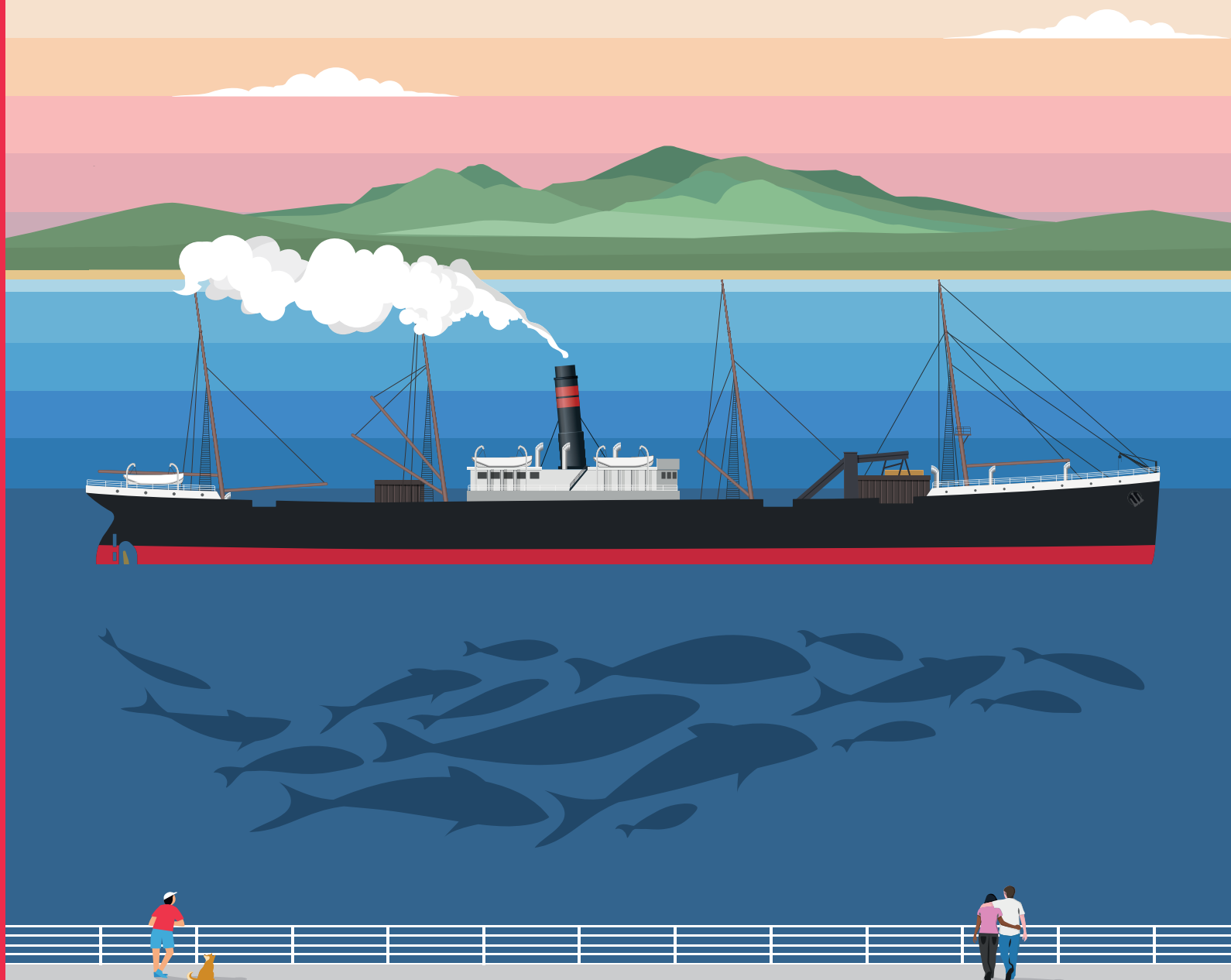


EXPOSITION

FLEUVE SAINT-LAURENT

ÉCHOS DES RIVAGES

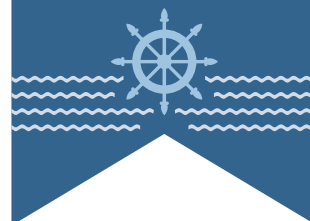
Du 30 novembre 2023 au 3 mars 2024



FLEUVE SAINT-LAURENT

ÉCHOS DES RIVAGES

SUPERFICIE : 1,6 million km²
DÉBIT MOYEN À LA HAUTEUR DE QUÉBEC : 12 600 m³/seconde
RÉSERVES MONDIALES D'EAU DOUCE DRAINÉES PAR SON SYSTÈME HYDROGRAPHIQUE : 25 %
NOMBRE D'AFFLUENTS : 244



~~~~ PATRIMOINE NATIONAL ~~~~

Milieu de vie exceptionnel, le fleuve Saint-Laurent est désigné « patrimoine national ». Principal axe de communication entre ses communautés riveraines, le fleuve compte plus de 23 millions de personnes à vivre dans son bassin versant, dont plus de 2 millions dans l'archipel de Montréal. Il atteint une longueur de 3 260 km à partir du lac Supérieur en Ontario jusqu'au détroit de Cabot au nord de la Nouvelle-Écosse.

◀ Reproduction de la figure de proue du navire à voiles *Lady Edmonton*.



▲ Le scaphandre à casque permet de travailler plusieurs heures sous l'eau. Lors de la construction d'ouvrages portuaires au début du 20^e siècle, on a eu recours à ce type d'équipement pour réaliser des travaux sous-marins. Casque de plongée. Laiton et cuivre.



LE DERNIER VOYAGE DE L'EMPRESS OF IRELAND



▲ Construit en 1906 en Écosse, le navire *Empress of Ireland* de 14 000 tonneaux mesure 550 pieds (167,64 mètres). Pourvu de 10 cloisons étanches, il peut compter sur un système de détection des icebergs et 40 chaloupes pour une capacité totale de 1850 personnes. Maquette du paquebot *Empress of Ireland*. 1998.

Le Saint-Laurent demeure l'un des fleuves les plus difficiles à naviguer au monde. Les courants peuvent atteindre une vitesse de 5,9 nœuds (11 km/h) dans certaines zones. Les marées impressionnantes affectent le niveau d'eau quatre fois par jour, jusqu'à atteindre une hauteur moyenne de six mètres près de Québec. Malheureusement, de nombreux navigateurs, équipages et passagers ont perdu la vie ou fait naufrage dans ces eaux difficiles.

Le dernier voyage de l'*Empress of Ireland* est survenu le 29 mai 1914, deux ans après celui du Titanic. Ce naufrage demeure le plus meurtrier de l'histoire canadienne en temps de paix. Reliant régulièrement Québec à Liverpool en Angleterre, ce paquebot transatlantique de la Canadian Pacific entre en collision avec le charbonnier norvégien *Storstad*, au large de Rimouski. En 14 minutes seulement, l'*Empress* sombre, ne laissant que 465 survivants sur les 1489 personnes à bord.



◀ L'*Empress of Ireland* comprenait de nombreuses salles à manger, des salons et des bars où les passagers pouvaient consommer différents alcools pendant la traversée. Bouteilles de vin ou de champagne provenant de l'épave de l'*Empress of Ireland*. Avant 1914.



◀ Transmetteur d'ordres placé sur la passerelle ou dans la timonerie, destiné à communiquer mécaniquement des ordres à la chambre des machines. Vers 1910.

UN FLEUVE EN GUERRE

Le Saint-Laurent a été le théâtre d'importantes batailles. En 1690, la tentative de conquête de Québec par l'amiral américain Sir William Phips oppose Français et Britanniques. Ceux-ci remontent le fleuve Saint-Laurent vers Québec, après s'être emparés de Percé. Dirigée par Phips, l'armée d'invasion s'attaque d'abord à Beauport, puis elle tente de prendre Québec... sans succès. Phips et ses troupes doivent retraiter. À ce moment, de violents orages coulent plusieurs navires de la flotte, dont l'*Elizabeth and Mary*. Classée objet patrimonial par le ministère de la Culture et des Communications du Québec, son épave a été trouvée en 1994, près de Baie-Trinité sur la Côte-Nord.

Intrusion allemande

Dès le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale en 1939, le gouvernement canadien transforme le port de Gaspé en base navale pour accueillir les navires britanniques de la Royal Navy. Des postes d'observation sont aussi installés le long des côtes de la Gaspésie, du Bas-Saint-Laurent et de la Côte-Nord, par crainte de l'intrusion allemande dans le Saint-Laurent. Le port de Montréal est d'une importance stratégique et les Allemands tentent de nuire aux troupes alliées. Connue sous le nom de « bataille du Saint-Laurent », cette confrontation s'inscrit dans la plus vaste bataille de l'Atlantique.



◀ Broche traditionnelle du mariage écossais donnée par le marié à sa promise, le jour des noces. Le cœur symbolise l'amour et la couronne, la loyauté. Ce type d'accessoire fait partie des objets utilisés durant la traite des fourrures. D'abord réservée aux chefs, la broche devient, à partir du 18^e si-ècle, une décoration du costume traditionnel des Premières Nations. Que faisait la broche « le cœur du Saint-Laurent » sur l'*Elizabeth and Mary*? Le mystère demeure entier. Argent. Avant 1690.

Collection ministère de la Culture et des Communications, Laboratoire et réserve d'archéologie du Québec.

Photo : Émilie Deschênes



▲ Les fouilles archéologiques sur l'épave de l'*Elizabeth and Mary* (1995 à 1997) ont mis au jour un microcosme de la société bostonienne de l'époque d'où provenait l'équipage. Écuelle utilisée pour la consommation des aliments et pourvue d'une poignée décorée. Étainé. Avant 1690.

Collection ministère de la Culture et des Communications, Laboratoire et réserve d'archéologie du Québec.

Photo : Alain Vandal



▲ Poignée avec garde d'épée associée aux officiers et aux aristocrates. Argent, bois, alliages cuivreux. Avant 1690.

Collection ministère de la Culture et des Communications, Laboratoire et réserve d'archéologie du Québec.

Photo : Joey Leblanc



▲ Des quatre bateaux blancs de la *Canada Steamship Lines*, les navires jumeaux Richelieu, Quebec, Tadoussac et St-Lawrence ont sillonné le Saint-Laurent et le Saguenay de 1928 à 1965. Ici, la maquette du Tadoussac, navire construit en 1928 par la Davie Shipbuilding. 1989.

UN FLEUVE POUR LE PLAISIR DU VOYAGE

Les bateaux à vapeur munis de roues à aubes vont provoquer toute une révolution dans le transport maritime et dans le développement de la villégiature sur les rives du Saint-Laurent. Le brasseur John Molson lance *L'Accommodation* en 1809, le premier bateau à vapeur du Canada. Plus rapides et fiables que les voiliers de l'époque, les « vapeurs » peuvent aussi transporter plus de passagers. Ce type de navigation atteint son apogée vers 1845, lorsque John Molson Jr. met en service deux navires pouvant relier Montréal et Québec en une douzaine d'heures. La *St. Lawrence Steamboat Company* possédera jusqu'à 36 navires, la plus grande flotte de bateaux à vapeur en Amérique !

La fusion de plusieurs compagnies de transport maritime en 1913 mène à la création de la *Canada Steamship Lines*. Cette compagnie administre le célèbre circuit de croisière des « bateaux blancs », ainsi que de luxueux hôtels destinés à sa riche clientèle estivale. Les navires peuvent accueillir environ 500 passagers. Le Bas-du-Fleuve compte alors parmi les lieux de villégiature les plus populaires. En 1965, la *Canada Steamship Lines* annonce l'arrêt de ses croisières en raison de la baisse de fréquentation, l'automobile ayant supplanté le transport maritime touristique.



▲ Sautier de la *Clarke Steamship Company*, une compagnie qui effectuait le transport de marchandises et de passagers

LES VOITURES D'EAU DE CHARLEVOIX

Au début du 19^e siècle, on construit des navires en bois dans de petits et grands chantiers le long des rives du Saint-Laurent. Jusqu'à la fin du 19^e siècle, pas moins de 2 000 navires y sont construits. Les quelque 550 navires construits en Gaspésie entre 1760 et la fin du 19^e siècle servent au transport de la morue, au commerce, au cabotage, à la chasse aux mammifères marins et à la pêche. Surnommées « voitures d'eau » dans Charlevoix, les goélettes du Saint-Laurent, adaptées aux conditions particulières du fleuve, permettent aux villageois d'exporter les excédents de la ferme et de la forêt vers les zones urbaines et de rapporter des produits manufacturés.

▼ La faible profondeur du lac Saint-Pierre (3,3 m) limitait le passage des gros navires ayant un grand tirant d'eau. Grâce au dragage du lac, débuté au milieu du 19^e siècle, le port de Montréal peut enfin recevoir les navires transocéaniques, supplantant ainsi graduellement le port de Québec. Maquette de la drague Hopper Barge N° 1, navire construit au chantier George T. Davie & Sons de Lauzon. 1913.



▲ Casquette de Joseph-Elzéar Bernier, navigateur ayant traversé 267 fois l'océan Atlantique et exploré l'Arctique. Peau de loup-marin. 1904-1925.

La première femme à la tête d'un chantier naval

L'épopée du chantier maritime Davie situé en bordure du fleuve débute par une histoire d'amour. En 1817, le capitaine Allison Davie accoste à Québec pour faire réparer son bateau chez Georges Taylor. Élizabeth, la fille de ce constructeur de navires, s'éprend de Davie. C'est l'amour ! En 1829, les époux fondent un chantier naval à Lévis. Sept ans plus tard, Allison se noie dans les eaux du fleuve. Élizabeth prend courageusement les rênes de l'entreprise. Elle devient la première femme à diriger un chantier naval au Canada, rôle qu'elle assumera pendant 15 ans. Aujourd'hui, la Davie demeure l'un des plus prestigieux chantiers maritimes du Québec et du Canada.



◀ La goélette du Saint-Laurent incarne à elle seule tout un pan de l'histoire de la navigation au Québec. Maquette de la goélette La Juliette.



Au fil de leurs voyages, les marins ►
décorent et personnalisent leurs
coffres. Coffre pour effets personnels.
Bois recouvert de peau de loup-
marin. 19^e siècle. Au fil de leurs
voyages, les marins décorent
et personnalisent leurs coffres.

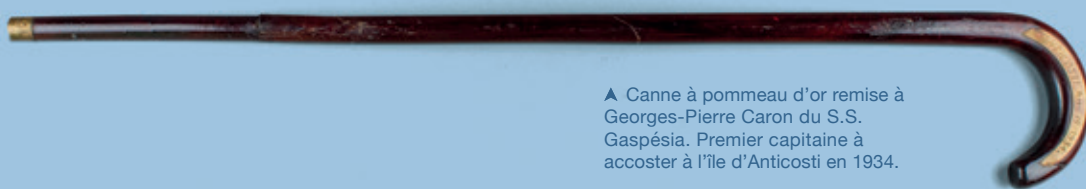


TRAVERSER LE SAINT-LAURENT

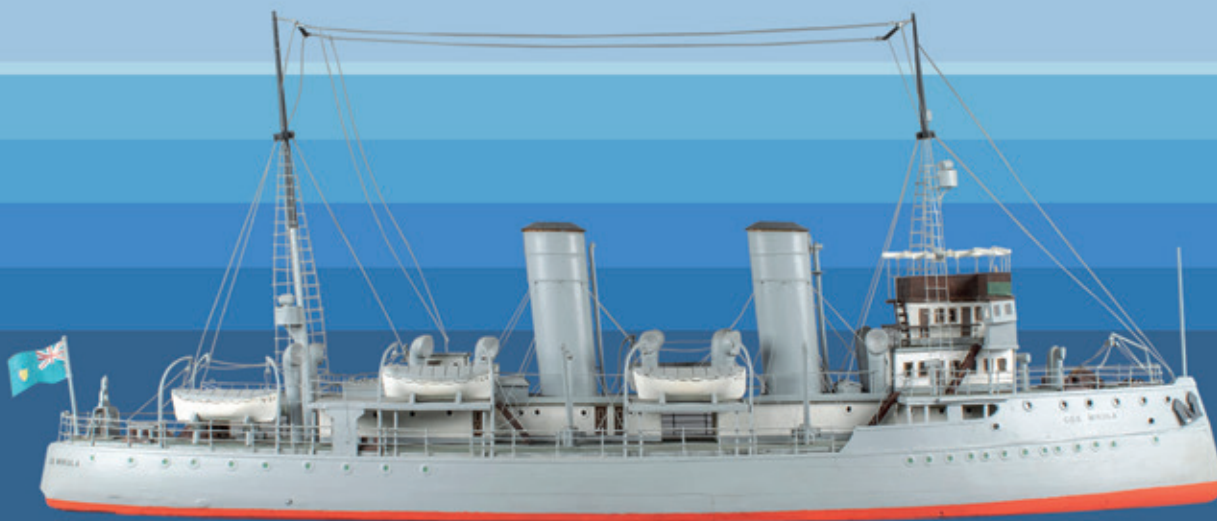
Inauguré en 1836, le pont Lachapelle, qui enjambe la rivière des Prairies, est le premier à relier Montréal et l'île Jésus (Laval). Construit en bois en 1836, il sera remplacé par une structure métallique en 1882 et refait à partir de 1930. Le plus récent pont à être inauguré est le Pont Samuel-de Champlain, reliant Montréal à Brossard, ouvert à la circulation le 1^{er} juillet 2019. Il remplace le pont Champlain devenu vétuste. Les voies sont réparties sur trois tabliers indépendants, ce qui en fait l'un des ponts les plus larges du monde.

Passant sous certains des ponts qui enjambent le Saint-Laurent, le capitaine du premier navire océanique à accoster dans un port du Québec, sans avoir fait d'escale depuis son lieu de départ, recevra une canne à pommeau d'or. Cette tradition perdure depuis près de 200 ans et elle donne souvent lieu à des courses entre les capitaines étrangers.

C'est en 1904 que les brise-glaces seront mis en service non pas pour faciliter la navigation hivernale, mais plutôt pour prévenir les embâcles, lutter contre les inondations et, durant l'hiver, approvisionner les villages isolés situés à l'est de Québec. La navigation d'hiver sur le fleuve Saint-Laurent débute en 1955.



▲ Canne à pommeau d'or remise à Georges-Pierre Caron du S.S. Gaspésia. Premier capitaine à accoster à l'île d'Anticosti en 1934.



▲ Maquette du brise-glaces C.G.S. Mikula. Vers 1940.

