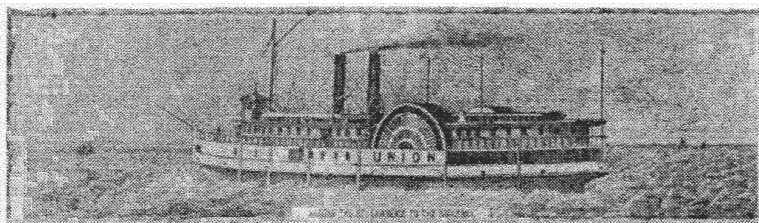


Rivière-du-Loup, une escale sur la ligne du Saguenay de 1842 à 1907

LYNDA DIONNE ET GEORGES PELLETIER

La chaloupe à vapeur

Le fleuve Saint-Laurent a toujours été, pour le Québec, sa plus grande voie de communication. Depuis le début de la colonisation européenne, la circulation maritime n'a pas cessé d'y croître et les bateaux à voile de différents tonnages assuraient le trafic et les échanges. La construction en 1808¹ du bateau l'**Accommodation** par le brasseur John Molson permit d'utiliser un autre moyen que le vent puisque celui-ci se déplaçait à l'aide de deux roues à aubes latérales actionnées par un engin à vapeur. En novembre 1809, il fut ainsi le premier vapeur canadien à effectuer un voyage entre Montréal et Québec. Par la suite, de nombreux bateaux à fumée furent construits pour transporter des passagers et des marchandises sur ce même trajet, avec parfois des voiliers en remorque². Ainsi, la navigation fut grandement facilitée entre les deux villes, ce qui permit à Montréal de prendre une part du trafic d'outre-mer qui s'arrêtait avant cela à Québec.



Premières excursions des bateaux à vapeur en bas de Québec

L'air pur et les plages d'eau salée de Kamouraska attirèrent bien des visiteurs. Déjà en 1815, ce village était connu comme une place d'eau depuis quelques années. Un aubergiste, William Croft, y ouvrit un café en 1822 pour accueillir les voyageurs venus aux bains de mer. Ce lieu de villégiature aux abords du fleuve a été le premier endroit en bas de Québec à être visité

par les bateaux à vapeur, principalement ceux de la Ligne Molson. C'est le **New Swiftsure** qui effectua le premier voyage en 1821, avec à son bord, des passagers provenant de Montréal et de Québec. Il y accosta les 12 et 19 juillet ainsi que le 28 août de l'année suivante. Quelques voyages d'agrément furent par la suite organisés et annoncés dans les journaux. Ainsi, un autre bateau à vapeur, le **Laprairie**, s'y rendit pour un seul voyage, le 25 juin 1826.

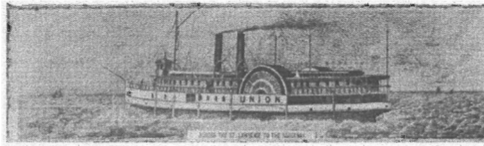
Face à Kamouraska, Murray Bay (La Malbaie) sur la rive nord devint en 1828 le nouveau point d'attrait et la destination des passagers du **New Swiftsure** le 28 août. Une semaine plus tard, ce bateau récidiva et ajouta une escale à Kamouraska. L'été suivant, soit le 15 juin, il se rendit uniquement à La Malbaie. Ce périple était annoncé comme pouvant être très pratique pour les familles descendant à leurs lieux de séjour pour la belle saison puisqu'il y retournait une semaine plus tard en y ajoutant un voyage d'une journée à Kamouraska. Il fut remplacé sur le même trajet, quelques semaines après, par un autre bateau, le **Waterloo** de la ligne Molson, la **St. Lawrence Steamboat**



La baignade à l'eau salée, Cacouna vers 1890 (photo: Ernest Mercier, collection famille Antonio Sirois).

Company. En 1830, ce dernier annonça quelques voyages pour La Malbaie, avec la possibilité de faire un aller-retour à Kamouraska à condition que le temps le permette. Les voyageurs de cette époque étaient des gens aisés et des militaires anglais en garnison à Québec. L'arrivée en grand nombre d'immigrants dans les années qui suivirent bouleversa les habitudes. Avec eux apparurent, entre 1832 et 1834, des épidémies de typhus et de choléra asiatique³. Durant cette période, aucun voyage ne fut annoncé pour ces premières stations balnéaires.

En août 1836, les falaises et la nature sauvage du Saguenay devinrent la nouvelle destination des voyages d'agrément offerts par le **British America**. Mais les années suivantes ne favorisèrent pas ce genre d'excursion vu l'instabilité politique et le marasme économique. Il fallut attendre trois ans pour qu'un autre bateau, le **Lady Colborne**, en partance du port de Montréal, visitât le fjord de la rivière Saguenay.



1842 destination Rivière-du-Loup

L'air sain des abords du fleuve en fit, plus que jamais, un lieu de prédilection pour le citadin après ces terribles épidémies qui ravagèrent les villes. Malgré la longueur du trajet, ces gens n'hésitaient pas à s'éloigner et à parcourir les campagnes du Bas du Fleuve.

Le vapeur **North America** annonça, en août 1842, un voyage pour le Saguenay, avec arrêts à Kamouraska et Rivière-du-Loup. À l'automne, des gens d'affaires s'intéressèrent à instaurer un lien maritime entre Québec, le Saguenay et Rimouski avec un «steamboat» arrêtant aux villages des deux bords du Saint-Laurent. Pour faciliter les accostages, on devait installer, à la plupart de ces endroits, des petits quais sur des chevalets. À Rivière-du-Loup, c'est à l'embouchure

de la rivière qu'on aménagea un débarcadère. Par contre, les bateaux ne pouvaient s'y rendre qu'à partir de la mi-marée.

**VOYAGE D'AGRÉMENT
AU SAGUENAY**

**LE Bateau à Vapeur
NORTH AMERICA** partira pour le Saguenay vers le 23 courant, pourvu qu'il se présente un nombre suffisant de passagers, avant le 23 courant, et remontera le Saguenay une centaine de milles, touchant à Kamouraska et à la Rivière du Loup en allant et revenant. Le voyage prendra quatre jours.

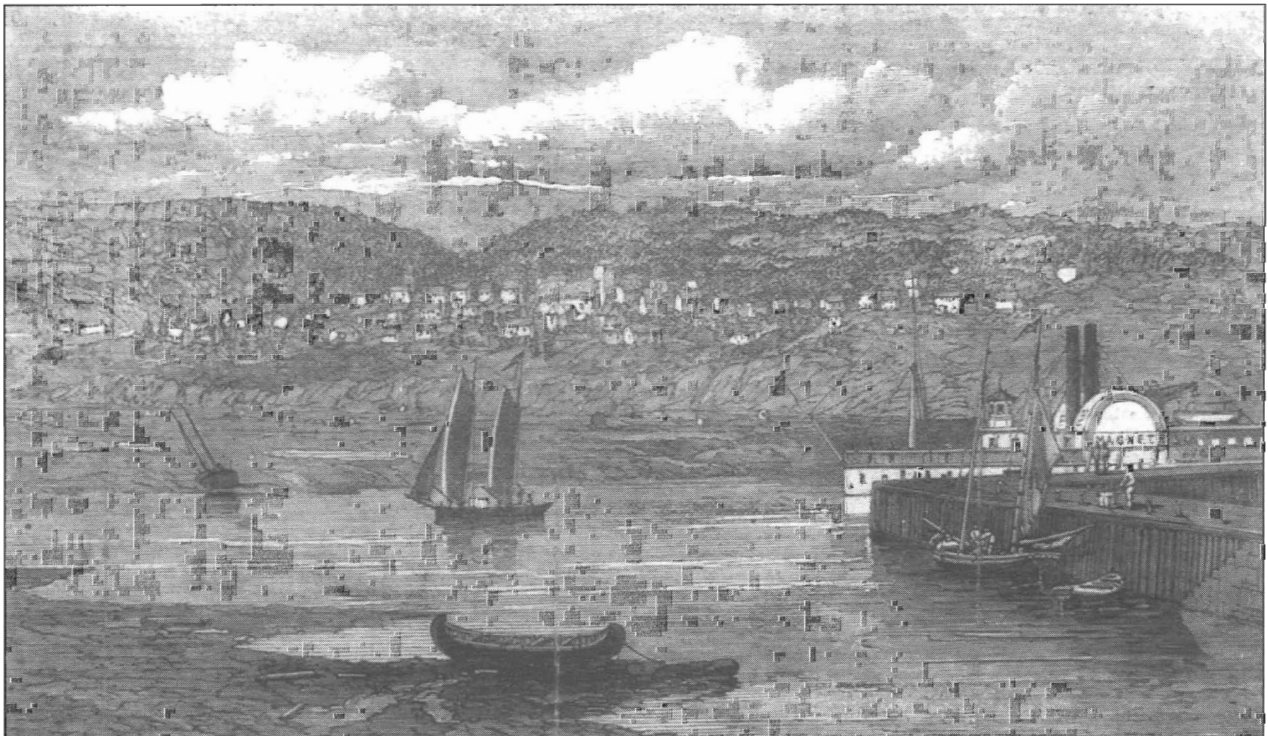
PRIX DES PASSAGE

Au Saguenay et le retour	£ 3-0	} Repas inclus
A Kamouraska et le retour	1-0	
A la Rivière du Loup et le retour	1-5	

Pour passage s'adresser au Bureau de la Maille Royale.
Québec, 18 Août 1842.

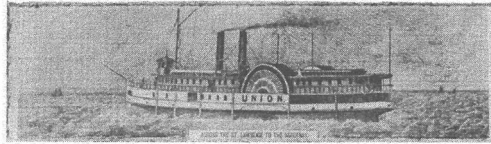
Quebec Gazette/La Gazette de Québec 1842

Le premier à s'y accoster régulièrement fut le **Pocahontas** de la compagnie Price. Ainsi à chaque semaine entre le 16 juin et le 22 septembre 1843, ce petit vapeur-sabot d'une longueur de 80 pieds partait de Québec avec 20 à 40 passagers et faisait escales à Rivière-Ouelle et à La Malbaie. Déjà cet été-là, d'autres compagnies essayèrent d'accaparer ce parcours et des vapeurs comme l'**Alliance**, le



Le premier débarcadère pour les vapeurs, à l'embouchure de la rivière du Loup (source: Musée du Bas-Saint-Laurent).

Charlevoix et le North America, de plus grandes dimensions, de 150 à 200 pieds de long, offrirent également quelques excursions.



des bateaux. À Rivière-du-Loup, c'est au bout de la Pointe qu'on projeta d'aménager l'ouvrage. Au début des travaux de construction du quai en 1852, le capitaine J. B. Ryan du **Rowland Hill** préférait débarquer en face de Cacouna, les voyageurs à destination de ce village, dans des petites chaloupes qui les transféraient ensuite dans des voitures de ferme⁴. Cacouna était déjà en voie de devenir la station balnéaire la plus courue par l'élite de la haute société du Canada. L'utilisation de la jetée de la Pointe de Rivière-du-Loup améliora les services et regroupa tous les débarquements de voyageurs pour Cacouna, Rivière-du-Loup et Saint-Patrice, cela, même si en 1860, les capitaines se plaignaient encore de son accès difficile à marée basse.

Compétition sur la ligne du Saguenay

Avec le marché très florissant des voyages au Saguenay et des déplacements vers les stations balnéaires, certains hommes d'affaires québécois trouvaient important de former une compagnie de bateaux à vapeur pour desservir le Bas du Fleuve. Le 18 janvier 1844, ils tinrent même une assemblée de formation à l'hôtel Blanchard de Québec. Mais plusieurs autres compagnies de vapeurs et plus d'une trentaine de bateaux se firent la compétition sur la ligne du Saguenay connue aussi comme la «Salt Water Line» entre 1842 et 1872. Certaines fonctionnaient même à perte, mais toutes ces entreprises maritimes vantaient leurs propres attributs et mettaient tout en œuvre pour attirer les clients: qualité des matériaux de construction, (bois ou de fer, avec caissons étanches); aménagement de

première classe avec des beaux meubles; des repas gratuits à l'achat d'un billet de passage; variété de divertissements offerts sur le bateau; engagement du capitaine qui avait le plus d'expérience de cette partie du fleuve. Certaines compagnies firent faillite mais elles étaient aussitôt remplacées par d'autres qui espéraient prendre aussi une partie de la clientèle de ces voyages d'agrément.

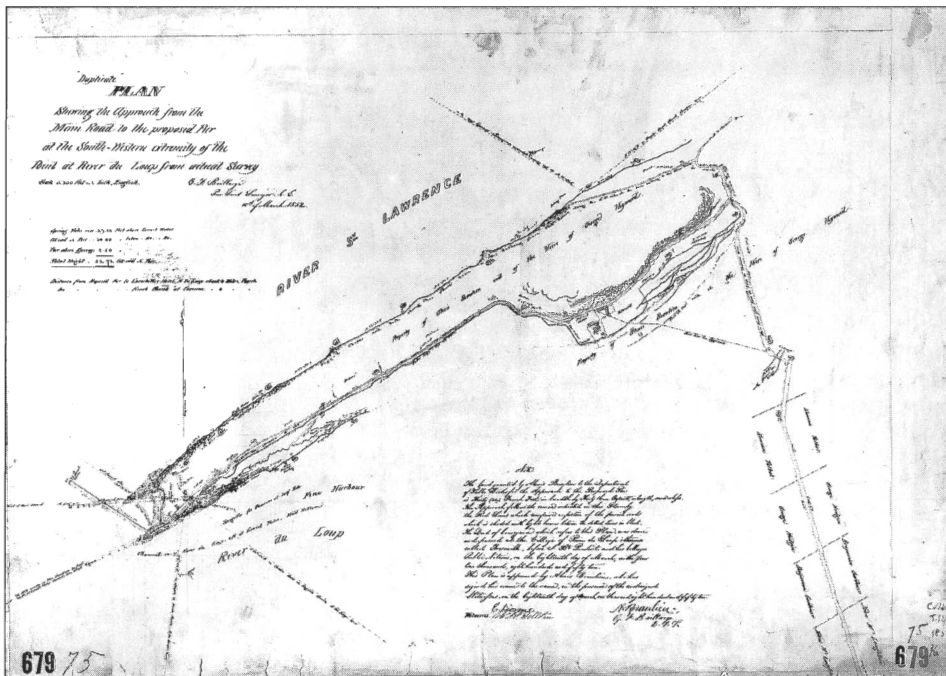
Amélioration des services maritimes aux stations balnéaires

Pour ces nombreux vapeurs, le premier débarcadère de Rivière-du-Loup ne faisait pas toujours l'affaire puisqu'il était impossible d'y accoster ou d'en repartir à marée basse. Comme à d'autres endroits, soit la Rivière-Ouelle, Kamouraska, La Malbaie, etc., les ingénieurs du gouvernement proposèrent, en 1847, de construire des jetées pour faciliter les manœuvres

L'escale de Rivière-du-Loup et changement de parcours

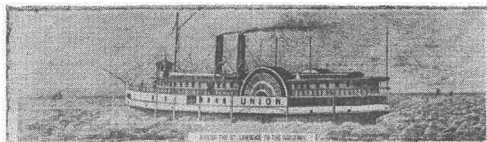
La plupart des compagnies avaient leur port d'attache à Québec. Quelques-unes, ayant essayé de faire le service en partance de Montréal, l'abandonnèrent par la suite pour laisser à d'autres le trajet en haut de Québec. Rivière-du-Loup fut une des escales sur la ligne du Saguenay de même qu'un arrêt sur le trajet pour Métis en 1866, ou encore pour les bateaux à destination de Rimouski de 1871 à 1873. Même les vapeurs desservant la Gaspésie, les îles du Golfe et les provinces de l'Atlantique s'y arrêtaient avant 1860. Le choix des trajets variait d'une compagnie à l'autre. Certaines choisissaient de faire escale à l'Islet, Saint-Jean-Port-Joli, Rivière-Ouelle, Kamouraska et Rivière-du-Loup. Mais la plupart rejetaient plutôt, comme destinations, La Malbaie, Rivière-du-Loup, Tadoussac, la Baie des Ha! Ha! et Chicoutimi. Au cours des années, on rajouta d'autres escales comme Baie-Saint-Paul, Les Éboulements, L'Isle-aux-Coudres, Cap-à-l'Aigle et L'Anse-Saint-Jean.

Il y eut par contre une exception puisque, pour l'ouverture de l'hôtel Tadoussac en 1864, les deux à trois voyages par semaine offerts par les



Plan montrant l'emplacement proposé pour un quai à l'extrémité sud-ouest de la pointe de Rivière-du-Loup, G. F. Baillargé, 10 mars 1852 (Archives nationales du Canada, NMC 20673).

bateaux de la ligne du Saguenay ne suffirent pas. Les propriétaires de l'hôtel affrétèrent donc le traversier d'hiver de Québec-Lévis, l'**Artic**, pour faire un voyage aller-retour entre Rivière-du-Loup (terminal du chemin de fer du Grand Tronc depuis 1860) et Tadoussac, tous les jours de la semaine entre le 15 juin et la fin d'août de cette année.



à la mi-septembre. En ajoutant, après 1869, le service du transport du courrier pour la *Royal Mail Line*, les bateaux circulaient de l'ouverture de la saison de navigation, soit fin avril-début mai, à

St. Lawrence de la Baie des Chaleurs pour prendre le service le 25 juillet.

Richelieu and Ontario Navigation Company

À l'ouverture de la saison de 1886, la ligne du Saguenay, avec ses bateaux et son personnel, faisait maintenant partie de la *Richelieu and Ontario Navigation Company*. Cette compagnie n'en était pas à ses premières armes dans le transport maritime. Elle avait été fondée en 1845 pour donner un service de transport efficace aux agriculteurs sur la rivière Richelieu⁵. Après plusieurs fusions et rachats de lignes, la compagnie *R&O* offrait le service de transport de passagers, de marchandises et de courrier, *Royal Mail Line*, sur deux routes majeures, soit de Québec à Montréal et de Montréal à Toronto. L'acquisition de la ligne du Saguenay lui permettait d'offrir à ses clients des voyages de Toronto à Chicoutimi sur ses propres vapeurs.

Voyages spéciaux

Au début de l'été, il y avait des voyages spéciaux pour les familles descendant séjourner, pour la belle saison, dans leurs résidences d'été à La Malbaie, à Cacouna, à Saint-Patrice ou à Tadoussac. Ces familles aisées emmenaient souvent leurs chevaux, leurs carrioles et même parfois leurs vaches pour que les enfants n'aient pas à changer d'habitudes⁶. Tout cela était sous la charge de nombreux serviteurs qui suivaient leurs maîtres. À la fin d'août, pour la rentrée scolaire, les compagnies de navigation organisaient des départs de Rivière-du-Loup et de La Malbaie. Ces voyages se faisaient de jour avec départ tôt le matin pour avoir les correspondances à Québec avec les bateaux pour Montréal et Toronto.

L'évolution des horaires après 1872

Pour l'horaire du printemps et de l'automne, un seul bateau assurait un départ une fois par semaine. À partir de 1889, c'était deux fois par



Vue en 1892 du quai de la pointe de Rivière-du-Loup construit entre 1852-1855 (photo: Fred C. Würtele, Archives nationales du Québec).

Fin de la compétition, augmentation du service et Royal Mail Line

À partir de 1868, il n'y avait plus que deux compagnies qui offraient une desserte de la ligne du Saguenay. Ce sont la *Canadian Navigation Company* avec ses deux bateaux, le **Magnet** et l'**Union**, et la *St. Lawrence Tow-Boat Company* avec le **Clyde**. Ces deux compagnies fusionnèrent leurs activités en juillet 1872 et offrirent ainsi un meilleur service avec leurs navires. Cette nouvelle compagnie prit le nom de *Saint-Lawrence Steam Company* en 1874.

La durée de la desserte s'échelonnait en général du début juin

sa fermeture vers le 15 novembre. Au printemps de certaines années, le Saguenay se libérait tard de son couvert de glace, alors les vapeurs n'allaient pas plus loin que Tadoussac. À l'automne, parfois des tempêtes de neige et de vent rendirent difficiles les départs, obligèrent à les retarder et même à les annuler. Il ne faut pas oublier que ces bateaux se propulsaient encore avec des roues latérales à aubes de bois.

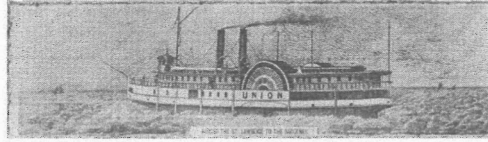
Durant l'été 1882, des réparations majeures à la machinerie de l'**Union** et des retards dans la livraison de pièces firent qu'il n'y eut qu'un seul vapeur sur cette ligne. Les nombreuses plaintes des voyageurs et des hôteliers sur ce système de bateau unique obligèrent la compagnie à rappeler le

semaine, le mardi et le vendredi (remplacé par le samedi après 1897). Du mois de juin et jusqu'en septembre, deux bateaux assuraient quatre départs par semaine (le mardi, le mercredi, le vendredi et le samedi). En 1897, on ajouta un bateau et deux voyages de plus par semaine, le lundi et le jeudi. Enfin, il y eut un départ de Québec tous les jours de la semaine à partir de l'été 1899.

Le trajet habituel d'un vapeur de la ligne du Saguenay

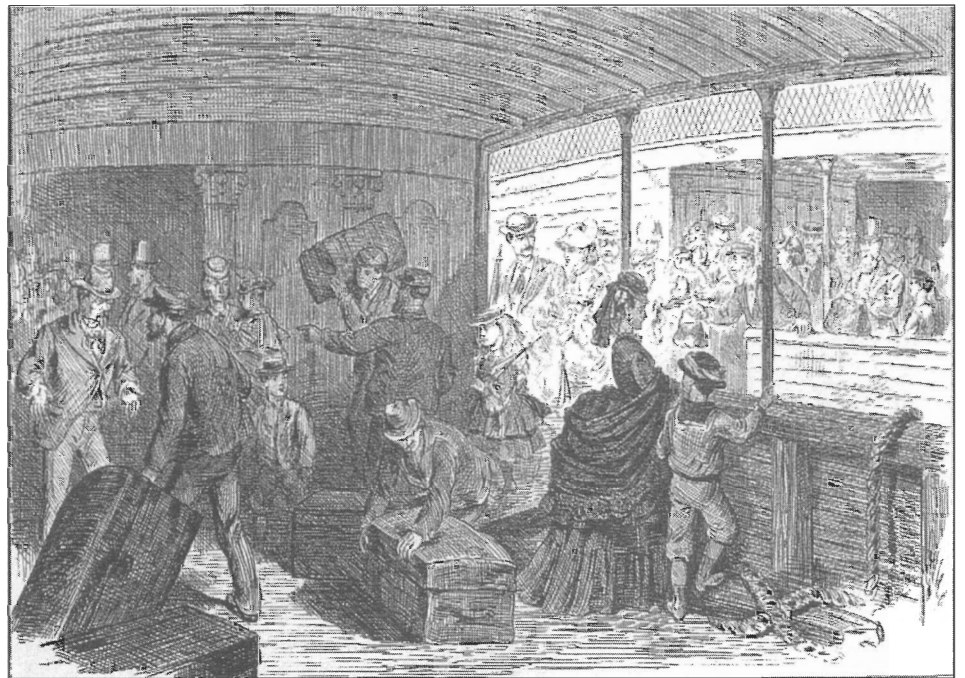
Tôt le matin, par une journée achalandée de l'été 1883, l'*Union* quittait le quai Saint-André de Québec, rempli à pleine capacité avec 773 personnes. Certaines d'entre elles étaient arrivées de Montréal et transféraient de navire. On larguait les amarres à 7h:30 et, plus tard dans l'avant-midi, le vapeur arrêta une première fois à Baie-Saint-Paul et en deuxième lieu à La Malbaie pour y débarquer et embarquer les voyageurs, ainsi que le courrier et les marchandises.

De là, le bateau traversait le fleuve pour se rendre à Rivière-du-Loup afin d'y faire descendre et monter à nouveau



gens montaient la passerelle tandis que le courrier, les bleuets et les marchandises étaient descendus dans la cale. L'*Union* repartait et faisait à l'inverse le chemin qu'il avait fait en venant ici et les passagers arrivaient tard en soirée à Québec.

des passagers, certains d'entre eux venus en train. Le quai, comme aux autres escales, était un lieu de rencontre très animé. En plus du tumulte



Une promenade à l'eau salée, voyageurs passant d'un vapeur à un autre à Québec (d'après un croquis par E. Jump, *L'Opinion Publique*, (1872): 390).

RETOUR DE Cacouna et Murray Bay

POUR la commodité des familles qui reviennent des places de bains :

Mercredi le 3 Sept.—Le vapeur *CLYDE* partira de Kamouraska à 11.30 P. M., et de Murray Bay, le 4 sept. à 8 A. M.

Jeudi, 4 Sept.—Le vapeur *UNION* partira de la Rivière-du-Loup à 8 A. M.

Vendredi, 5 Sept.—Le vapeur *ST. LAWRENCE* partira de la Rivière-du-Loup, à 8 A. M.

Dimanche, 7 Sept.—Le vapeur *CLYDE* partira de la Rivière-du-Loup à 7 A. M.

Lundi, 8 Sept.—Le vapeur *UNION* partira de la Rivière-du-Loup à 8 A. M.

Ils arrêteront aux ports intermédiaires.

APRÈS LE 9 SEPTEMBRE.

Le vapeur *ST. LAWRENCE* partira de Rimouski le mercredi, à midi.

Et il partira de la Rivière-du-Loup le mercredi, à 5 P. M.

Le vapeur *CLYDE* partira de la Rivière-du-Loup le jeudi, à 5 P. M.

Le vapeur *ST. LAWRENCE* partira de la Rivière du Loup le samedi, à 5 P. M.

Le vapeur *CLYDE* partira de Kamouraska le lundi, à la marée du matin.

Arrêtant aux ports intermédiaires.

Pour plus amples informations s'adresser au bureau de la compagnie des Remorqueurs du St. Laurent.

A. GABOURY,
Secrétaire.
198

Québec, 29 Août 1873.

Le Courrier du Canada 1873.

engendré par les voyageurs, il y avait aussi beaucoup de visiteurs venus saluer des connaissances ainsi que de nombreux vendeurs de souvenirs, promeneurs et curieux. À haute voix, les cochers offraient leurs services pour transporter des clients vers leur lieu de séjour tandis que le conducteur de l'omnibus du *St. Lawrence Hall* de Cacouna affichait sa destination. Puis le sifflet à vapeur du bateau appelait les derniers retardataires pour le départ vers Tadoussac. L'après-midi s'achevait bientôt et le quai retrouvait son calme.

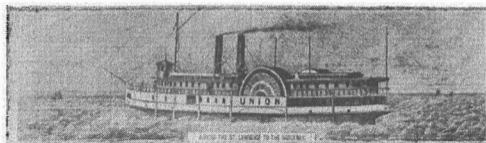
Le *steamer* remontait le Saguenay en soirée avec encore quelques arrêts, pour finalement arriver à Chicoutimi dans le milieu de la nuit. Le lendemain matin, très tôt, les

La longévité des bateaux et les risques du parcours

Le bateau à vapeur l'*Union* fit la plus longue carrière sur la ligne du Saguenay et cela pour quatre compagnies différentes. Il a été construit en bois au chantier maritime de Pierre Duclos, à Québec, en 1866⁷ et mis en opération l'année suivante. Il mesurait 218 pieds de long, avait 28 pieds de large et près de 12 pieds de cale. Un engin à vapeur d'une puissance de 200 hp servait à actionner les roues à aubes latérales qui le propulsaient. Ce navire fut rebaptisé le *Saguenay*, vingt-cinq ans plus tard, après des travaux majeurs à sa machinerie et à ses ponts supérieurs. Il changea à nouveau de nom en 1905 pour s'appeler

le Chicoutimi.

Certains des vapeurs de cette ligne ne furent pas employés durant d'aussi longues années. Ainsi le premier **Saguenay**⁸, construit à Sorel en 1853 pour le capitaine J. B. Armstrong, fut vendu deux ans plus tard à la *Québec and Trois-Pistoles Steam Navigation Company*, et revendu en 1860 lors de la faillite de la compagnie.



Il reprit la route du Saguenay en 1873, mais frappa une roche au mois d'août 1877 près de Chicoutimi, pour finalement brûler en face du quai de Pointe-au-Pic durant la soirée du 24

septembre 1884. D'autres vapeurs ont connu quelques avaries, bris ou échouements. Ainsi, le **Carolina** heurta aussi une roche près de Tadoussac en 1903 et s'échoua l'année suivante près de Saint-Alphonse. Quant au **Canada**, il se retrouva pris sur les rochers Percés en face de Cacouna en 1903 lors d'une brume épaisse et sombra l'année suivante lors d'un accident maritime, en face de Sorel. Durant toutes ces années et malgré quelques accidents, on ne déplora aucune perte de vie sur cette ligne.

Les capitaines

Ces bateaux ne naviguèrent pas seuls; un équipage compétent les mena à bon port. Sur cette ligne du Saguenay, deux capitaines expérimentés dirigèrent plusieurs vapeurs pendant de nombreuses années. Le capitaine Michel Lecours de Québec, après une incursion sur ce parcours en 1858, y servit 24 ans entre 1869 et 1892. Il a eu, pendant toutes ces années, le commandement du **Voyageur**, du **Clyde**, du premier **Saguenay**, du **St. Lawrence** et de l'**Union** devenu le **Saguenay**. L'autre capitaine fut Alexandre Barras de Lévis, qui pendant plus de 20 ans à partir de 1875, a aussi mené son bateau d'une main de maître. Et au dire du capitaine Joseph-Elzéar Bernier, le vieux capitaine Barras du **Saguenay** suivait religieusement le même parcours depuis des années⁹ entre les différents ports du Bas-Saint-Laurent.

Il ne faut pas aussi oublier de mentionner le capitaine René Simard, un résidant de Rivière-du-Loup, qui commanda le premier **Saguenay**. Ce maître-pilote assermenté «*pour et au-dessous du havre de Québec*», connaissait parfaitement la route pour y avoir dirigé de nombreux navires d'outre-mer. De 1854 à 1860, il assura donc la sécurité des voyageurs à destination du Saguenay. Puis en 1866 et 1867, il commanda l'**Advance** qui se rendait à Métis et débarquait des passagers à Rivière-du-Loup.



Le vapeur **Union** au quai Saint-André de Québec, 1889 (Archives nationales du Québec).

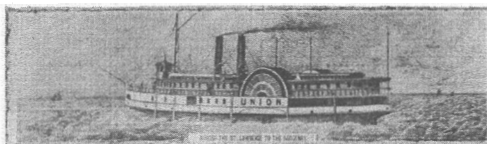


L'arrivée du **Carolina** de la Richelieu & Ontario Navigation company au quai de Rivière-du-Loup en 1903 (photo: Paul-Emile Martin no 25, Musée du Bas-Saint-Laurent). «*Bientôt on arrive à la Rivière-du-Loup, lieu de réunion des touristes stationnés à Cacouna, à Notre-Dame et à la Riv. du Loup (sic). Le quai est ici long, solide, et parfaitement disposé sur la pointe qui contourne la jolie baie formée par la rivière. Il y a quelque chose de grandiose dans l'accostage de ces grands vapeurs à trois étages, qui s'avancent majestueusement et sûrement vers l'endroit destiné. Et aussi quels solides marins les conduisent! ... L'on eut cru qu'ils n'avaient en charge qu'une légère chaloupe*» (**Le Courrier du Canada**, (30 juillet 1873).

1907 abandon de l'escale de Rivière-du-Loup

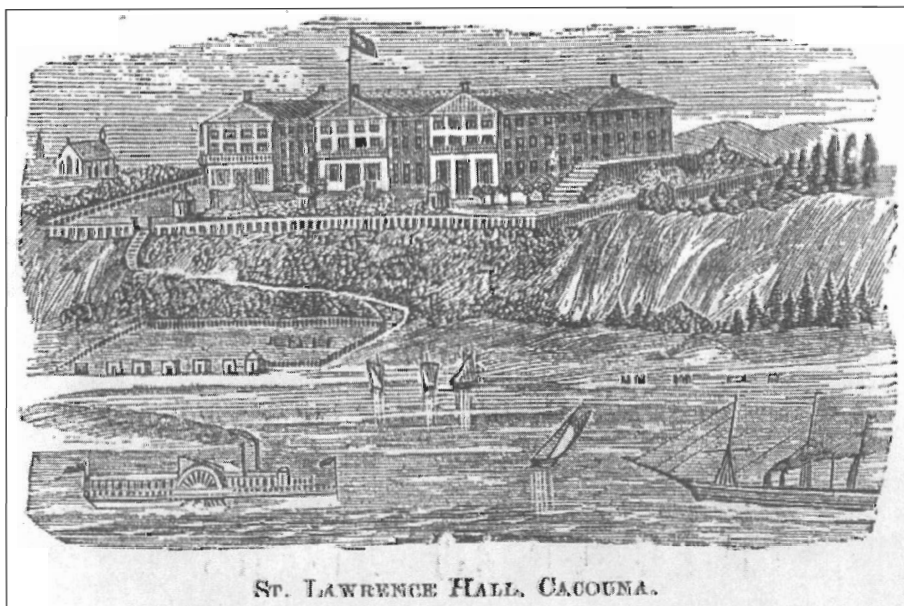
La compagnie *Richelieu and Ontario*, en plus de voyager des gens, choisit de leur offrir aussi le logement après qu'elle eut fait l'acquisition de l'hôtel Tadoussac dans les années 1890 et eut construit en 1899 à Pointe-au-Pic

le manoir Richelieu. À partir de ces années, elle concentra de plus en plus ses activités sur la rive nord du Saint-Laurent. De plus, un changement



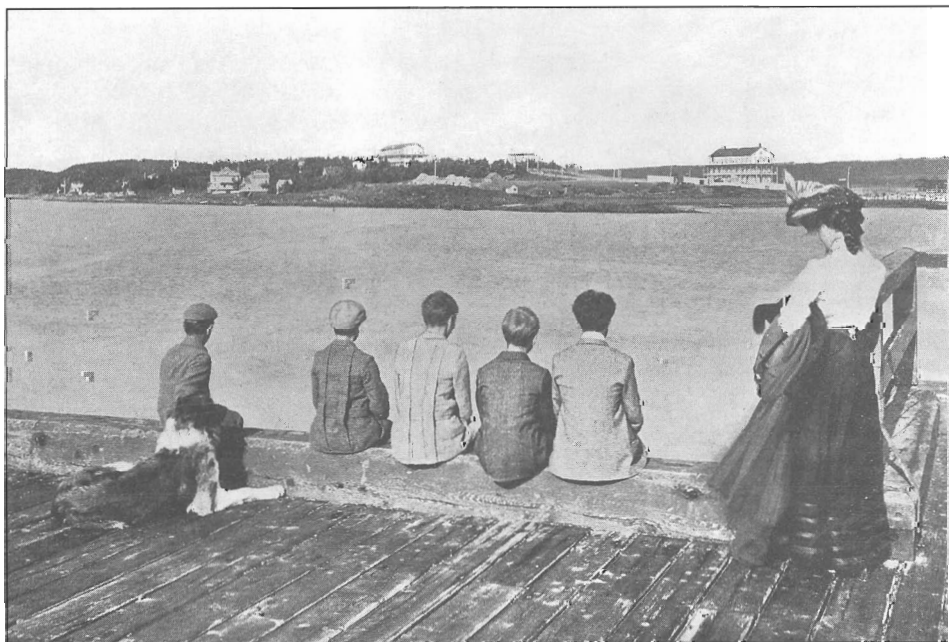
important pour Cacouna et Rivière-du-Loup se fit au début du 20^e siècle. L'hôtel *St. Lawrence Hall* de Cacouna était rasé, au mois d'août 1903, par un terrible incendie et n'a pas été reconstruit. Plusieurs de ses 600 pensionnaires voyageaient à bord des bateaux. À l'automne 1905, il y eut des rumeurs qui laissaient entendre que la *R&O* allait abandonner l'escale de Rivière-du-Loup. On en reporta la décision puisque l'été suivant, les vapeurs de la compagnie offrirent un service réduit à 4 jours par semaine. Cette escale fut complètement délaissée après le premier octobre 1907, au profit de celles de Cap-à-l'Aigle et Saint-Siméon. Cet abandon définitif suscita, en 1909¹⁰, les premiers efforts d'un groupe de citoyens de Rivière-du-Loup pour établir un nouveau lien entre les deux rives du Saint-Laurent et une compagnie fut formée le 27 avril sous le nom de Compagnie Trans-Saint-Laurent.

En 1914, la *Richelieu and Ontario* se fusionna avec d'autres lignes de vapeurs pour former la compagnie *Canada Steamship Lines*. Cette nouvelle entreprise maritime reprit en juillet et août de la même année, l'escale au quai de la Pointe, 2 jours par semaine. Par contre, on diminua de moitié la fréquence des arrêts durant les étés 1915 et 1917. Dans les années subséquentes, seuls des voyages organisés pour des groupes allant en pèlerinage à Sainte-Anne-de-Beaupréne ramenèrent que très rarement les vapeurs de la ligne du Saguenay à Rivière-du-Loup.



ST. LAWRENCE HALL, CACOUNA.

Représentation fantaisiste de l'hôtel *St. Lawrence Hall* de Cacouna, avec en avant-plan, à droite, un vapeur transatlantique (ligne Allan) et à gauche, un vapeur de la ligne du Saguenay (tiré d'un dépliant annonçant la ligne du Saguenay en 1879, Bibliothèque nationale du Québec).



Promenade au quai de la Pointe vers 1904 (photo: J. Wesley Swan, tiré de la brochure touristique **Through the Maritime Provinces-Riviere du Loup Province of Quebec** by J. Wesley Swan.

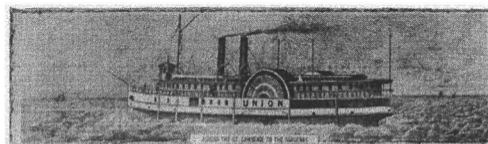


Tableau 1: Liste des vapeurs à destination de Rivière-du-Loup ou ayant fait escale à Rivière-du-Loup sur la ligne du Saguenay entre 1842 et 1907

Nom du vapeur	Période
North America	1842-1843
Pocahontas	1843-1845
Charlevoix	1843
Alliance	1843-1844, 1848-1850 et 1853
Lady Colborne	1844-1847
Saint George (premier)	1846-1847
Lady Elgin	1842 et 1852-1853
Neptune	1847-1848
Rowland Hill	1849-1853
Lotbinière	1849
Saguenay	1853-1860 et 1873-1884
Lord Sydenham	1852
Crescent	1852-1853
Willmington	1854
May Flower	1854 et 1857
Princess Royal	1854 et 1856-1857
Admiral	1854-1856
Advance	1854-1856
Voyageur	1857-1858 et 1860
Arabian	1857
Magnet (premier)	1860-1871
Bowmanville	1862
Artic	1865
Saint George (second)	1866
Champion	1866
Union *	1867-1878 et 1881-1907
Clyde	1868-1873 et 1879
St. Lawrence	1873-1882 et 1885-1889
Spartan	1886
Magnet (second)	1886
Canada **	1890-1903 et 1905
Corinthian	1890-1892
Carolina ***	1893-1907
Bohemian	1893
Virginia ****	1903-1907

- * prit le nom de **Saguenay** en 1891 et celui de **Chicoutimi** en 1905.
- ** prit le nom de **St-Irénée** en 1905.
- *** prit le nom de **Murray Bay** en 1905.
- **** prit le nom de **Tadoussac** en 1905.

Pour avoir bien voulu nous relire et nous donner de judicieux conseils, nous tenons à remercier Jacqueline Desjardins et Laurent Banville. Nous

remercions également Michel Pelletier pour nous avoir procuré certaines photographies.

Notes

- 1 Shirley E. Woods, Jr., **La Saga des Molson, 1763-1983**, Montréal, Éditions de l'Homme 1983, p. 51.
- 2 **Ibid.**, p.120.
- 3 **Ibid.**, pp. 122-123.
- 4 Alphonse Leclaire, **Le Saint-Laurent, historique, légendaire et topographique**, Montréal, Revue canadienne, 1906, p. 244.
- 5 Christian Gariépy, «Transporteurs de bétail, de marchandises et de passagers», **Le Carignan**, vol. V, no 3 (1992): 5-8.
- 6 André Dionne et al., **Essai sur l'histoire civile et sociale de Kakouna**, Cacouna, Perspectives Jeunesse Kakouna 1825, 1975, p.140.
- 7 Ivan S. Brooks, **The Lower Saint-Lawrence**, Cleveland, Freshwater Press inc., 1974, p. 312.
- 8 Linda Dufault et Christian Gariépy, «Incendies, naufrages et autres incidents», **Le Carignan**, vol. V, no 3 (1992): 19.
- 9 J. E. Bernier, **Les mémoires de J. E. Bernier, le dernier des grands capitaines**, Montréal, Les Quinze, 1983, p. 145.
- 10 René Viel, **La navigation d'hiver en 1919**, p. 3.

Journaux consultés:

Gazette de Québec et **The Quebec Gazette**, Québec, 1821 à 1860.
Le Canadien, Québec, 1831 à 1848.
Morning Chronicle, Québec, 18 mai 1847 au 2 novembre 1850.
Morning Chronicle and Commercial and Shipping Gazette, Québec, 4 novembre 1850 au 3 février 1888.
Morning Chronicle, Québec, 4 février 1888 au 3 mai 1888.
Quebec Morning Chronicle, Québec, 4 mai 1888 au 15 octobre 1898.
Quebec Chronicle, Québec, 17 octobre 1898 à 1918.
Le Soleil, Québec, 1897 à 1918.