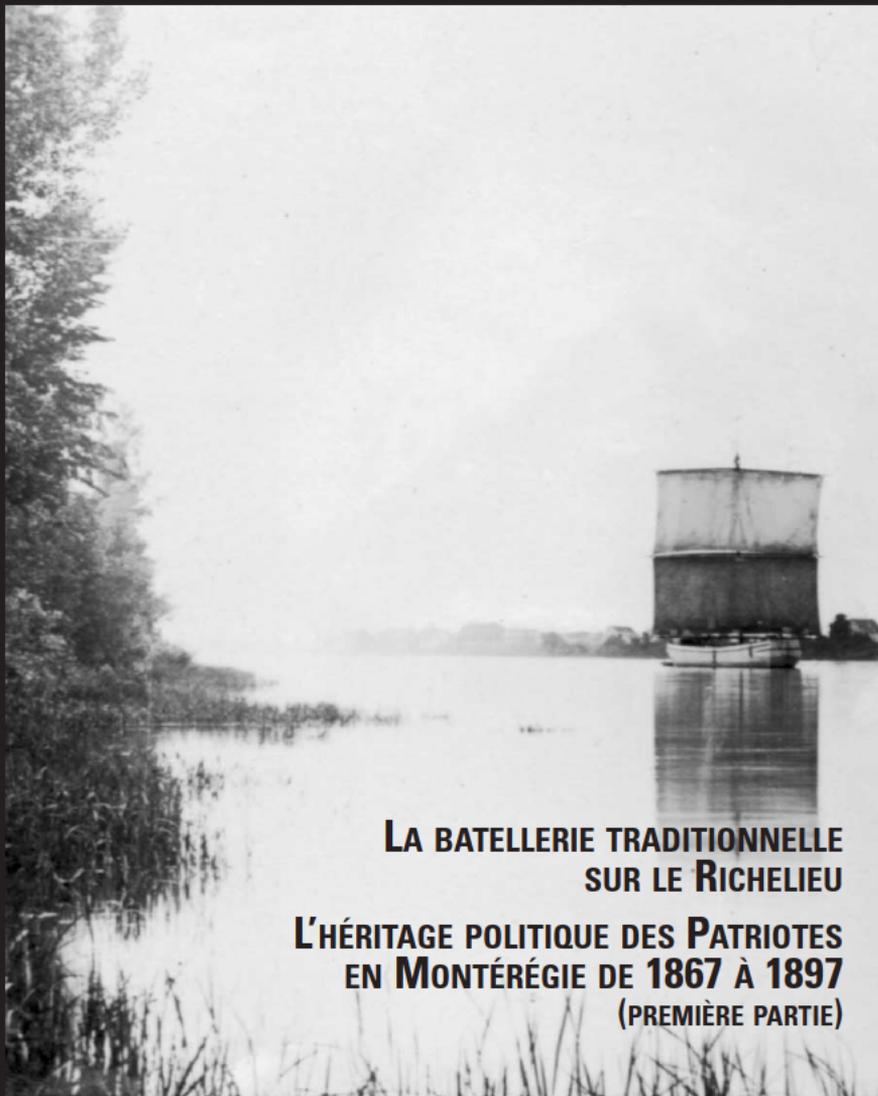
Cahier d'histoire

25^E ANNÉE

N^O 74

JUIN 2004

Société d'histoire de Belœil - Mont-Saint-Hilaire



**LA BATELLERIE TRADITIONNELLE
SUR LE RICHELIEU**

**L'HÉRITAGE POLITIQUE DES PATRIOTES
EN MONTÉRÉGIE DE 1867 À 1897
(PREMIÈRE PARTIE)**

Société d'histoire de Belœil - Mont-Saint-Hilaire

Case postale 85010, Mont-Saint-Hilaire (Québec) J3H 5W1

Courriel : shbmsh@cam.org

Site internet : <http://www.cam.org/~shbmsh>

Membre de la Société d'histoire de la vallée du Richelieu, de la Table de coordination des archives privées de la Montérégie et de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec.

Bureau de direction

Président: Alain Côté

Vice-président: Pierre Gadbois

Secrétaire: Anne-Marie Charuest

Trésorier: Alain Côté

Directeurs: Benoit Béland

Pierre Lambert

Sarah Lecours

Jean-Mathieu Nichols

Comité de rédaction

Pierre Lambert, responsable

Anne-Marie Charuest et Suzanne Langlois

La Société publie des textes d'intérêt local et régional (Vallée-du-Richelieu) traitant d'histoire, de généalogie et de sujets connexes.

Les manuscrits, remis en double exemplaire et sur disquette informatique, sont soumis au comité de rédaction qui les accepte, les rejette ou propose des modifications. Les auteurs sont priés d'utiliser les *Instructions aux auteurs* préparées à leur intention.

©Société d'histoire de Belœil - Mont-Saint-Hilaire 2004

Tous droits de reproduction réservés.

Graphisme: Nicole de Passillé

Impression: Marc Veilleux imprimeur inc.

Dépôt légal: deuxième trimestre 2004, Bibliothèque nationale du Canada

ISSN: 0225-5359

Cahier d'histoire

Société d'histoire de Belœil - Mont-Saint-Hilaire

25^E ANNÉE

N^o 74

JUIN 2004

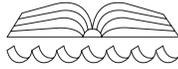
SOMMAIRE

La batellerie traditionnelle sur le Richelieu

par Paul-Henri Hudon _____ 3

L'héritage politique des Patriotes en Montérégie de 1867 à 1897 (1^{ère} partie)

par Robert Lagassé _____ 17



LA BATELLERIE TRADITIONNELLE SUR LE RICHELIEU

————— PAUL-HENRI HUDON

L'AUTEUR EST MEMBRE DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE LA SEIGNEURIE DE CHAMBLY ET A PUBLIÉ PLUSIEURS RECHERCHES EN HISTOIRE. IL NOUS PRÉSENTE ICI UN ASPECT TRÈS PEU CONNU DE LA NAVIGATION SUR LE RICHELIEU, UN EXTRAIT DE SA RECHERCHE INTITULÉE *LA NAVIGATION À CHAMBLY. VAPEURS ET TRAVERSISERS SUR LE RICHELIEU, 1820-1850*, PRIMÉE AU CONCOURS PERCY-W.-FOY 2002 DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE LA VALLÉE DU RICHELIEU.

Qui n'a pas vu ces reportages à la télévision ou au cinéma sur les goélettes d'autrefois? Ces *voitures d'eau* avaient fait les belles heures de nombreux chantiers de construction au Québec. Un de ces chantiers alimentait la batellerie du Richelieu. Il était situé à Saint-Ours. Là, les familles Cormier, Villers, Mauger (Mogé), Jalin, Richard et d'autres ont bâti, pendant quelques générations, des barges à fond plat, des sloops à un mât et des goélettes à coques de bois. Ces barges pouvaient porter de 500 à 1000 minots de blé, alors que les goélettes jaugeaient entre 30 et 90 tonneaux¹.

Ces navires construits localement étaient particulièrement adaptés aux conditions du Richelieu. Cette publicité d'un journal en 1803 en est la preuve :

« La goélette Maria du port de 81 tonneaux, bâtie l'année dernière, et la Catherine du port de 31 tonneaux, bâtie en 1797, l'une et l'autre en bon ordre, sont présentement en vente à La Canoterie. On peut les visiter en s'adressant à John Black. La Maria est à fond plat et sa construction est particulièrement propre à la navigation de Chambly, de l'Assomption ou de toute autre rivière où les eaux sont basses² ».

Pierre Bruneau, négociant de Chambly, conclut un marché avec Hippolyte Maugé, navigateur de Saint-Ours, pour faire du transport de Chambly à Québec « *aux endroits*

où Pierre Bruneau aura du blé, sur la goélette Henriette, au prix de huit sols chaque minot³ ».

Jacques Cartier, un marchand de Saint-Antoine, met en vente un terrain qu'il possède à Saint-Ours :

« Sa situation, l'arrangement des bâtiments qui y sont construits, sont très avantageux pour le commerce, écrit-on. Il offre aussi toutes les commodités possibles pour atterrir les cageux, pour construire des vaisseaux et pour les lancer, vu que le terrain est en pente douce et que la rivière, dans les eaux les plus basses n'a pas moins de 12 à 14 pieds de hauteur en front d'icelle⁴ ».

Alors que les armateurs, capitaines de navires, navigateurs et mariniers de toutes mers fourmillent à Saint-Ours, à Chambly, ville pourtant avanta­gée par un bassin, on ne fait pas état d'activités fluviales. Rares sont les personnes engagées sur l'eau.

Nous avons trouvé quelques rares mentions d'individus, comme ce John Saxton de Chambly « maître de barque » en 1810⁵. Il faut excepter Augustus Kuper, capitaine du *De Salaberry*, qui a fait construire le *Richelieu* à Chambly, qui l'a commandé et qui s'est intéressé au dragage de la rivière. En sa qualité de pourvoyeur pour les militaires du fort, Kuper avait aussi conclu en 1815 un marché avec Jean-Baptiste Tétreau, maître-charpentier de Saint-Mathias et Antoine Meunier de Sainte-Marie, « pour fournir dix bacs pour le gouvernement, livrés à la grève du fort Saint-Jean, bacs ayant 40 pieds de long par 12 pieds de large et 2 1/2 pieds de haut, en bois de pin blanc⁶ ».

Le seul autre propriétaire d'un bateau important fut Louis Papineau, marchand de bois de Chambly. Il vendait en 1817 à Charles Poulin, « navigateur résident à Saint-Jean, district de Québec, une goélette, telle qu'elle est près du fort Chambly avec une voile et sa misaine, douze brasses de cable et la moitié d'une haussière [...] pour 55 livres, cours actuel, qu'il promet payer en trois versements⁷ ».

Jacques Buteau, cordonnier à Saint-Mathias, possède, lui, un petit bateau. Il avait livré à Québec, au mois d'octobre 1826, en société avec Paul Brouillet dit Geleau,

marchand à Saint-Mathias, toutes ses volailles. Or, Brouillet n'aurait pas tenu complètement son marché. Buteau se plaint, lui qui a dû revenir à Chambly sur un *steamboat* et vendre son bateau à Montréal pour une somme dérisoire. Le tonnage de cette « coque de noix » et sa qualité devaient être médiocres⁸. Le même Paul Trouillet de Saint-Mathias s'engageait à livrer, à la première navigation du printemps 1826, et au hangar de Mme Davignon, 500 minots de blé pour André Trudeau, boulanger de Longueuil⁹.

Pierre Gareau de Chambly possédait une petite barque. Or, Pierre Pion, père et Pierre Pion, fils, « ont démanché le bateau de Pierre Gareau sans permission ». Deux arbitres se penchent sur le contentieux et condamnent les Pion à dédommager Gareau pour une somme de 60 livres, cours ancien¹⁰.



On pouvait naviguer à la voile sur une distance, puis se faire touer par un vapeur sur une autre distance. Ainsi fut faite, en décembre 1833, cette dernière livraison pour la ville avant les glaces : « La barge Persévérance qui était descendue à la voile de Chambly, est repartie en remorque du [vapeur] Canada, ayant débarqué hier 5,000 minots de blé », rapporte le journaliste¹¹.

On a utilisé longtemps dans le siècle le transport à voile. En 1840, Amable Lussier, navigateur de Sorel, propriétaire et conducteur du

Figure 1. Rare photo d'une goélette à voiles carrées.

Photo L.-P. Martin, vers 1905. Source : SHBMSH, Fonds Armand-Cardinal, 5-13,1.

bateau ou barge ayant nom *La Diligence* vient à Chambly quérir le blé de Joseph-Frédéric Allard, marchand de grains. Par sa missive du 25 mars 1840, Lussier avait fait voile de Sorel pour Chambly, le 16 avril 1840. Il y est arrivé le 24 avril. Il aurait avisé à son domicile M. Allard de son arrivée au quai de Chambly, et s'est tenu constamment au port attendant en vain le chargement... Il réclame la somme de deux livres par jour depuis le 16 avril, ou bien le fret de 4 000 minots de grains, au taux de deux deniers par minot, taux déterminé dans le missive de M. Allard qui ferait au total 33 livres, 6 chelins et 8 deniers¹².

Cinquante ans après que le premier vapeur fut construit au Canada, on utilisait encore les bateaux à voile. Des barges à fond plat remontaient jusqu'à Chambly, et même au-delà, après la construction du canal. Voyons ce contrat passé devant le notaire Scheffer de Chambly en juillet 1859 :

« Charles Maille Maguy, navigateur de Batiscan, vend à François-Xavier Gillet [?], navigateur de Batiscan, un chaland à un seul mât du port de 80 tonneaux, connu sous le nom de Napoléon et maintenant au quai du canal de Chambly, avec trois ancres, deux chaînes, et autres gréments qui se trouvent sur icelui, pour 600 piastres, argent courant. Le vendeur s'oblige de faire un voyage avec l'acheteur de Batiscan à Chambly afin de lui faire connaître la rivière¹³ ».

Pour les déplacements courts sur le Richelieu, on utilisait à Chambly des embarcations ou canots de bois, appelés chaloupes, mues par des rames. Tout habitant riverain pouvait disposer d'un de ces moyens privés de locomotion. Le curé de Saint-Mathias en gardait un pour son usage pastoral. Le député René Boileau raconte avoir traversé de Chambly à Saint-Mathias, alors que le bassin devait être gelé : « Le 27 décembre 1794, j'ai été avec le capitaine Lamoureux en canot à la Pointe-Olivier¹⁴ ». Les pêcheurs évidemment utilisaient ces chaloupes et canots de bois, qui devaient être d'un usage très répandu. Ces embarcations demeuraient pratiques.



Figure 2. Petite barque à voiles.

Source : SHBMSH, Fonds Armand-Cardinal, 7-27, 3.

Les trajets plus longs avec des chargements plus élaborés pouvaient être effectués sur une variété de bateaux à voile ou à vapeur. Les cargaisons de blé devaient être rendues en bon état car un blé devenu humide ne pouvait plus être broyé en farine. Il en était de même pour le sel et autres marchandises sèches. Il fallait donc que le navire offre un rendement sûr.

Enfin, si on voulait commercer avec les États-Unis, il fallait des moyens de transport concurrentiels. On devait arriver à l'heure; on devait transporter des charges plus grosses et plus rapidement. Il fallait éliminer les obstacles à la navigation. Sinon, d'autres s'empareraient de ce commerce.

Les hauts-fonds et les rapides

Les rapides de Chambly constituent un verrou important pour la navigation sur le Richelieu. Mais on oublie que d'autres rapides offraient des obstacles sérieux, particulièrement à Saint-Ours et, dans une moindre mesure, à Belœil.

Les navigateurs connaissaient bien les risques de la navigation sur ce cours d'eau qui s'enfle au printemps mais rase les récifs en été. Ils savaient les dangers d'un parcours à travers un courant d'eau rapide qui charriait des billots et des trains de bois flottant. Les cages de bois, qu'on faisait descendre dans le courant jusqu'à Québec, sautaient les rapides et menaçaient toute installation sur son passage. Comme les glaces des débâcles au printemps, les billots de bois en dérive pouvaient raser les claies des pêcheurs à anguilles, les écluses des moulins, les moindres jetées de bois, les câbles des traversiers, et causer des dommages aux transporteurs.

Lorsque le niveau des eaux baissait au cours de l'été, il devenait périlleux de s'aventurer avec des navires surchargés ou à quille profonde. On craignait que le *De Salaberry* ne puisse remonter jusqu'à Chambly, comme nous l'avons vu. Voyons le cas de ce batelier qui se dispute avec un négociant de Chambly sur la charge optimale d'un navire en mai 1802.

Jean-Baptiste Vincelette, négociant de Chambly, agissant au nom du sieur John McKindley, négociant de Montréal, envoie le notaire, porteur d'une protestation officielle, à bord du bateau *Le Canadien*, commandé par le capitaine Pierre Protais, pour lui ordonner de

« mettre à bord de son bateau 500 (autres) minots de blé pour compléter la quantité de 1 200 minots, —en ayant déjà reçu 700 minots—, s'offrant, le dit Vincelette, d'accompagner maître Pierre Protais jusqu'au bas des battures Saint-Antoine et de le décharger si nécessaire pour passer les battures ».

Le notaire ajoute: « nous lui avons offert de compléter la charge du dit bateau à Saint-Antoine [avec] du blé semblable à celui qu'il a à bord »...

Protais répond « [...] qu'il ne prendra pas à bord, au bassin de Chambly, plus que 700 minots; et qu'à Saint-Antoine, il n'en prendra point d'autres, ne voulant pas avoir affaire à Québec à deux personnes différentes¹⁵ ».