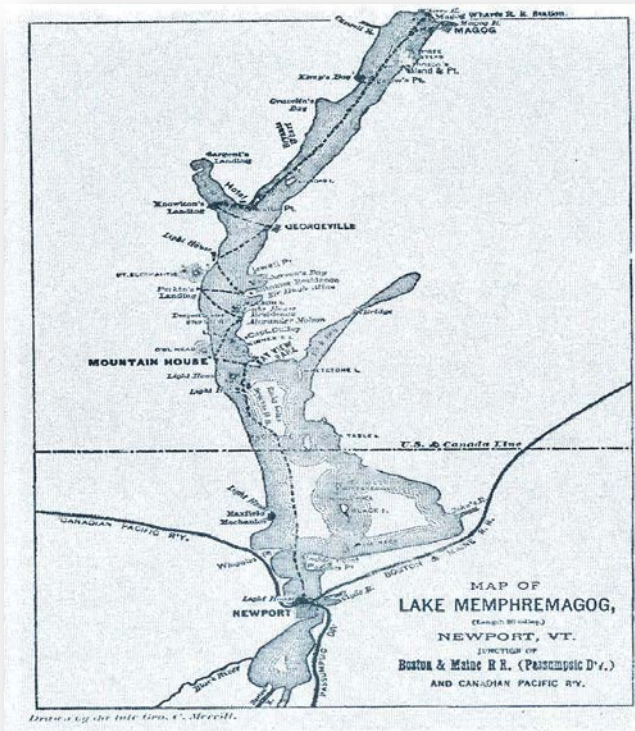


## Les bateaux sur le lac Memphrémagog par Jean-Louis Bertrand



### Le Memphrémagog, 1905 – tirée de *Beautiful Memphremagog*

La beauté du lac Memphrémagog contribue pour beaucoup au succès du tourisme dans notre région. Situé à une altitude de 208 mètres, long de 44 km et large de 4 km, le lac a un périmètre de 160 km, une superficie de 102 km<sup>2</sup>, une profondeur moyenne de 15,5 mètres et une profondeur maximale de 107 mètres. Formé lors de la retraite des glaciers, il y a environ dix mille ans, il porte un nom issu de la langue abénaquise, qui signifie grande étendue d'eau. C'est la plus grande de notre région. Le lac chevauche la frontière entre le Vermont, aux États-Unis, et le Québec.

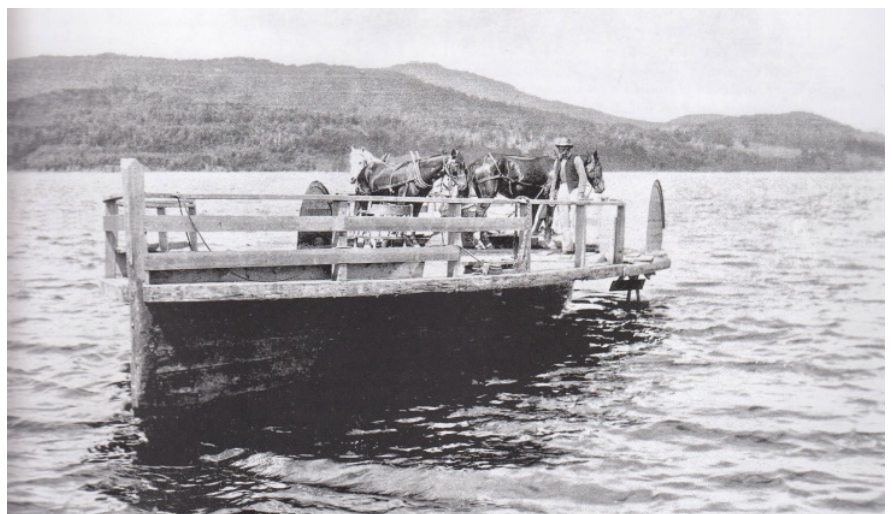
Un premier traversier commercial, le Copp's Ferry, est mis en service en 1797 par M. Moses Copp. Il traverse le lac Memphrémagog en reliant Georgeville, à l'époque appelée Copp's Ferry, à la baie d'Austin.

En 1829, Joshua, le fils de M. Copp, et quelques associés exploitent un bateau à cheval nommé Hay-eater. Il fait traverser des passagers, du bétail, des marchandises et



Copp's Ferry – W.H. Bartlett, 1841, gravé par J.C. Amytage

probablement des diligences de l'autre côté du lac. Un tandem de chevaux actionne une roue à aubes qui fait avancer le bateau. Il accoste à Potton Landing (devenu Knowlton Landing) et représente une liaison importante pour les diligences qui voyagent entre Stanstead, Georgeville et Montréal.

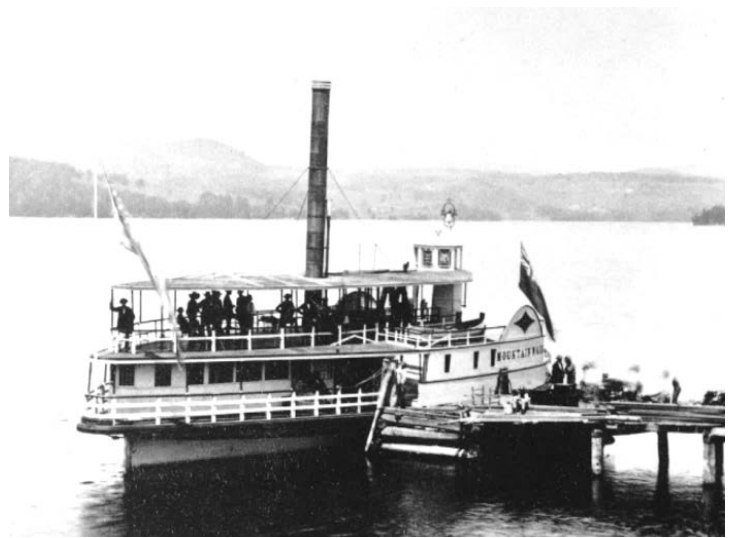


Le Hay-eater – Collection Murray

Le premier vapeur à apparaître sur le Memphrémagog est le Mountain Maid, en septembre 1850. Selon Maurice Langlois de la Société d'histoire de Magog, c'est M. Austin Spear, de Burlington au Vermont, qui le construit pour les propriétaires, le capitaine George Washington Fogg, de Georgeville, et M. Ephraim Cross. Son coût final se situe entre 8 000 \$ et 10 000 \$. Monsieur Langlois précise que :

*Ce bateau est fait d'une coque de bois coupé localement et à la main, car il n'y a pas de moulin à scie capable de tailler de si grosses pièces. D'après George C. Merrill, qui a travaillé à sa construction, le chêne, utilisé pour la proue, le pont arrière et les planchers, provient du flanc du mont Owl's Head. Le pin de Norvège utilisé pour d'autres composantes a été coupé à Indian Point, près de Newport. La coque et le pont sont faits de pin blanc de Magog et l'érable du fond provient de Potton. Selon le certificat d'enregistrement de l'agent de douanes, Andrew Patton, le Mountain Maid mesure 30,5 mètres (99,9 pi), sa largeur est de 5,8 mètres (19 pi) et la hauteur de ses flancs, de 2,1 mètres (7 pi). Muni d'un moteur et d'une bouilloire à vapeur provenant de la Molsons' St. Mary's Foundry, de Montréal, ce bateau à aube unique a un tonnage de 160 tonnes et peut transporter 250 passagers.*

*Ce premier vapeur joue un rôle très important dans l'évolution et le développement de notre région. Il fait la navette entre Magog et Newport en faisant escale à plusieurs quais sur les deux rives, soit aux fins de ravitaillement des riverains ou pour y embarquer ou débarquer voyageurs et marchandises. Avant l'arrivée du chemin de fer à Magog en 1877, il établit un lien important avec le Vermont. À son arrivée, il favorise le développement de l'industrie du tourisme et du commerce, surtout à la suite de l'inauguration du pont Victoria, le 25 août 1860, et de la construction de grands hôtels sur les deux rives.*



**Le capitaine Fogg et le vapeur Mountain Maid,  
Georgeville, vers 1860**

William Notman – Musée McCord

Le Nora est mis en service en 1866 et fait la navette entre les quais de Georgeville, Knowlton Landing et Sargent Bay. Il coule en 1883.

Le vapeur Lady of the Lake est lancé en 1867.



**Le Lady of the Lake  
Collection de Hebert Derick**

Destiné au transport des voyageurs, ce bateau a marqué l'histoire du lac Memphrémagog. Doté d'une coque d'environ 50 mètres (165 pi) de longueur, faite de fer massif, ce vapeur, muni de 2 roues à aubes et d'un moteur puissant, a une capacité de 350 tonneaux et peut accueillir 1200 personnes.

Commande du magnat du transport, Sir Hugh Allen, il est fabriqué et testé en Écosse par la Barclay and Curle Company Ltd, sur la rivière Clyde à Glasgow. Démonté en sections, il traverse l'Atlantique sur le George et c'est par train qu'il arrive à Waterloo. Des chariots lui permettent d'atteindre Magog. Sa reconstruction s'effectue dans un chantier naval bâti pour l'occasion. Sa mise à l'eau le 10 septembre 1867 est un échec, il s'échoue! Le 24 septembre 1867, les travailleurs réussissent à le dégager et le 26, il rejoint Newport au Vermont, son premier voyage sur le lac.

Maurice Langlois le décrit comme un navire de fière allure : sur le pont supérieur, un grand salon meublé avec soin et bon goût offrant une vue splendide sur le lac et le paysage, un salon pour les dames au pont principal; une cale d'une hauteur de 2,4 mètres (8 pi), contenant les cuisines, peut être transformée en salle à manger pour une cinquantaine de personnes à la fois.

Selon un article et une carte du lac Memphrémagog publiés dans le *Sherbrooke Daily Record* du 5 janvier 1907, la croisière Magog-Newport dure deux heures trente minutes avec des arrêts à Knowlton Landing, à Georgeville, au domaine Belmere de Sir Hugh Allan, puis, après avoir retraversé le lac, à Perkins Landing.

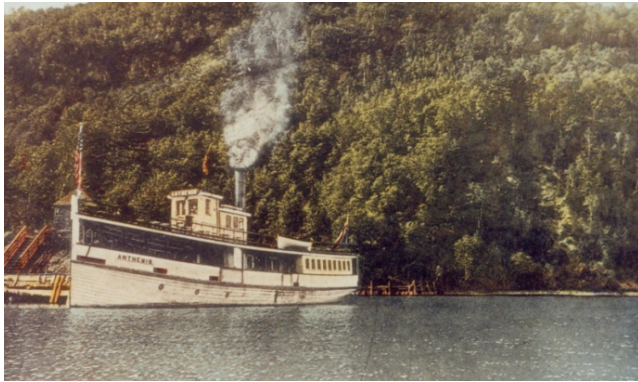
Le bateau s'en va ensuite à l'île Molson, propriété d'Alexander Molson, puis se dirige vers Mountain House, au pied d'Owl's Head. Il file enfin vers Newport. Selon les besoins, il fait d'autres escales, notamment à l'Hermitage, à Bay View Park (Pointe Magoon), etc.

Après cinquante ans de navigation, en 1917, le Lady of the Lake est démantelé par Colin C. MacPherson et mis à la ferraille.

Selon Frédéric Simard, l'année de la mise à l'eau du Lady of the Lake (1867), on voit apparaître sur le lac Memphrémagog un luxueux yacht privé construit au chantier de Magog. Appelé tantôt l'Orford, tantôt l'Ormond, il aurait pris le nom de Delinda après sa vente à un autre propriétaire.

En 1877, on procède dans la baie de Bolton à la construction d'un vapeur à roue à aubes, nommé Minnie. Ce bateau présente la particularité d'une «... *double coque dans laquelle on installe la roue à aubes, au centre*». Il servira de traversier entre Georgeville et Knowlton Landing. Un accident survenu le 24 novembre 1880 entraînera la perte du vapeur. Il coulera près de Bay View Park.

En 1881, la chaudière du Minnie est récupérée pour être utilisée dans la construction du Memphrémagog, un autre navire à double coque et roue à aubes centrale. Il coulera près de Georgeville vers 1884.



**Le vapeur Anthemis, à l'escale  
au pied du mont Owl's Head, vers 1915  
Carte postale coloriée,  
collection de la Société d'histoire de Magog**

Premier et dernier vapeur à hélice à offrir au public des croisières sur le lac Memphremagog, l'Anthemis a été construit à Magog en 1909, au coût de 10 000 \$, par Edward Goff Penny, bourgeois de Montréal qui possédait une résidence secondaire à Georgeville, selon les notes de la Société d'histoire de Magog que nous reproduisons. Les travaux sont faits sous la supervision de Joseph Sampson, de North Hatley, son premier capitaine. Cet imposant traversier peut embarquer 300 passagers. Bateau à deux-ponts avec une coque de bois, l'Anthemis mesure plus de 30 mètres (100 pi) de long et 5,2 mètres (17 pi) de large. Le moteur d'une puissance de 150 ch ainsi que la bouilloire fonctionnant au bois proviennent de la compagnie Beauchemin de Sorel. La mise à l'eau a lieu à Magog, le samedi 15 mai 1909.

L'Anthemis assure la liaison entre Magog et Newport et parcourt la distance, aller seulement, en trois heures environ. Il accoste aux principaux quais situés sur les deux rives du lac, pour y laisser ou y prendre des passagers et des marchandises.

Après quelques années d'exploitation, M. Goff le vend à James B. Woodyatt, président de la Southern Canada Power. Le capitaine Alexander Clark, un marin de Terre-Neuve, en fait l'acquisition en 1918 et le pilote lui-même

jusqu'en 1947, année de la vente à la Memphremagog Ferry Company, propriété de M. Maurice Vaillancourt et du D<sup>r</sup> Raphaël Beaudry, deux hommes d'affaires de Magog.

Environ tous les trois ans, il est sorti de l'eau et mis en cale sèche pour son entretien, dans une petite baie située au nord de Georgeville; cette baie porte aujourd'hui le nom de baie de l'Anthemis. Jacques Boisvert a retrouvé le cabestan utilisé pour le sortir de l'eau, qui était tiré par des chevaux, et en a fait don à la Société d'histoire de Georgeville.

En 1923, la coque d'origine faite d'orme doit être reconstruite à neuf, en chêne cette fois, tout comme le toit du pont supérieur. En 1938, le capitaine Clark le soumet de nouveau à des réparations majeures.

Au cours des années 1940-1950, l'Anthemis effectue des excursions au clair de lune, fort appréciées par les adolescents et jeunes adultes. Un orchestre agrémentait ces croisières nocturnes romantiques.

La romancière Gabrielle Roy y effectue une croisière mémorable en 1944 :

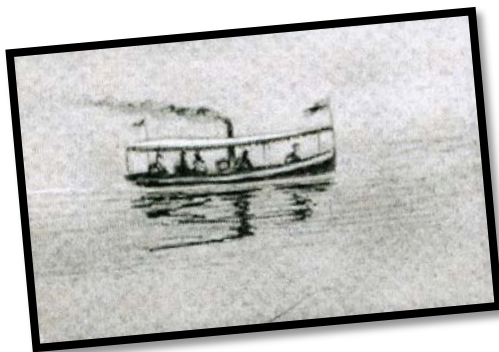
*Ma plus belle excursion dans les Cantons de l'Est, c'est la vue d'un petit bateau, amarré à son quai de débarquement, qui, un jour de soleil, en décida. De forme ancienne, avec des ponts découverts, il rappelle les jours charmants des showboats; et je ne sais quels chants lointains au parfum de magnolia font jaillir dans la mémoire ses premiers tours d'hélice. C'est un très vieux petit steam-boat tel qu'il y en avait plusieurs autrefois sur les rivières du pays et qui mettaient, fort heureusement, une longue journée à parcourir les distances que nous escamotons maintenant à force de vitesse. Ainsi, curieux survivant d'une époque disparue, avec un nom qui prête d'ailleurs à la rêverie, l'Anthemis se trouve miraculeusement indiqué pour l'itinéraire historique qu'il entreprend, sorte de trait*

*d'union entre le passé et le présent des Cantons de l'Est. Petite île flottante entre les deux bords du temps qu'elle a vus!*

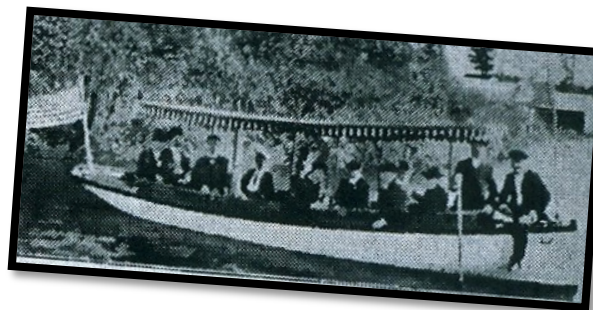
En 1949, alors que la Memphremagog Ferry Co. en est propriétaire, l'Anthemis échoue sur des rochers en quittant le quai de Georgeville et subit des dommages considérables. En 1951-1952, il est vendu à Bruce Kerwin, de Knowlton, qui procède à des réparations majeures, dont la reconstruction de la coque par des experts des chantiers maritimes de Lévis et l'installation de gicleurs. Kerwin l'exploite environ une année et c'est la fin, pour le seul bateau à vapeur à hélice à avoir offert des croisières au public. À l'été 1955, Colin C. MacPherson procède à son démantèlement pour la ferraille.

Dans un article du *Montreal Star* du 4 novembre 1955, MacPherson écrit ce qui suit (traduction libre) : « C'est à l'été 1955 que l'Anthemis a dû être démolie et sorti de l'eau en pièces ». Il ajoute qu'environ le quart de la coque est demeuré au fond de l'eau. C'est vraisemblablement à cet endroit que Jacques Boisvert a récupéré une ancre du bateau, qui pèse près de 50 kilos (110 lb) et qui a été cédée à la Société d'histoire de Magog.

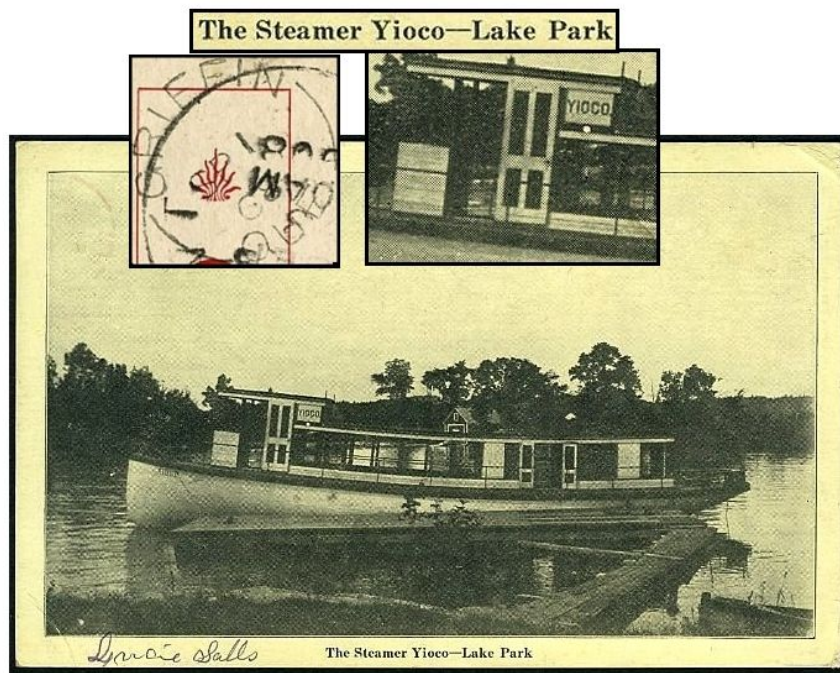
Signalons la présence de petits bateaux à vapeur, le Owl, le Yico et le Nora, qui desservent les hôtels et offrent des excursions aux vacanciers. Il y avait aussi une vedette à gazoline, la Island Queen, selon D.W. Hildreth.



Le Owl – Brochure de Charles Watkins, 1889



La Island Queen, vedette à gazoline  
Beautiful Memphremagog



Le Steamer Yico - Carte postale d'origine inconnue



Le Grand Cru

Photo Escapades Memphrémagog

Et depuis 2011, le Grand Cru.

Le Grand Cru a repris, en 2011, la tradition des croisières sur le lac Memphrémagog, sous l'impulsion de l'homme d'affaires de Magog, André L'Espérance. D'une longueur de 41,2 mètres (135 pieds), le Grand Cru a une capacité maximale de 176 passagers et offre un confort luxueux. Des plafonds d'une hauteur de 3,5 mètres (10 pi), d'immenses fenêtres, des planchers ininflammables en bois de Bubinga et des murs composés de bois africain exotique, agrémentés de finitions variant entre le marbre, l'acier inoxydable et le chrome. Pour agrémenter la croisière, on sert des repas gastronomiques et on met à la disposition des voyageurs un cellier de 340 bouteilles d'importation privée. Les différentes sections et salles ont été nommées en fonction des premiers crus. Le pont principal présente la section Latour, qui orne le bateau de magnifiques banquettes. Le pont supérieur présente une salle privée de 24 places baptisée le Salon Haut-Brion, suivi d'une magnifique terrasse accessible à tous les plaisanciers.

Longue vie aux croisières sur le Memphrémagog.

## Sources

- Association des Townshippers. *L'Anthemis*, Townships Heritage Web Magazine.
- Association des Townshippers. *Copp's Ferry*, Townships Heritage Web Magazine.
- Escapades Memphrémagog. *Le Grand Cru*, escapadesmemphremagog.com.
- Hildreth, D.W. *Beautiful Memphremagog*, Express & Standard, Newport, VT, 1905, 105 p.
- Histoire Magog. *Anthémis – 1909-1953*, histoiremagog.com.
- Langlois, Maurice. Société d'histoire de Magog. *Lady of the Lake (1867-1917)*, *Histoire Magog*, histoiremagog.com.
- Langlois, Maurice. Société d'histoire de Magog. « Le Grand Cru, 150 ans après le Mountain Maid », *Histoire Magog*, histoiremagog.com.
- Memphrémagog Conservation Inc. *Le lac*, memphremagog.org.
- Roy, Gabrielle. *Heureux les nomades et autres reportages – 1940-1945*, Boréal, Montréal, 2007, 440 p., Cahiers Gabrielle Roy, Édition préparée par Antoine Boisclair et François Ricard avec la collaboration de Jane Everett et Sophie Marcotte; « Physionomie des Cantons de l'Est » – extraits p. 364-370 parus dans le *Bulletin des agriculteurs*, vol. 40, n° 10, octobre 1944, p. 8-9, 17-20.
- Simard, Frédéric. *Patrimoine archéologique maritime, 2<sup>e</sup> volet, caractérisation des épaves et naufrages*, ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec (MCCCFQ), 23 janvier 2011, 112 p., p. 35 à 38.