

L'Estuaire

Revue d'histoire des pays de l'estuaire du Saint-Laurent

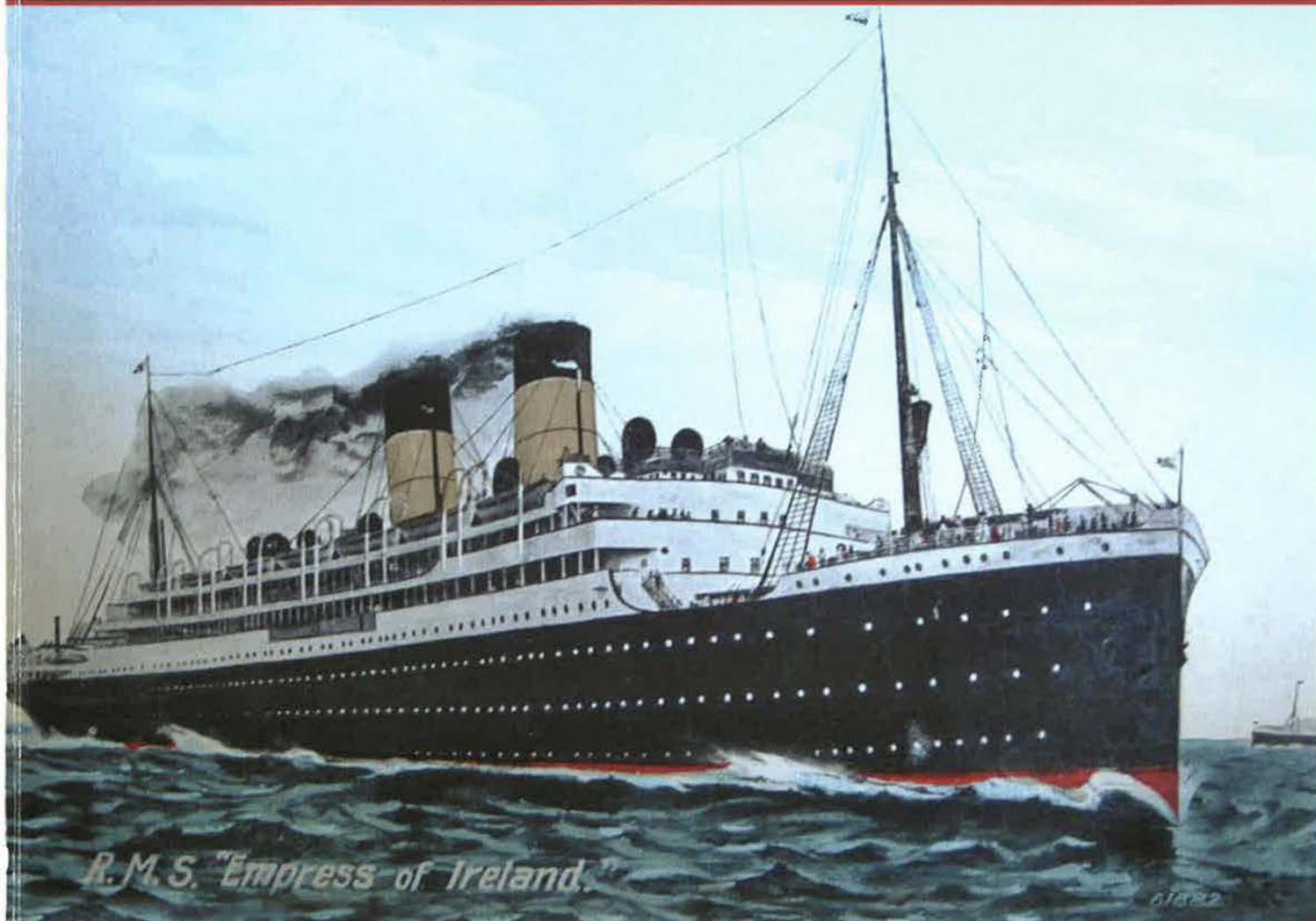
Numéro 74, juin 2014 - 10\$

Les passagers de *L'Empress of Ireland*

Les bateaux-phares

La navigation autour de l'île Verte et de l'île Saint-Barnabé

Samuel Bradley et l'histoire forestière régionale



L'Estuaire

Revue d'histoire des pays
de l'estuaire du Saint-Laurent
(auparavant *Revue d'histoire
du Bas-Saint-Laurent*)

Publiée une fois l'an par la Société
d'histoire du Bas-Saint-Laurent et
le Département des lettres et
humanités de l'Université du
Québec à Rimouski.

Comité de rédaction :

Jean-René THUOT, directeur
Nicolas BEAUDRY
Pierre COLLINS
Karine HÉBERT
Julien GOYETTE
Claude LA CHARITÉ
Paul LAROCQUE
Manon SAVARD
Kurt VIGNOLA

Graphiste : Geneviève THIBAUT
Mise en page : Andrée-Anne CÔTÉ
Révision linguistique : Maryse AUBUT
Impression :
Tendance impression (Rimouski)

Politique rédactionnelle :

Les personnes intéressées à publier
des articles, notes de recherche ou
comptes rendus peuvent nous les faire
parvenir avec les fichiers numériques
(logiciel WORD). Nous vous référons à
notre site web pour plus de détails sur
les normes de présentation.

Il n'est pas nécessaire d'être un
spécialiste pour publier dans la revue
L'Estuaire. Le Comité de rédaction
peut, dans certains cas, assurer un
soutien aux auteurs. Les textes sont
lus par le comité et recommandés,
selon le cas, pour publication. Les
auteurs demeurent responsables du
contenu de leurs articles. Une invita-
tion cordiale est faite aux intéressés.

Dépôts légaux :

Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN-1484-6969

© Tous droits réservés, *L'Estuaire*, 2014

Photographie de la page couverture :
Carte postale (agrandie)
Collection privée

Sommaire

L'Estuaire – Numéro 74, juin 2014

	Page
Éditorial	2
<i>Jean-René THUOT</i>	
Passagers vers l'éternité	4
<i>John WILLIS</i>	
Des phares flottants sur le Saint-Laurent	20
<i>Jean CLOUTIER</i>	
Les difficultés de la navigation à l'île Verte et à l'île Saint-Barnabé au 19^e siècle	23
<i>Georges PELLETTIER, avec la collaboration de Lynda DIONNE</i>	

SECTION SPÉCIALISÉE

Samuel Bradley et les débuts de l'industrie forestière rimouskoise, 1820-1840	37
<i>Mario MIMEAULT</i>	

CHRONIQUES

Vieux écrits : Marché entre Jean-Baptiste St-Laurent et la société formée des marchands Samuel Bradley et Denis Maguire	59
<i>Pierre COLLINS</i>	
Des livres à lire	62
<i>Jean-François RIOUX</i>	

Pour s'abonner à la revue *L'Estuaire* en 2014 (un numéro)

Individu	15 \$
Individu (soutien)	20 \$
Institution	20 \$
Institution (soutien)	30 \$

Votre chèque doit être fait au nom de

La Société d'histoire du Bas-Saint-Laurent :

L'Estuaire a/s Jean-René Thuot

Département des lettres et humanités

300, allée des Ursulines, Rimouski (Québec) G5L 3A1

1914-2014 : souvenirs de l'*Empress of Ireland*

Il y a cent ans sombrait au large de Sainte-Luce l'*Empress of Ireland*, un flamboyant paquebot transatlantique. Cette catastrophe, qui coûta la vie à plus de 1000 personnes, a marqué à jamais l'imaginaire des

Bas-Laurentiens. Le souvenir de la tragédie, cristallisé au Site historique maritime de Pointe-au-Père dans un musée qui lui est spécialement dédié, a été ravivé en cette année 2014 à la faveur du centenaire de l'événement; une série d'activités de commémoration ont été organisées à Rimouski.

Éditorial 2014

La revue *L'Estuaire* participe à ce mouvement avec un numéro à saveur maritime. Le premier article, fruit du travail de John Willis, revisite l'histoire de l'*Empress* à travers celle plus large des mouvements migratoires en Amérique au tournant du XX^e siècle. L'auteur nous livre un portrait des individus et des groupes présents à bord du palais flottant, faisant vivre l'itinéraire particulier de plusieurs d'entre eux. Le second article du numéro, écrit par Jean Cloutier, dresse ensuite le portrait d'un objet d'histoire maritime méconnu de notre patrimoine, soit les bateaux-phares. Le décor de l'estuaire du Saint-Laurent sert également de toile de fond pour le troisième texte de Georges Pelletier et Lynda Dionne, qui porte sur les difficultés de la navigation autour des îles Verte et Saint-Barnabé.

Outre les habituelles chroniques de Pierre Collins (« Vieux écrits ») et Jean-François Rioux (« Livres à lire »), le numéro est complété par une importante contribution de Mario Mimeault à l'histoire socioéconomique rimouskoise. Il nous fait découvrir, à travers l'itinéraire de l'entrepreneur Samuel Bradley, tout un pan de l'histoire de l'industrie forestière régionale du 19^e siècle.

Enfin, il faut souligner cette année la parution d'un tout nouveau *Cahier de l'Estuaire* – le sixième de la série – sur l'histoire du moulin de Sainte-Luce, fruit d'une recherche menée par Béatrice Chassé. Ce cahier deviendra assurément une référence fort utile pour tous les chercheurs s'intéressant à l'économie préindustrielle de la région. Je tiens par ailleurs à souligner l'apport significatif de Pierre Collins à cet ouvrage; son dévouement est lié de près au succès de cette entreprise.

Bonne lecture à tous!

Jean-René THUOT
Directeur de *L'Estuaire*

Passagers vers l'éternité¹

*John Willis*²

Le 28 mai 1914 en fin d'après-midi, l'*Empress of Ireland* quitte le port de Québec à destination de Liverpool. C'est le premier voyage de l'année en direction est, à partir de Québec. Le vaisseau va connaître une fin tragique, puisqu'il va couler au large de Sainte-Luce-sur-Mer, à 6 kilomètres à peine de la rive sud du Saint-Laurent. À 2 h, par une nuit noire et brumeuse, il entre en collision avec un charbonnier norvégien, le *Storstad*, en route

pour Montréal. Il s'agit de la plus grande catastrophe maritime de l'histoire du Canada. Auteurs et historiens ont abordé le sujet à leur manière, mettant l'accent tantôt sur le récit du naufrage (Zeni) tantôt sur le paquebot comme témoin de son époque (Grout)³.

Pour notre part, nous souhaitons nous arrêter aux passagers qui étaient à bord. Qui

étaient-ils? En quoi nous renseignent-ils sur la situation socio-économique canadienne de l'avant-guerre? Dans le cadre de cette analyse, nous examinerons un phénomène capital à cette époque de notre histoire : le mouvement migratoire. Il s'agit d'un phénomène structurant, dans un pays en pleine construction. Les gens se déplaçaient beaucoup à cette époque. Les axes de déplacements se déployaient à



Figure 1 : Émigrants à destination du Canada, vers 1910. Les personnes sur cette photo voyageaient à bord de l'*Empress of Ireland*. Glenbow Museum, NA-1960-1.

l'échelle du continent, comme nous le rappelle l'étude de Mario Mimeault en rapport avec les Canadiens français. Chez les Canadiens anglais, les déplacements à l'intérieur du pays se font par milliers. Une armée de 57 000 travailleurs saisonniers déferle en 1912 sur les trois provinces des prairies, voulant ainsi trouver de l'emploi dans le secteur des récoltes de blé⁴. On se déplace un peu partout en Amérique du Nord. On pourrait en dire autant pour l'ensemble de la planète.

Le fait de se déplacer de part et d'autre de l'Atlantique, et non seulement à l'échelle du continent, est à la fois symptomatique et constitutif de cette société moderne. Bruno Ramirez nous l'a démontré dans son *On the Move*⁵. Au début du XX^e siècle, le Québec est le carrefour d'au moins deux mouvements migratoires. D'une part, les Canadiens français continuent de quitter massivement la vallée du Saint-Laurent pour certaines régions des États-Unis, notamment la Nouvelle-Angleterre et le Mid-Ouest. D'autre part, des immigrants de pays étrangers, entre autres de l'Italie, débarquent à Montréal. Il y a des départs massifs et il y a des arrivées massives. (figure 1) Il n'y a pas contradiction : nous avons affaire à des volontés spécifiques, voire même distinctes. Dans un plus récent ouvrage, Ramirez souligne en quoi les sociétés américaine et canadienne se prolongent l'une dans l'autre, tellement la migration transfrontalière est importante. Bon nombre d'immigrants venus coloniser le Canada vont, après quelques années, prendre le chemin des États-Unis. Ces « réémigrants » suivent un itinéraire sem-

blable à celui des Canadiens « de souche » qui, depuis le XIX^e siècle, partent régulièrement pour les États-Unis, de manière saisonnière ou permanente. Le Canada qui s'urbanise et s'industrialise dans la période 1890-1914 est un pays qui partage un marché migratoire commun avec son puissant voisin américain. Nous avons affaire à un phénomène important, mais, hélas, peu étudié de notre histoire⁶.

Les passagers qui se trouvent à bord de l'*Empress* s'inscrivent dans la dimension internationale du mouvement migratoire, fort bien desservie par les grands paquebots qui font la navette entre les principaux ports européens (Liverpool, Le Havre, Hambourg) et nord-américains (New York, Québec et Montréal). Nous verrons en même temps que le caractère complémentaire des échanges migratoires canado-américains oriente le mouvement de nos passagers. Le vagabondage, dit le poète, est la danse du paysage, surtout à cette époque. Dans le cas présent, nous avons affaire à une danse plutôt macabre, qui a marqué tant les esprits que le littoral du Bas-Saint-Laurent.

Dans un premier temps, notre texte s'attardera sur le Saint-Laurent, voie obligée par où passent les sortants et les arrivants transatlantiques. Après avoir rejoint nos passagers de l'*Empress of Ireland* lors de leur embarquement, nous donnerons quelques précisions sur leur destination et leur destin à partir des journaux d'époque et diverses sources biographiques. Nous le ferons classe par classe, les paquebots étant dans une certaine mesure



Figure 2 : Brochure-horaire, *Around the World: Canadian Pacific Route* (Autour du monde. Itinéraires du CP), avril 1909.

Archives MCH, 2012-H0018.4-4.

des pyramides flottantes qui reproduisaient l'organisation de la société tout entière.

Le fleuve en 1914

Autrefois, l'hiver faisait de Québec un port ouvert sept mois dans l'année. En 1914, il fallait attendre le printemps pour l'ouverture de la navigation. Jean Provencher relate comment, en mars 1909, l'espace extérieur du bassin Louise reprend vie : les coups de

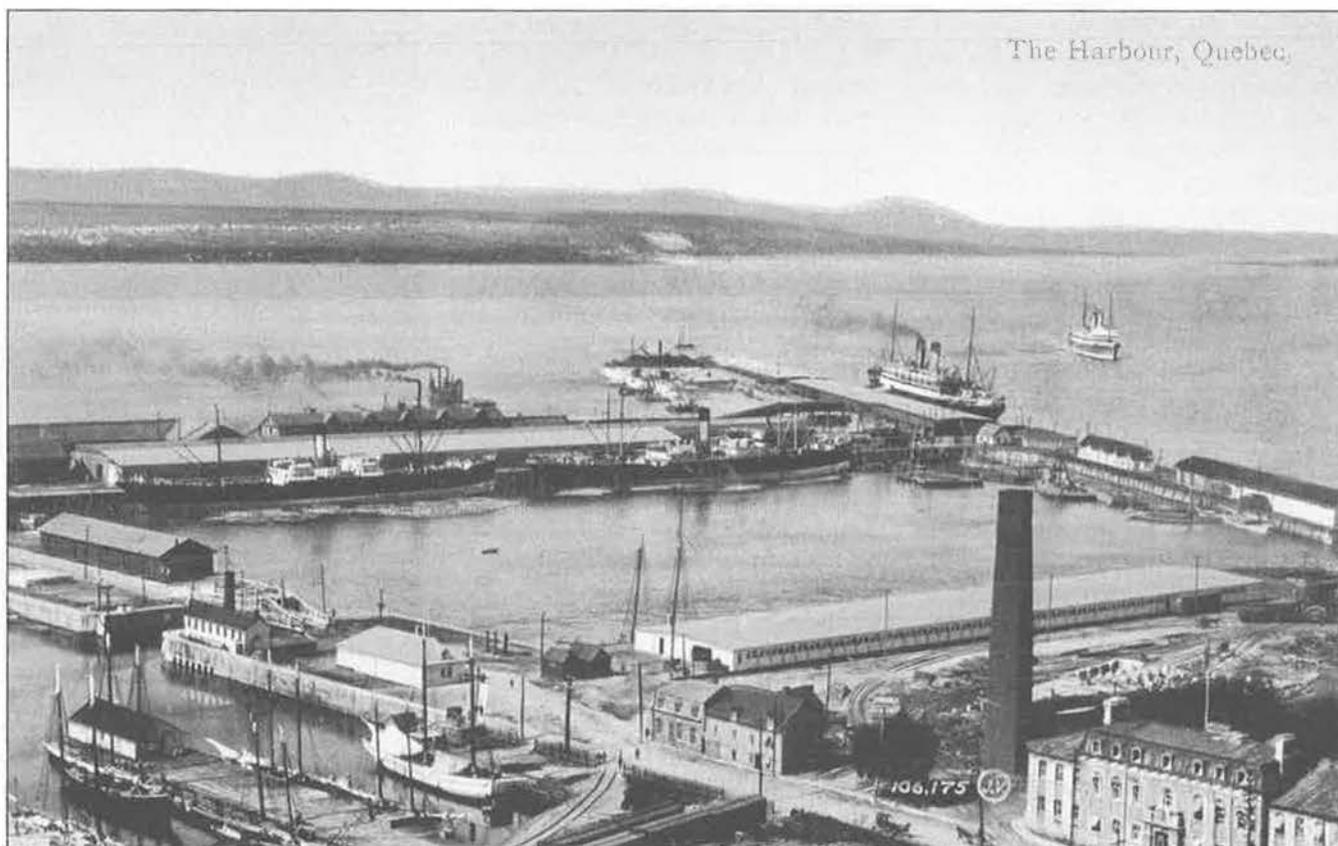


Figure 3 : Le Port de Québec, 1910. Le bassin Louise figure au centre et le quai du Canadien Pacifique à droite.
Bibliothèque et Archives nationales du Québec, CP027439, CON.

marteaux et de masse résonnent alors qu'on prépare les bateaux pour le début de la saison⁷. (figure 3) Divers vapeurs, remorqueurs et navires d'agrément se refont une beauté. Parmi eux, il y a l'*Eureka*, remorqueur construit en 1893 à Glasgow, qui sert au transport des pilotes entre la station de pilotage de Pointe-au-Père et les navires rentrant ou sortant du fleuve Saint-Laurent. Ce n'est pas le meilleur vaisseau au monde; les pilotes se plaignent de sa tenue sur l'eau. Pour l'*Eureka*, la saison n'est pas encore commencée. C'est seulement à la mi-avril que l'on installe les bouées servant à marquer le chenal de navigation en amont et

en aval de Québec, après quoi l'*Eureka* peut se mettre en route pour le bas du fleuve.

En 1914, les premiers paquebots transatlantiques n'arrivent pas avant le 28 avril. L'automne précédent, l'*Empress of Britain* a été le dernier à quitter Québec, soit le 27 novembre, deux semaines après l'*Empress of Ireland*. Il est rare de voir les paquebots à Québec avant la fin du mois d'avril : les compagnies d'assurances exigent ce délai. D'autres types d'embarcations peuvent arriver plus tôt. Ainsi, le *Wacousta*, un charbonnier, est arrivé devant Québec le 13 avril 1913⁸. Alain

Franck nous rappelle qu'on retrouve un grand nombre de charbonniers sur le fleuve à cette époque et que ces derniers pratiquent une conduite agressive.

Les incidents impliquant des charbonniers ne sont pas rares à l'époque. Il y a collision sur un tronçon étroit du chenal sud du fleuve (Beaujeux), au large de la ville de Montmagny, le matin du 18 septembre 1914, entre le charbonnier *Lingan* et le *S.S. Montmagny*, vaisseau du gouvernement. Le *Lingan*, en provenance de Sydney (Nouvelle-Écosse), chargé de charbon, heurte le *Montmagny* par bâbord (côté gauche) et cause

son naufrage; 14 personnes à bord du *Montmagny* perdent la vie⁹. En 1912, il y a collision, en Gaspésie, entre le charbonnier *Helvetia*, voyageant pour le compte de la Dominion Coal Company et l'*Empress of Britain*; ils se sont perdus de vue un après-midi dans le brouillard près de Pointe-à-la-Renommée. À cette occasion, l'*Empress* a le dessus, sa proue passant à travers la coque de l'*Helvetia* comme un couteau dans le beurre. L'incident ne fait heureusement pas de victimes, l'équipage du charbonnier, incluant les « stokers » (chauffeurs) chinois, réussissant à se rendre sains et saufs sur le paquebot de la CP¹⁰. Bien des dangers guettent navigateurs et navires à l'époque, alors

que le trafic maritime est des plus intenses. Le fleuve est la voie maritime et commerciale par excellence du Canada, à une période de son histoire où l'immigration, la colonisation de l'Ouest et le développement économique sont tous en croissance. Il y convergence entre ces trois courbes.

Rappelons l'appétit quasi insatiable pour le charbon d'un Canada en pleine industrialisation. En 1913, on importe au port de Québec 283 000 tonnes de houille, 51 000 tonnes d'antracite et 434 000 tonnes de coke. Près du bassin Louise se trouve l'entrepôt de la Dominion Coal, d'une capacité de 19 000 tonnes, et celui de la Nova Scotia Steel and Coal, de même

taille (20 000 tonnes)¹¹. D'autres entrepreneurs louent à l'occasion des terrains de la Commission du Havre pour y stocker le charbon. D'importants consommateurs de charbon se trouvent dans les parages. Autour du bassin Louise se trouvent les gares et cours de triage de trois lignes ferroviaires, sans parler des trains de la Commission du Havre. Toutes les locomotives, de même que les paquebots, fonctionnent au charbon. Bon nombre de résidences et de manufactures sont chauffées au charbon. Il n'y a donc rien de surprenant au fait que, le 29 mai, deux charbonniers en provenance de Sydney aient été occupés à décharger leur cargaison au port. Et ce n'est pas le fruit du hasard si



Figure 4 : Vue intérieure de l'édifice pour immigrants, Port de Québec, vers 1900. Bibliothèque et Archives Canada, PA-048697.

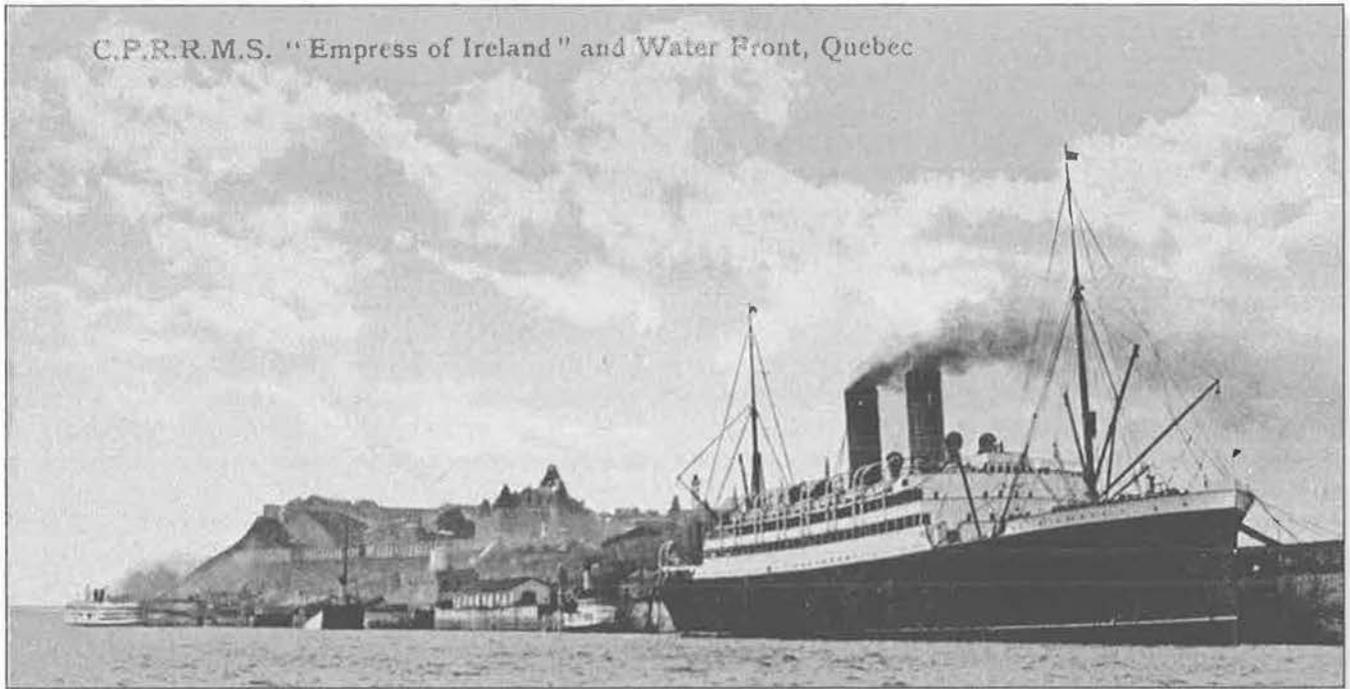


Figure 5 : L'*Empress of Ireland* et les berges de Québec, vue du fleuve, vers 1906-1914.
Valentine and Sons Publishing Co. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Collection Magella Bureau P-547, S2, SS3, D3, P1.

un certain M. Boivin, charretier, se soit trouvé près de la rue Dorchester, dans la basse ville de Québec, dans l'après-midi du 28 mai 1914, avec son véhicule chargé de charbon. Boivin s'est arrêté à un passage à niveau, mais son cheval a pris panique au passage d'un train et a heurté un des wagons. Nous présumons que le cheval en est mort; Boivin, pour sa part, n'a subi qu'une blessure mineure à la tête¹². Comme le pétrole de nos jours, le charbon était alors un produit stratégique et omniprésent. Il était source de richesse et d'accidents.

Le charbon n'est pas l'unique produit à transiter par le port de Québec. On peut signaler les exportations de blé, le silo de la Great Northern pouvant contenir à lui seul 1 million de boisseaux. Ce

silo est détruit par un incendie en 1909 et reconstruit en 1913-1914. Port d'exportation depuis son origine, Québec devient après 1900 un port d'importation, qui a pour mission d'alimenter le boom de l'économie canadienne. Il y arrive du charbon, des textiles, des produits alimentaires et des immigrants. Au cours de l'année 1913-1914, il débarque à Québec plus de 225 000 passagers, dont la majorité (70 %) a voyagé en 3^e classe¹³. Il est probable qu'il s'agissait, dans la plupart des cas, d'immigrants.

Québec est une porte d'entrée d'importance capitale pour l'immigration au Canada. Pour la seule journée du 28 mai 1914, quelque 2 900 personnes, arrivées dans sept paquebots différents, débarquent à Québec. L'*Empress of Ireland* avait déchargé

1 100 passagers, le 22 du même mois. Selon le manifeste des passagers, ceux-ci se dirigent surtout vers la province de l'Ontario et les trois provinces des Prairies – Manitoba, Saskatchewan, Alberta – et, dans une moindre mesure, vers la Colombie-Britannique et le Québec. Il y a parfois des gens qui veulent poursuivre vers les États-Unis. Une équipe d'agents de l'Immigration américaine, moins nombreuse que l'équipe canadienne, assure le contrôle des arrivants qui désirent passer au sud de la frontière. L'élan migratoire qui passe par les quais de Québec se poursuit tout au long de l'été 1914. À l'automne, soit après la déclaration de la guerre, on trouve entre 5 000 et 8 000 citoyens de l'Allemagne et de l'Empire austro-hongrois échoués dans les rues de Montréal. Comme ce sont pour

la plupart des hommes (réservistes) en âge de servir, la *Board of Trade* de la métropole y voit des individus potentiellement dangereux et décide de prévenir le gouvernement et la police fédérale¹⁴.

Le paquebot *Empress*, lieu de convergence

Le matin du 28 mai, l'*Empress of Ireland* s'apprête à quitter Québec pour Liverpool. Paquebot moderne dont le voyage inaugural remonte à 1906, l'*Empress* est une véritable ville flottante qui peut recevoir jusqu'à 1 500 passagers. (figure 5) Un personnel de 420 employés s'occupe des passagers et du navire. Ces employés sont répartis en trois départements. Le service de pont (deck department), composé de 59 marins et officiers qui s'occupent de la navigation. Le service des machines, qui regroupe 134 hommes qui ont la responsabilité des moteurs et de l'ensemble des machines installées dans la cale et qui font avancer le paquebot. Ce sont eux qui assument notamment le travail pénible et fastidieux qui consiste à charger les fournaies de charbon. Il y a enfin le service du commissaire de bord (Purser's department) qui regroupe stewards et stewardesses (préposés au service des cabines et des restaurants), personnel de cuisine, préposés aux chambres, serveurs aux bars, etc., soit au total 222 personnes. La vaste majorité de ces employés sont des hommes, qui constituent donc un monde essentiellement masculin¹⁵.



Figure 6 : Sabena Barbour, probablement au cours des années 1890.

Archives MCH, IMG2013-0168-0175.

Depuis quelques jours, on se dépêche de charger tout ce qu'il faut pour le voyage : nourriture et boisson. Il y a un grand entrepôt frigorifique près du bassin Louise, ce qui facilite le transbordement des aliments. On trouve amplement de charbon près du quai de la CP : il faut en charger jusqu'à 4 000 tonnes, l'*Empress* en consommant 2 400 tonnes par voyage. Il s'agit d'un travail salissant, pour les débardeurs comme pour le paquebot. Il faut laver tous les ponts entre le chargement du charbon et l'entrée des passagers. Draps, nappes et autres linges de maison arrivent, tout propres, des buanderies de Québec. Nous ignorons combien de gens pouvaient être occupés par ce travail. Adrian Jarvis calcule qu'il y a à Liverpool, à la même époque, 40 000 articles

à laver par paquebot et qu'une telle demande – tous paquebots confondus – fait rouler 369 buanderies et donne du travail à 4 000 personnes¹⁶. Chaque paquebot donne sans doute du travail à des douzaines de blanchisseuses à Québec. L'*Empress* va transporter pour 1 million de dollars en lingots d'argent en provenance de Cobalt et à destination de Londres. Et on trouve quelques centaines de sacs de courrier, les navires de la CP recevant une subvention des Postes pour assurer le transport du courrier.

En termes de logistique, il y a toutes sortes des choses à surveiller et à coordonner. Pour ce faire, la CP dispose de divers bureaux : billets et renseignements, bureau d'Immigration, département des voyageurs trains et paquebots, tous équipés d'un téléphone. Il y a un téléphone au quai *Empress* et même à bord du navire – les paquebots de la Compagnie Cunard disposent d'arrangements semblables à New York. Les passagers arrivent souvent le matin même, la voie ferrée les amenant jusqu'au quai. Certains ont peut-être séjourné un jour ou deux à Québec, en attendant le départ. Exceptionnellement, la peintre Emily Carr a passé dix jours à Québec avec sa sœur, avant d'embarquer sur l'*Empress* à destination de Liverpool, en 1910¹⁷. Certains passagers descendent au Château Frontenac, prestigieux établissement agrandi en 1908-1909. C'est ce que fait Mme Paton, née Ethyl Grundy, épouse d'un riche homme d'affaires de Sherbrooke. Les frères Allan

(Andrew Alexander et Hugh Andrew), riches héritiers du fondateur de la Allan Line, séjournèrent également au Château. Ils attendaient l'arrivée du tout nouveau paquebot de la compagnie, l'*Alsatian*.

Pour les plus petits budgets, il y a l'hôtel Neptune, au 115, Côte de la Montagne, non loin de la basse ville et du port. (figure 6) Sabena Barbour, veuve et immigrante anglaise, y séjourne avec ses filles Florence et Evelyn. Elles arrivent de Silverton, ville située au bord du lac Slocan, à l'intérieur de la Colombie-Britannique. Sabena n'appartient pas au beau monde. Elle a immigré au Canada dans les années 1890 avec son mari Thomas qui a trouvé du travail comme *teamster* (conducteur d'attelage) dans le district minier de Kootenay, en Colombie-Britannique¹⁸. En mai 1913, Thomas meurt dans un accident. Sabena reste sur place et décide, en 1914, d'aller voir sa famille en Angleterre. Cinquante ans plus tard, Florence, sa fille, se souvenait encore de son départ : « I was very tearful and unhappy about leaving all my school friends behind, they all came down to the wharf with us to see us off but as we intended to come back again I consoled myself, it would not be long until I saw them all again¹⁹ ». Les jeunes filles sont excitées, car leur mère a pour elles dans ses bagages deux belles robes de velours brun faites par leur grand-mère. Les robes sont trop grandes et Sabena devra les ajuster pendant le voyage afin que ses filles puissent les revêtir au moment de leur arrivée en Angleterre. La famille Barbour voyageait en deuxième classe, tandis que M^{me} Paton, bien sûr, était en première.

Une fois les passagers à bord de l'*Empress*, il reste à embarquer leurs valises et leurs malles. Les bagages sont transportés à l'aide de diables, certains vers les cabines, d'autres dans la cale du vaisseau. Enfin, les 1 057 passagers sont prêts à partir.

Les passagers

Qui trouve-t-on à bord de l'*Empress* lors de son voyage fatidique? La réponse facile serait la suivante : 87 personnes en première classe, 253 en deuxième classe, 717 en troisième classe. Le navire n'est pas plein, il aurait pu transporter 500 passagers de plus. Avant de donner plus de détails sur certains des passagers, arrêtons-nous sur leurs destinations. On dispose de renseignements sur la destination de 88 % des passagers. Ceux-ci se répartissent entre trois grandes destinations.

Principales destinations²⁰

Angleterre	436
Empire russe	167
Empire austro-hongrois	107

La majorité des passagers se rendent donc en Angleterre. Il n'y a rien de surprenant à cela, quand on sait l'importance de l'immigration en provenance du Royaume-Uni. En 1909-1910, le Canada accueille 60 000 immigrants du Royaume-Uni et ce chiffre monte à 150 000 en 1912-1913 et à 142 000 l'année suivante, toute une vague. L'Empire russe englobe alors la Pologne (Varsovie) et la Finlande. Au sein des passagers, le contingent russe compte 78 Finlandais qui se dirigent vers Helsinki. Le troisième rang est occupé par des gens en route pour l'Empire austro-hongrois. Ils sont plus de 30 000 à

venir s'établir au Canada en 1913-1914. Enfin, on trouve quelques dizaines de passagers pour chacun des pays suivants : l'Allemagne (44), l'Italie et la Suède (29 chacune), la Norvège (25), l'Écosse (24). Parmi ces derniers, il y en a un qui se dirige vers Govan (près de Glasgow), la ville même où l'*Empress* a été construit en 1905.

Afin de brosser un portrait plus précis des passagers, nous allons procéder par classe. Nous ajouterons en même temps quelques propos sur leur destin ultime. Le choix des individus et groupes s'appuie sur leur caractère représentatif par rapport aux mouvements migratoires de l'époque. Nous nous attardons sur les détails précis de leurs déplacements afin de mieux souligner en quoi le naufrage vient interrompre un itinéraire migratoire (ou touristique) bien en marche.

Les passagers de première classe

- Edward et Susanna Seybold demeurent à Ottawa, coin Elgin et Cartier, dans une somptueuse résidence surnommée Seybold Castle. Edward est un homme d'affaires (marchand en mercerie, manufacturier de meubles de bureau, entre autres choses) qui a beaucoup voyagé. Il a déjà traversé l'Atlantique 43 fois; sa femme et lui ont fait la traversée ensemble 23 fois. Le 28 mai était le jour de leur 41^e anniversaire de mariage. Edward survivra au naufrage, Susanna y disparaît; on ne retrouvera jamais son corps. (figure 7)
- Clayton Burt, de Toronto, voyage seul, laissant derrière lui sa femme et ses deux fils. Burt est

le gérant à Toronto de la compagnie Russel Motor Works qui fabrique des automobiles. Cordonnier bien chaussé, Burt et sa famille possèdent deux voitures. Son fils de 19 ans l'aurait déposé en auto à la gare de Toronto (Union Station) avec sa malle. Burt arrive à Québec par le train. Il survivra au naufrage de l'*Empress*, n'ayant subi que quelques blessures mineures. Déterminé à se rendre malgré tout en Angleterre, il se rendra, par train, jusqu'à Providence, au Rhode Island, et de là à New York, où il a l'intention de monter à bord du *Carmania*, un vaisseau de la Cunard. M. Burt avait à faire en Angleterre où il devait inspecter des usines d'automobiles. De toute évidence, rien ne pouvait le faire renoncer à son projet²¹.

- Lawrence Irving et Mabel Hackey. Il s'agit d'un couple marié avec enfants. Ce sont deux vedettes de théâtre de Londres qui ont récemment terminé une tournée au Canada. Tous deux vont mourir dans le naufrage. De Mabel, il ne subsistera rien. Le corps d'Irving, emporté par le fleuve, est retrouvé sur une plage, en aval de Rimouski, quelques jours plus tard. Il portait encore une bague gravée aux initiales L I pour Lawrence Irving, ce qui a facilité l'identification du corps. Irving préparait une pièce devant porter sur Napoléon Bonaparte. Le manuscrit disparaît avec l'acteur dans les



Figure 7 : Edward Seybold, 1879.
Bibliothèque et Archives Canada, MIKAN n° 3447645.

eaux du fleuve. Gageons que – ici nous nous inspirons de l'ouvrage *Popular Culture in London* d'Andrew Horrall – le thème de Napoléon aurait pu trouver écho dans un spectacle de music-hall, dans un film ou sur un terrain de football, tellement le showbiz anglais est fait de produits complémentaires et de célébrités interchangeables²².

- Louis Gosselin était un des très rares Canadiens français à bord de l'*Empress*. Gosselin est l'avocat brasseur d'affaires par excellence²³. Originaire de Saint-Alexandre-d'Iberville, installé à Montréal en 1906, il est partenaire dans l'étude juridique Gosselin, Leblanc, Calder et Leblanc. Il s'occupe du développement d'entreprises : Arena Amusement Limited, Industrial

Finance Corporation, Canadian Graphite, Detroit United Railway, etc. La liste est longue, sans compter les immeubles qu'il possède à Montréal. Son plus récent projet est la Energite Explosives Company de Haileybury, Widdifield et Renfrew (Ontario). La compagnie, comme son nom l'indique, fabrique du matériel pour explosifs. Le gérant de l'Energite, Lionel Kent, est également à bord de l'*Empress*; les deux partagent une même cabine. Ils se rendent en Europe sans doute pour faire la promotion de leurs produits. En cette veille de guerre mondiale, nous pouvons comprendre qu'il s'agissait d'un secteur d'affaires des plus prometteurs! Gosselin survit au naufrage.

Alors que le vaisseau gîte à 45 degrés, il glisse le long du pont et atterrit dans un bateau de sauvetage sans même toucher l'eau. Sa femme, Aldéa Bélanger, qui est alors en visite dans sa parenté à L'Islet, se trouve sans le savoir pas très loin de l'endroit où a lieu la catastrophe. Dans les jours suivants, Gosselin fera une sortie virulente contre les membres de l'équipage du *Storstad*. Il prétend qu'ils ne sont pas venus à la rescousse des victimes du naufrage. Ses propos seront repris dans les journaux de Rimouski et de Montréal (*La Patrie*) : « Ces gens-là sont indifférents aux malheurs de leurs semblables et il ne leur fait rien de les voir mourir comme des chiens », peut-on lire dans *La Patrie*²⁴ du 1^{er} juin. Plus tard dans sa vie,

Gosselin deviendra bienfaiteur de la paroisse de Saint-Alexandre d'Iberville. Il paiera de sa poche les vitraux de l'église. Son corps repose dans une crypte, sous l'église. Peut-être que ce qu'il a vécu le 29 mai 1914 lui a donné ce qu'on appelle en anglais *fear of god*, la crainte de Dieu.

En première classe, on trouve un mélange de gens qui voyagent, certains pour affaires, d'autres pour le plaisir. Cedric Gallagher et sa mère Charlotte (résidents de Winnipeg) ont décidé de réserver une place sur l'*Empress* à la toute dernière minute. Cedric est allé à Québec chercher leurs billets le 27 mai, la veille du départ du navire. Ils étaient en visite chez la sœur de sa mère, domiciliée à Westmount, quand ils ont soudainement pris cette décision. Ils avaient l'intention de se rendre en Europe, depuis l'Angleterre, Cedric devant étudier la médecine en Allemagne. Le père de Cedric, Robert Gallagher, devait les rejoindre au cours du mois d'août. Les Gallagher, des gens aisés, pouvaient se payer ce genre de voyage. Ils appartenaient à ce nouveau type de touristes transatlantiques dont parle Cecilia Morgan dans son ouvrage *A Happy Holiday*. Chez les bourgeois canadiens anglais, en cette fin du XIX^e, début du XX^e siècle, il est de bon ton de faire la traditionnelle grande tournée de l'Europe, et la Grande-Bretagne fait partie intégrante du parcours, comme si cette expérience de tourisme pouvait élargir les horizons des Canadiens tout en confirmant leur identité britannique et leur sentiment d'appartenance à l'Empire²⁵.

Il n'y aura pas de retrouvailles en Europe. Cedric survit, mais sa mère est emportée sous l'eau, le cou emprisonné par une corde. C'est un Cedric complètement démoli, hagard, qui accompagne le corps de sa mère à la gare Bonaventure de Montréal. On en fait état dans le *Toronto Daily Star*²⁶. Les journaux rapportent ainsi dans les tristes détails la situation de plusieurs personnes en vue. On apprend ainsi que la famille O'Hara pleure la perte de Robert, financier et courtier en valeurs mobilières de Toronto. Personne n'ose annoncer le décès au père de Robert, Henry Robert Sr., qu'on juge trop vieux et trop fragile pour supporter pareille nouvelle. Le lecteur devient complice d'une tragique mise en scène²⁷.

Les passagers de deuxième classe

Le tourisme est un phénomène de déplacement aux fins de loisirs. Certains visitent les cathédrales d'Europe ou les musées, les collines de la Toscane, Notre-Dame de Paris ou le Westminster Abbey de Londres. Cependant, le tourisme ne peut se faire en solo. Il faut des figurants. Selon Cecilia Morgan, le tourisme est un exercice de performance. Les guides, serveurs, et gens de la place font partie de la visite autant que le touriste lui-même²⁸. Anne-Marie Pallardy et Alfred Dubuc constatent qu'il y a un nouveau maître d'hôtel et une nouvelle femme de chambre, lors de leur traversée sur l'*Empress of Britain*, de Halifax à Liverpool, en 1909. Les habitudes, qui se prennent et se brisent, font partie des anecdotes de voyage²⁹. À bord des paquebots, le tourisme est affaire de représentation. Par leur habillement, leur discours et leur attitude

sur le pont, les gens de première classe affirment leur statut social supérieur. Les voyageurs de deuxième ne jouissent pas du même statut social, mais la dignité ne leur fait pas défaut. Sur l'*Empress*, parmi les 253 personnes voyageant en 2^e classe, on trouve un important contingent de membres de l'Armée du Salut : 171 personnes qui se rendent au congrès mondial de l'organisation, qui doit se tenir à Londres du 11 juin au 12 juillet. Leurs uniformes d'un rouge éclatant, leur musique, l'orchestre qui est à bord, confèrent un prestige et un esprit de corps indéniables à ce groupe. Les voyages en groupe sont monnaie courante à l'époque, les transports par paquebot étant un *business* de masse.

David Mathias Rees, le commissaire de l'Armée du Salut au Canada, est à bord de l'*Empress*. Né au pays de Galles, il est lui-même immigré. Avant d'obtenir son poste à Toronto en 1911, il a travaillé pour l'Armée en Suède, au Danemark et en Afrique du Sud. Rees est entouré de plusieurs officiers et cadres, dont David Creighton. Né au Nouveau-Brunswick en 1863 et père de quatre enfants, Creighton demeure à Toronto. Il est accompagné de sa femme Bertha. Creighton est à la tête du département de l'immigration de l'Armée au Canada. Le but de leur programme d'immigration est de recruter des colons pour le Canada dans les quartiers populaires d'Angleterre. Faisant d'une pierre deux coups, on parvenait à peupler le Canada tout en désengorgeant les villes du Royaume-Uni. Un premier contingent de 1 100 immigrants anglais est ainsi arrivé à bord du *S.S.*

Vancouver (Dominion Line) en 1905. Quoiqu'elle ait essayé d'établir quelques colonies en Saskatchewan et en Colombie-Britannique, l'Armée s'implique surtout dans la vie quotidienne des immigrants en leur offrant de l'aide et parfois des soins médicaux. Ainsi, à Winnipeg, en 1904, elle a converti son centre d'hébergement des pauvres en hôpital (l'hôpital Grace)³⁰.

Au sein de la délégation de l'Armée du salut (figure 8), on trouve aussi un certain Edwin P. Gray. Gray est illustrateur au *Toronto Star* et au *War Cry*, le journal de l'Armée. Âgé de 26 ans, Gray a immigré d'Angleterre au Canada en 1906. Il a travaillé sur une ferme

avant d'aboutir à Toronto. Son parcours est peut-être semblable à celui d'autres immigrants britanniques. À la rubrique « religion », dans le recensement de 1911, il se décrit comme *salvationist*. C'est un croyant qui partage la même adresse que quatre autres membres de l'Armée du Salut. Teddy joue dans l'orchestre de l'Armée, composé de 30-40 personnes. L'ensemble reçoit les encouragements du commissaire Rees, peu avant le départ pour l'Angleterre. Ne revenez pas, dit-il en substance, comme l'orchestre du commissaire, revenez plutôt comme « God's band ». Rees a fait rire les membres de l'orchestre en leur rappelant qu'il n'a jamais connu de voyage « *decent* » (facile)

sur l'Atlantique au cours du mois de mai, remarque ô combien ironique. Tous ces gens : Rees, Creighton et Gray vont mourir dans le naufrage. Au total, sur les 171 membres de l'Armée du Salut embarqués, 120 perdent la vie en ce 29 mai. Les instruments de l'orchestre de l'Armée reposent, pour la plupart, au fond du fleuve³¹.

Il y a d'autres personnes en deuxième classe : des Américains de passage, en route pour l'Europe, et un certain nombre de migrants britanniques rentrant chez eux après un séjour canadien plus ou moins satisfaisant. Alice Bayles de Middlesborough (Angleterre) retourne chez elle après un

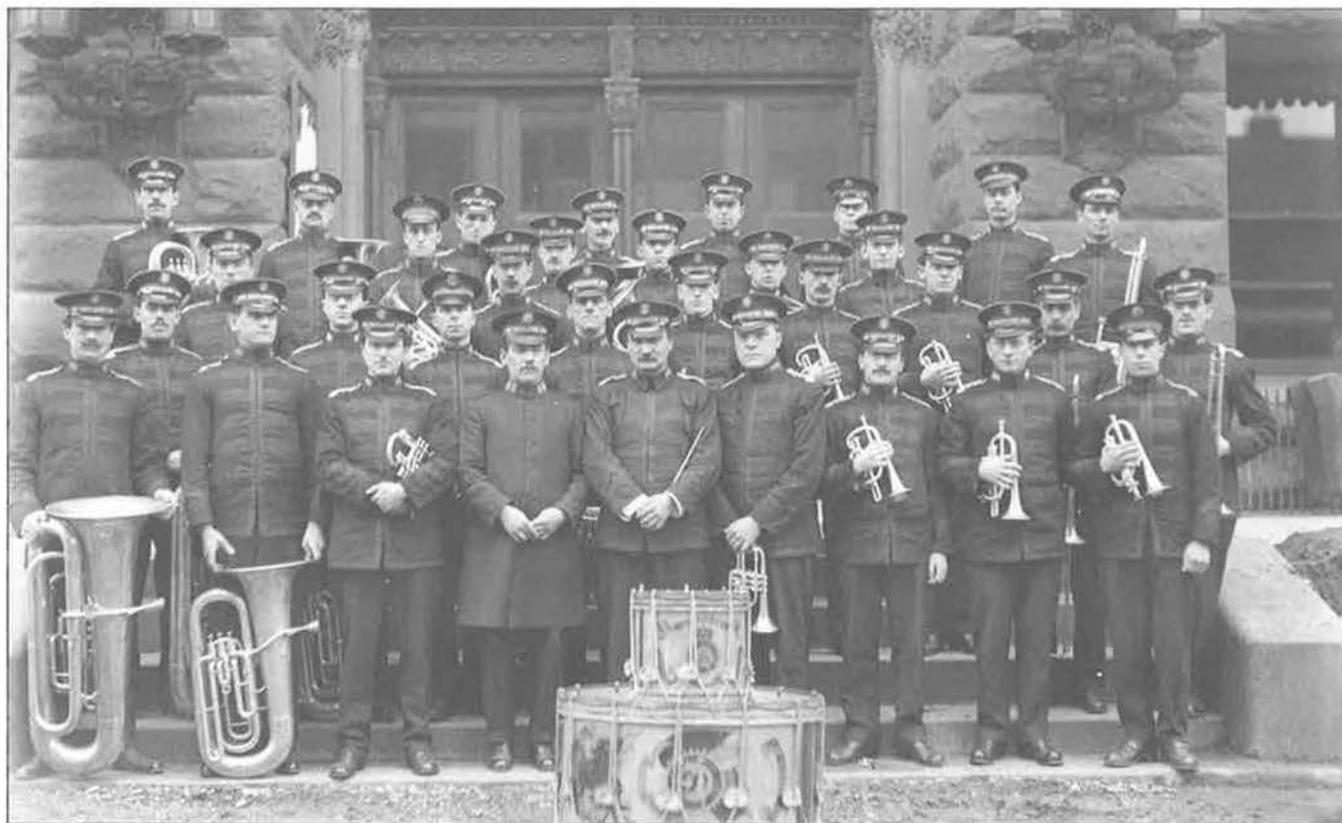


Figure 8 : Orchestre de l'Armée du Salut à Toronto, 1914.

Archives de la Ville de Toronto, 1244-1983.

séjour de 18 mois chez son oncle, à Toronto. Sans doute avait-elle trouvé du travail en terre canadienne. Son départ représente-t-il un constat d'échec par rapport à son projet d'immigration? William Shattock est arrivé au Canada en 1911. Célibataire, il avait une trentaine d'années quand il s'est établi à Nesbitt, au Manitoba. Il n'était pas pauvre, sa famille possédant une ferme à North Petherton, en Angleterre. En fait, William représente le type de candidats que favorisent les agents d'immigration canadienne en poste à Liverpool : des gens avec certains moyens, plutôt que les pauvres appartenant à la charitable *society class*³². William Shattock rentre chez lui pour reprendre la propriété familiale des mains de son père. Il envoie télégrammes et lettres pour confirmer sa date de retour. Shattock meurt dans le naufrage; sa dernière lettre arrivera à destination après la nouvelle de la catastrophe.

Christopher Halliday, immigré d'origine écossaise, meurt dans le naufrage; son ami James Dandy, plus chanceux, va survivre. Arrivé au Canada en 1899 à bord d'un navire de la compagnie Allan, Halliday s'est implanté pour de bon en sol canadien. Il a ouvert un magasin général et un bureau de poste à Pierson, au Manitoba. Sa femme et héritière conservera le bureau de poste jusqu'en 1945; les deux enfants du couple s'enracinent et demeurent au pays. Aujourd'hui, l'arrière-petit-fils (Drew Nelson) chante le blues et habite la ville de Gatineau.

Les passagers de troisième classe

Les textes portant sur l'histoire du Canada d'avant-guerre

font tous état de l'importance de l'immigration. L'image traditionnelle présente les paquebots de l'époque comme de généreux pourvoyeurs de nouveaux citoyens pour le jeune Dominion. Il y aurait lieu de nuancer ce tableau. Le Canada accueille volontiers des centaines de milliers d'immigrants britanniques. Mais les autres ne sont pas également bienvenus. La tolérance envers les « dangerous foreigners » connaît des limites. Les Noirs américains fuyant le régime ségrégationniste de l'Oklahoma et voulant s'établir ici et là en Saskatchewan et en Alberta vers 1910 ne sont pas très chaudement accueillis. En 1906 et 1908, Ottawa restreint l'entrée des Asiatiques, surtout des Indiens, au Canada. Le 23 mai 1914 arrive au port de Vancouver, en provenance de Hong Kong, le *Komagata Maru*, avec environ 400 Indiens à bord (surtout des Sikhs). Après une bataille juridique, les immigrants doivent rebrousser chemin.

Deuxième correction au tableau « jovialiste » de l'immigration : il y aurait lieu de souligner la réalité de l'émigration, tout autant que celle de l'immigration. On circule dans les deux sens sur le boulevard transatlantique, sans parler de l'axe nord-sud canado-américain. Il semble que, pour chaque personne ou presque qui s'établit pour de bon ici, il y en ait une autre qui repart pour l'Europe (ou ailleurs?) si elle en trouve les moyens... Certains partent après un certain temps, d'autres, à peine arrivés. Les migrants cherchent un ailleurs meilleur, mais, parfois, ils doivent rentrer à la maison afin de soigner des blessures causées par un événement malheureux. (figure 9)

Arthur Thomas Smart est arrivé de Liverpool par le voyage précédant le voyage fatidique et repart aussitôt, car il a reçu par télégramme la nouvelle que sa femme est malade. Smart va survivre au naufrage, il recevra même une médaille pour avoir porté secours à bon nombre de passagers. Alma Maude Assafrey quitte sa ville natale de Glasgow pour Winnipeg, début mai 1914. Son fiancé enseigne à la nouvelle École d'Art de Winnipeg, mais voici qu'après seulement quelques semaines, elle décide de retourner chez elle en Écosse. Est-ce qu'il y a eu rupture dans la relation, à la suite de son arrivée? Quoi qu'il en soit, son fiancé, Alexander Musgrove, fera le voyage jusqu'à Québec pour identifier le corps d'Alma qui a péri dans le naufrage. Costa Buhler, 55 ans, travaillait pour la CP à Régina. Il habitait sur la rue Québec, tout près du *Immigrant Hall* de la ville. Blessé dans un accident de travail, il a reçu de son employeur, à la suite d'un procès, 1 000 \$ de compensation et un billet de retour pour l'Autriche, son pays natal. Installé au Canada depuis à peine 1 an, il n'avait pas encore eu le temps de s'y enraciner³³.

Les Finlandais

On constate qu'il y avait un certain nombre de passagers voyageant seul à bord de l'*Empress*, non sans regret. Cependant il est plus commun de voyager en compagnie de ses pairs, parlant la même langue et provenant parfois de la même ville. Andrew Taavettila habite Port Arthur (Thunder Bay), destination préférée des immigrants finlandais au Canada. Sur l'*Empress*, on trouve cinq personnes de Port Arthur (Ontario), trois de



Figure 9 : Groupe d'immigrants sur un paquebot transatlantique, vers 1907-1914. Les gens sont assis car on ne leur donne pas accès à des chaises transatlantiques. Musée McCord, MP-1981.160.258.

Fort William et quatre de Sault-Sainte-Marie. Au début du XX^e siècle, les Finlandais étaient particulièrement nombreux à Port Arthur où ils représentaient 10 % de la population en 1911³⁴. Taavettila et sa famille (son épouse et son fils de 8 ans) partaient à destination de Helsinki. Cela faisait onze ans qu'il était à l'emploi de la CP. Il portait sur lui, dissimulée dans ses vêtements, une poche contenant 2 000 \$. Ils avaient peut-être l'intention de retourner au vieux pays, après un long séjour au Canada? Cet argent lui a, en quelque sorte, servi. Après le naufrage, son épouse a pu identifier le cadavre avec certitude, précisément à cause de cette somme d'argent cachée dans ses vêtements³⁵.

D'autres Finlandais étaient à bord de l'*Empress*. Il est possible que les Taavaettila entrevoyaient la possibilité d'échanger avec d'autres immigrants finlandais, dont certains viennent de la même région. Hilma Kivisto, autre citoyenne de Port Arthur, allait voir ses parents en Finlande et leur présenter leurs petits-enfants qu'ils n'avaient encore jamais vus. Le mari, A.F. Kivisto, ne fait pas partie du voyage durant lequel sa femme et ses enfants (une fille de 11 mois et un garçon de 4 ans) vont disparaître. Il viendra à Québec afin d'identifier les corps. Le *Daily News* de Port Arthur rapporte faussement qu'il aurait retrouvé le corps de sa femme³⁶. Kivisto était

également chargé d'identifier les corps de deux autres immigrés finlandais : Rafael et Charles Smedberg, un père et son fils, eux aussi des environs de Port Arthur. La veuve de Smedberg était en effet en état de choc, car elle venait tout juste de perdre son beau-frère, et avait confié la triste tâche à Kivisto. Ainsi, entre membres d'une même communauté d'immigrants, on pouvait s'entraider. Malheureusement, M. Kivisto a dû rentrer à Port Arthur sans avoir retrouvé personne.

Il y avait à bord de l'*Empress* un groupe considérable de 78 personnes qui désiraient se rendre à Helsinki. Nous supposons

qu'ils étaient tous Finlandais; 55 d'entre eux venaient de la région des Grands Lacs, des deux côtés de la frontière canado-américaine.

- État du Michigan : 21
- État du Minnesota : 10
- Port Arthur et Fort William (Ontario) : 11
- Mond (Ontario) : 12

Les spécialistes de l'immigration finlandaise au Canada ont remarqué la préférence des Finlandais pour certains types d'habitats semi-ruraux, notamment en Ontario. Ils se concentrent dans des régions où on exploite les ressources naturelles, comme dans le nord de l'Ontario et les bords du lac Supérieur. Ils choisissent la région des Grands Lacs plutôt que l'Ouest canadien, en dépit de toute la publicité que fait le gouvernement canadien en faveur des Prairies³⁷. On colonise en groupes (*clusters*). Et c'est peut-être par petits groupes, constitués de gens qui se connaissent, qu'on traverse l'Atlantique, à bord de paquebots comme l'*Empress*. Québec est un port de départ facile d'accès pour ces migrants. Rien de plus simple pour embarquer à Québec que d'emprunter un train ou un bateau à vapeur de la CP en provenance des Grands Lacs. Tout l'intérieur du continent – du nord de l'Ontario au Mid-Ouest américain – constitue un bassin pour le recrutement de passagers devant retourner en Europe. Il s'agit d'une



Figure 10 : Photo de mariage d'Egildo et Carolina Braga, novembre 1914.

Photo gracieuseté d'Ernesto Milani.

stratégie commerciale bien établie à la CP, pour les Finlandais et pour d'autres.

Les Italiens

On trouve sur l'*Empress* environ 27 personnes en route pour l'Italie. Tout comme dans le cas des Finlandais, leur présence montre que l'*Empress*, au moins pour ses voyages vers Liverpool, puise dans un bassin migratoire transfrontalier. Il n'y a qu'une seule famille au sein du groupe, mais cela ne veut pas dire que ces passagers ne se connaissent pas. Il y a trois personnes nées à

Costacciaro (en Ombrie) et huit originaires de Sassoferrato (région d'Ancone). Puisqu'il s'agit de personnes nées en Italie, mais domiciliées au Minnesota, il est possible que leurs chemins se soient croisés avant qu'elles ne se retrouvent sur les quais de Québec, peut-être sur les lieux de travail ou à l'occasion d'un mariage. Autrement dit, quand on se déplace, il est possible que ce soit avec des compatriotes.

Durant la première décennie du XX^e siècle, on assiste à une imposante vague d'immigration en provenance d'Italie : 4 700 immigrants arrivent au Canada en 1900-1901; plus de 24 000 en 1913-1914. À Montréal, l'année 1907 représente un premier pic, selon Ramirez³⁸. On emploie des Italiens dans les ateliers Angus, dans l'est de la métropole, ouverts

en 1904, ainsi qu'au nettoyage des wagons, au *Glen Yard*, près de la gare de Westmount. Cette même vague migratoire déferle aux États-Unis, entre autres sur le nord du Minnesota, à moins de 100 milles de la frontière canadienne, où se trouve une importante industrie d'extraction du minerai de fer. Le fer qu'on exploite depuis les années 1890 alimente les aciéries de MM. Rockefeller et Oliver, à Pittsburgh.

La région des gisements Mesabi (*Mesabi Iron Range*), à 60 milles au nord-ouest de Duluth, est

traversée par quatre ou cinq lignes de chemin de fer vers la fin des années 1920. Des agglomérations minières poussent autour de chaque mine, surnommées « locations » dans le patois local. Elles prennent parfois la forme de villes de compagnies, avec leur tracé rectiligne et monotone. Dans d'autres cas, surgissent des villes champignons à croissance rapide, mais désordonnée. Plusieurs conflits de travail se produisent, notamment en 1907. Ces conflits ont pour effet d'inciter les patrons à recruter la main-d'œuvre à de nouvelles sources, dont l'Italie³⁹.

Paolo Morelli, Domenico Pierpaoli, Nazzareno Lupini et le couple formé de Carolina et Egildo Braga sont à bord de l'*Empress of Ireland* lorsque le navire quitte le port de Québec, le 28 mai à 16 h 30. (figure 10) Tous arrivent du Minnesota et tous vont survivre au naufrage. Morelli et Pierpaoli sont arrivés aux États-Unis en 1912 et 1909 respectivement, en passant par Ellis Island (New York), avant d'aboutir dans le Mesabi. Pierpaoli est suivi par deux frères qui passent également par Ellis Island en direction du Minnesota, en 1913. Morelli fait périodiquement le va-et-vient entre le Minnesota et l'Italie où est restée sa femme. Au moment du voyage sur l'*Empress*, cette dernière est enceinte; leur enfant, Renato, naîtra au début de 1915. La femme de Lupini, Scholastica, tout comme celle de Morelli, est restée en Italie⁴⁰.

Egildo Braga a fait les choses différemment. Egildo habite Fayal Camp dans le Mesabi depuis la fin de 1908. Il y a rejoint son frère Carlo, arrivé d'Italie deux ans plus tôt. L'annuaire de 1909 mentionne

cinq personnes répondant au nom de Braga dans la localité de Fayal Mine⁴¹, mais le nom d'Egildo n'y figure pas. Egildo est arrivé au Minnesota en passant par New York sur le paquebot *La Lorraine* (d'une compagnie française) en 1908. Sa promise, Carolina, arrive trois ans plus tard, sur le même paquebot et par le même port d'entrée. Elle se rend directement à Fayal, où elle épouse Egildo deux semaines plus tard. Carolina et Egildo se connaissent. Ils viennent du même village de Turbigo (région de Milan) et ils sont cousins. De leur union naîtra un fils : Rino. Celui-ci voyage avec eux sur l'*Empress*, mais ne survivra pas au naufrage. Après avoir été repêchés des eaux du fleuve Saint-Laurent, les Braga retournent en Italie, dans leur village natal de Turbigo. Ils s'y marient en novembre une seconde fois, à l'italienne. Carolina accouchera d'une fille en mars 1915. D'autres enfants suivront en 1920, 1924 et 1930.

Leur histoire ne s'arrête pas là. Les Braga reviennent à Eveleth, au Minnesota, à la fin de 1920. Leur nom figure dans un document du *U.S. Department of Labor, Naturalization Service*. Egildo mesure 5 pieds 6 pouces et pèse 160 livres. Il a renoncé à son allégeance à Victor Emmanuel, roi d'Italie, souverain d'un pays étranger, et il jure qu'il n'est ni anarchiste ni adepte de la polygamie; tout cela donne à penser qu'il veut devenir complètement américain, « *full-time American* »⁴². Pourtant, en 1924, il est de retour à Turbigo avec femme et enfants, où ils vont demeurer pour le restant de leurs jours. Adieu l'Amérique!

Conclusion

Le cas des Braga, qui ont manifestement la bougeotte intercontinentale, nous rappelle qu'en 1914 et après la Grande Guerre, l'Atlantique, bien servi par de grands paquebots comme l'*Empress of Ireland* (et d'autres *Empress* et *Duchess* par la suite), fonctionne comme une voie vitale de migration entre l'Amérique du Nord et l'Europe. Le lien est interrompu pendant la Grande Guerre, mais reprend après 1918. Il s'agit d'un couloir de transhumance et d'espoir qui, nonobstant les imprudences des capitaines et les insolences des charbonniers, pénètre par la vallée du Saint-Laurent jusqu'au cœur du Québec, du Canada et des États-Unis. Le cas de l'*Empress of Ireland*, qui sombre en 1914 au fond du fleuve Saint-Laurent, nous rappelle comment la migration est une force structurante dans notre histoire. Nous sommes définis autant par nos pertes que par nos gains. Et avec le naufrage de l'*Empress*, nous avons perdu beaucoup, trop.

Notes

- 1 Je tiens à remercier pour leur collaboration à la recherche les personnes suivantes : Lorna Chisholm, Peter Holdsworth, Sonia Cancian, Elizabeth Paradis, Forrest Pass et Kerri Davis. Ma collègue Jennifer Anderson a lu une version préliminaire de ce texte, un gros merci.
- 2 John Willis est conservateur en histoire économique et environnementale au Musée canadien de l'histoire depuis 1992. Coréalisateur de plusieurs expositions, dont la plus récente traite de l'*Empress of Ireland*, il porte un intérêt particulier pour le Bas-Saint-Laurent depuis ses premiers travaux sur la villégiature à Notre-Dame-du-Portage.
- 3 David Zeni, *Forgotten Empress. The Empress of Ireland Story*, Fredericton, Goose Lane Editions, 1998. Derek Grout, *Empress of Ireland. The Story of An Edwardian Liner*, Stroud, The History Press, 2011. Voir aussi : Peter Piggott, *Sailing Seven Seas. A History of the Canadian Pacific Line*, Toronto, Dundurn Press, 2010.
- 4 W. J.C. Chermwinski, « The Incredible Harvest Excursion of 1908 », dans : *Labour – Le Travail*, 5 (printemps 1980) : p. 77. Mario Mimeault, *L'exode québécois, correspondance d'une famille dispersée en Amérique*, Québec, Septentrion, 2012. Dans son étude, Mimeault relate l'expérience d'une famille, celle de Théophile Lamontagne originaire de Sainte-Anne-des-Monts, dont la diaspora s'étend du bas du fleuve vers d'autres régions du Québec, vers la côte est des États-Unis, la Colombie-Britannique et la Californie.
- 5 Bruno Ramirez, *On the Move. French-Canadian and Italian Immigrants in the North Atlantic Economy, 1860-1914*, Toronto, McClelland and Stewart, 1991.
- 6 Bruno Ramirez, *La ruée vers le Sud. Migrations du Canada vers les États-Unis 1840-1930*, Montréal, les Éditions du Boréal, 2003 : voir la conclusion, p. 235 et suivantes.
- 7 *Le Soleil*, 20 mars 1909. Cité dans Jean Provencher, Blog : *Les Quatre Saisons* : « On s'active dans le Bassin Louise à Québec ».
- 8 *Annual Report Department of Marine and Fisheries for the Year 1913-14; Annual Report Department of Marine and Fisheries for the Year 1914-15*.
- 9 A. Franck, « Le baliseur Montmagny, une épave retrouvée dans le chenal du sud », dans *L'escale nautique* : (été 2011), p. 66-70.
- 10 UBC Archives and Special Collections, *Chong Collection*: File 236-, *Victoria Daily Times*, 29 juillet 1912.
- 11 *Annual Report Department of Marine and Fisheries for the Year 1914-15*. Voir aussi M. Vallières, *Histoire de Québec et sa région*, tome 2, Québec, (Collection Régions du Québec) Presses de l'Université Laval, 2008, p. 1124-1130, 1136.
- 12 Anecdote relatée dans le *Québec Chronicle*, 29 mai 1914.
- 13 Canada, Sessional Documents : *Annual Report of the Department of Marine and Fisheries for the Year 1913-14*. Sur le port de Québec, voir aussi : M. Vallières, *Histoire de Québec et de sa région*, tome 2, p. 1131-35.
- 14 Service des Archives, École des Hautes Études Commerciales, PO 19-B2 0016 Council Minutes of Board of Trade, 1912-1918, rencontres du 21 et le 28 octobre 1914.
- 15 David Zeni *Forgotten Empress*, p. 81, 165-166; Derek Grout *Edwardian Liner*: p. 40. Voir aussi : Frances Steel, *Oceania Under Steam: Sea Transport and the Cultures of Colonialism, c.1870-1914*, (Studies in Imperialism series), Manchester, Manchester University Press, 2011, p. 82.
- 16 Adrian Jarvis, "In Troubled Times The Port of Liverpool, 1905-1938" (Research In Maritime History No. 26), St. Johns, Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 2003, p. 21.
- 17 Emily Carr, *Sister and I. From Victoria to London*, Victoria, Royal B.C. Museum, 2011. Le manuscrit original date de 1910.
- 18 L'exploitation du minerai d'argent dans le district de Payne Mountain, au nord de Nelson, date des années 1890. Derek Hayes, *British Columbia a New Historical Atlas*, Vancouver, Douglas and McIntyre, 2012, p. 174-175.
- 19 *Archives Musée canadien de l'histoire*, 2012-H0018.52, Mémoires de Florence Barbour, 1964, p. 37.
- 20 Notre compilation s'appuie sur la liste originale des passagers disponible chez : www.sea-view-diving.com. Cette liste fut mise à jour par la consultation de sources d'époque, dont les journaux.
- 21 *Toronto Daily Star*, 1^{er} juin 1914, p. 18
- 22 Andrew Horrall, *Popular Culture in London, c. 1890-1918*, Manchester, Manchester University Press, 2001. Sur Irving et Hackney voir : *Toronto Daily Star* 30 May 1914, p. 14.
- 23 Sur les avocats brasseurs d'affaires voir : Paul-André Linteau, « Quelques réflexions autour de la bourgeoisie québécoise, 1850-1914 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 30, 1 (1976), p. 63. Il y a un autre groupe ou famille francophone du nom de Vernier à bord de l'*Empress*; d'ailleurs on trouve quelques entrées sous le nom de Vernier dans le *Montreal Directory* de Lovell pour 1912-1913. Sur Louis Gosselin voir : *Le Progrès du Golfe*, 29 mai 1914; *Toronto Daily Star*, 29 mai 1914, p. 11; *La Presse*, 30 mai 1914; François Lefebvre, « Me Louis-Aldéi. Gosselin, C.R. survit au naufrage de l'*Empress of Ireland*. Biographie et généalogie », Conférence en date du 11 septembre 2005 : <http://www.genealogie.org/famille/gosselin/pdf/Louis-Adei%20Gosselin.pdf>. Lefebvre cite comme source le journal *La Patrie*, 1^{er} juin 1914.
- 24 *La Patrie* (Montréal), 1^{er} juin 1914. Voir aussi : François Lefebvre « Louis A. Gosselin, Biographie et généalogie », Conférence prononcée à Saint-Alexandre d'Iberville, 11 septembre 2005 : <http://www.genealogie.org/famille/gosselin/pdf/Louis-Adei%20Gosselin.pdf>

- 25 Cecilia Morgan, *A Happy Holiday. English Canadians and Transatlantic Tourism, 1870-1930*, Toronto, University of Toronto Press, 2008, p. 8.
- 26 *Toronto Daily Star*, 1^{er} juin 1914, p. 4
- 27 *Toronto Daily Star*, 30 mai 1914, p. 3
- 28 Cecilia Morgan, *A Happy Holiday*, p. 16.
- 29 BANQ, P1 S1 558 P 1 « Journal de voyage d'Anne Marie Palardy et de son mari Julien-Edouard-Alfred Dubuc, 5 décembre 1909 au 5 février 1910 », entrée du 5 décembre 1909.
- 30 *Toronto Daily Star*, 30 mai 1914, p. 4. Voir aussi : R.G. Moyles, *The Blood and Fire in Canada: A History of the Salvation Army in the Dominion, 1882-1976*, Toronto, Peter Martin Associates, 1977, p. 139-150. L'Armée recevait un bonus du gouvernement anglais pour chaque immigrant recruté.
- 31 *Toronto Daily Star*, 29 mai 1914, p. 10, 11.
- 32 Voir "Report of A.F. Jury", in Canada, Department of the Interior. Annual Report, part II Immigration. Sessional Paper no. 24 (Ottawa, King's Printer 1911), p. 74. Sur Shattock voir *The Nesbitt News* (Manitoba), 3 juin 1914.
- 33 Dossier de recherche compilé par Kathy Brown. Collection de Marion Kelch.
- 34 La communauté finlandaise à Port Arthur compte 1068 personnes en 1911 et 3252 en 1931 : H. Tolvanen, "Finns in Port Arthur in the Interwar Period. A Perspective on Urban Integration", dans M.G. Karni, *Finnish Diaspora*, Toronto, Multicultural History Society of Ontario, 1981, p. 67.
- 35 *Port Arthur Daily News*, 3 et 4 juin 1914; *Toronto Daily Star*, 1^{er} juin 1914.
- 36 *Fort William Daily Times Journal*, 2 et 8 juin, 1914; *Port Arthur Daily News*, 5 juin 1914.
- 37 Varpu Lindstrom, *The Finns in Canada*, (Canada's Ethnic Groups no. 8), Ottawa, Canadian Historical Association, 1985, p. 9-17.
- 38 Bruno Ramirez, "Brief Encounters: Italian Immigrant Workers and the CPR, 1900-1930", dans *Labour - Le Travail*, 17 (printemps 1986), p. 14. Nos chiffres sur l'immigration au Canada proviennent de : *Report of the Department of Citizenship and Immigration, Fiscal Year Ended March 31, 1950*.
- 39 Curieusement, il y a grève aux ateliers Angus à Montréal, en 1908. B. Ramirez « Brief Encounters », p. 23. À propos du Mesabi voir : A.R. Alanen, « The Locations : Company Communities on Minnesota's Iron Ranges », *Minnesota History*, 48, 3 (Automne 1982), p. 94-107; William W. Folwell, *A History of Minnesota : Volume 4*, Saint Paul, Minnesota Historical Society 1930, Chapitre 1 : « The Minnesota Iron Mines. »
- 40 E. Puletti, "I naufraghi dell'Imperatrice d'Irlanda" "Novant'anni fa un'immane tragedia del mare coinvolse emigranti umbri, marchigiani e lombardi" ("The Shipwrecked Victims of The Empress of Ireland: 'Ninety Years Ago a Catastrophic Tragedy at Sea Involving Italian Migrants from Umbria, Marche and Lombardy", traduit de l'italien par Sonia Cancian.
- 41 *Hibbing Minnesota, City Directory 1912* (Ancestry.com).
- 42 U.S. Department of Labor, Naturalization Service, 3 January 1921. Voir aussi : Ernesto R. Milani "Egildo and Carolina Braga Survivors of the Sinking of the Empress of Ireland", décembre 2014. Version anglaise aimablement transmise par M. Milani.

Des phares flottants sur le Saint-Laurent

Jean Cloutier¹

Aujourd'hui, les phares du Saint-Laurent vivent une période charnière de leur histoire depuis l'adoption la loi S-215 en 2010 permettant au gouvernement fédéral de céder les phares à des municipalités, des regroupements et associations bénévoles. La dernière période marquante de l'histoire de nos phares avait eu lieu dans les années 1970 jusqu'en 1988, alors que l'automatisation de nos tours lumineuses avait ajouté la profession de gardien de phare sur la liste des métiers disparus. Toutefois, au début des années 1960, quelques-uns d'entre vous ont possiblement été témoins d'un autre changement important apporté au système d'aides à la navigation. Avec la construction du pilier du Haut-Fond Prince à l'embouchure du Saguenay, le glas avait sonné pour le dernier bateau-phare du Saint-Laurent.

L'époque des bateaux-phares en aval de Québec avait commencé en 1830 avec le mouillage de ce premier type d'amer flottant dans la traverse Saint-Roch. La Maison de la Trinité de Québec, qui était responsable de l'administration du fleuve depuis sa création en 1805, ne possédait que le phare de l'île Verte à ce moment. C'est l'amiral Henry Worsley Bayfield qui proposa ce phare flottant en plus d'identifier la position où il devait être mouillé afin de mieux assister les marins naviguant dans ce secteur étroit

du fleuve. La même année, un deuxième phare fut allumé sur la rive nord, soit celui de Pointe-des-Monts. Par la suite, quelques phares ont été érigés, mais il fallut attendre jusqu'en 1871 pour que d'autres bateaux-phares s'ajoutent au système laurentien d'illumination. Avec la Confédération en 1867, le ministère de la Marine et des Pêcheries voit le jour, mais il n'a été en activité qu'à compter du 22 mai 1868. À ce moment, la Maison de la Trinité de Québec administrait vingt-trois phares, dont un seul phare flottant situé dans la Traverse Saint-Roch inférieure. Lors des premières années qui ont suivi, le gouvernement du Canada a développé un plan national sur le transport ayant pour but d'améliorer les communications et d'encourager la colonisation et le commerce. Le 13 mai 1870, la gestion des phares exercée par la Maison de la Trinité de Québec a été abolie officiellement par voie législative. Cette gestion était dorénavant l'affaire du ministère fédéral de la Marine et des Pêcheries qui a pris en charge définitivement le contrôle total de la gestion des phares le 1^{er} mars 1871. La Trinity House de Québec a été officiellement dissoute en 1875. Sous la pression des compagnies maritimes, le nouveau ministère a commencé une autre vague de construction de phares et de mise en place de bateaux-phares. Plus d'une centaine ont été construits au Canada dans les

années 1870. Ainsi, en 1871, quatre bateaux-feux ont été ajoutés en aval de Québec afin de signaler des hauts-fonds dangereux. Le premier dans la Traverse Saint-Roch supérieure, un deuxième sur la batture de Manicouagan, un troisième sur la batture de l'île Rouge et un autre à Sandy Beach dans la baie de Gaspé.

À des périodes différentes de l'histoire du Saint-Laurent, nous retrouvons aussi des bateaux-feux à la pointe est de l'île d'Anticosti, à l'extrémité de la batture de l'île Blanche, au large du Haut-fond Prince dans l'estuaire du Saguenay et même aux abords de l'île aux Coudres. Pour quelques-unes de ces stations, plusieurs navires se sont succédé au fil des années pour accomplir cette tâche lumineuse. (figure 1)

Par exemple, le *Prince Shoal No 7* a été ancré près de la batture du Haut-fond Prince de 1906 à 1956 pour être ensuite remplacé par un autre bateau jusqu'à la construction du pilier phare. Au sud de l'île Rouge, le *Lightship No 3* a remplacé en 1923 la goélette qui marquait l'endroit depuis 1871 et a occupé ce mouillage durant toutes les saisons de navigation subséquentes jusqu'en 1961. Au bout de la batture de l'île Blanche, plusieurs bateaux se sont succédé, dont le *Lightship No 5*, le *Lightship No 23* et le *Lightship No 20*. C'est également la construction

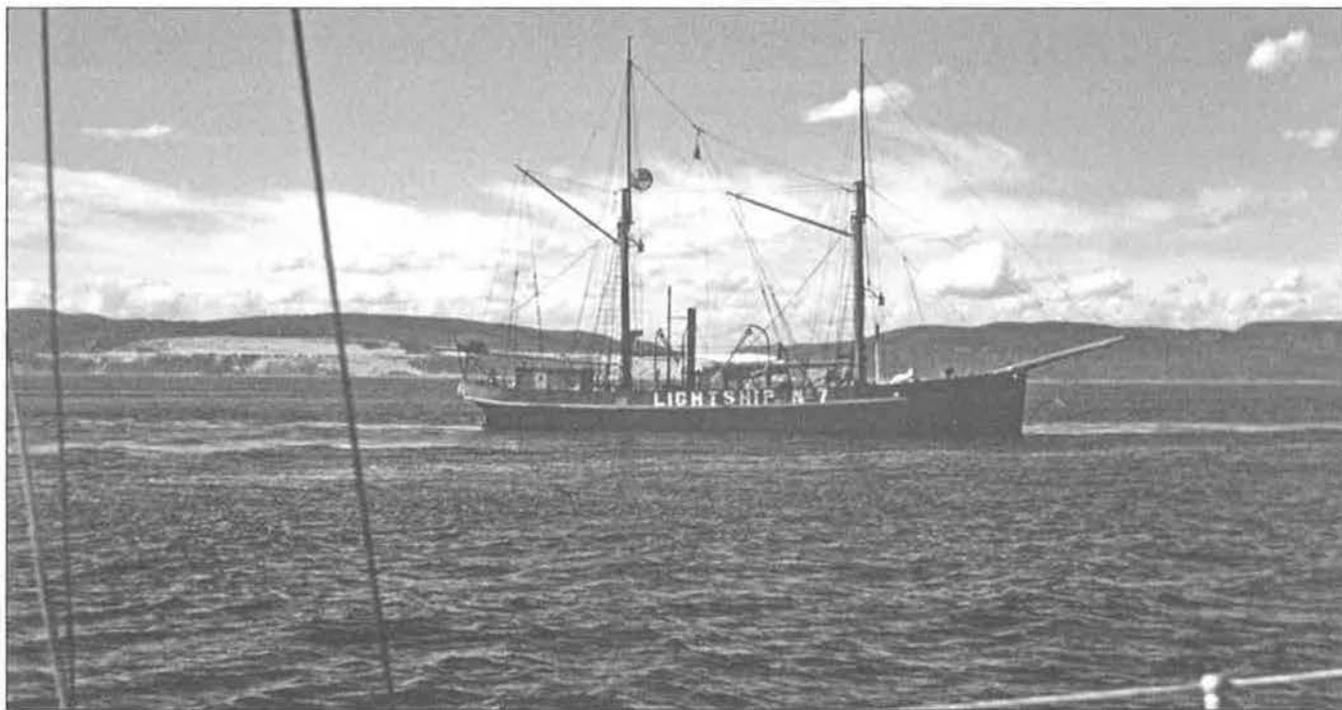


Figure 1 : Bateau-phare *Prince Shoal No 7*.
Collection : M. Paul Desgagnés.

d'un pilier phare qui a remplacé l'utilisation d'un phare flottant, en place depuis 1894. Dans la Traverse Saint-Roch, deux bateaux-feux furent utilisés, avant d'être remplacés par les premiers piliers installés dans notre région. Par contre, ceux-ci n'ont pas résisté aux rigueurs de nos hivers et furent emportés par les glaces. Un phare flottant a dû être remis en service pendant encore quelques années. Ces lumières ont été, dans la plupart des cas, entretenues par des équipages de marins des villages avoisinants.

Contrairement à plusieurs pays ayant eu recours aux bateaux-phares pour illuminer leurs côtes, ici, les rigueurs de l'hiver venaient paralyser la principale voie d'eau commerciale. Par conséquent, les phares flottants hivernaient

de décembre à avril au port de Québec ou dans un autre port de refuge. Cette période d'arrêt obligatoire servait à faire des inspections et à accomplir quelques travaux de maintenance. Chaque printemps, la flotte de bateaux-phares quittait la ville pour aller mouiller à leurs positions respectives. En réalité, un bateau-phare n'était rien de plus qu'une grosse bouée lumineuse qui nécessitait la présence d'un équipage à bord pour maintenir allumée la précieuse lumière. Plus tard, ces amers flottants ont été pourvus de corne de brume pour signaler le danger lorsque la visibilité était réduite par la pluie, le brouillard ou la neige. Les avancées technologiques ainsi que les coûts relatifs aux salaires, à la maintenance et au remplacement des bateaux ont été les causes de la disparition de

ce type d'aide à la navigation. L'apparition des bouées lumineuses automatiques et les nouvelles constructions de piliers sur lesquels il était maintenant possible d'ériger un phare ont succédé à tous ces petits bateaux ballottant au bout d'une chaîne et surmontés d'une lumière. (figure 2)

La vie de ces gens de mer n'a pas été facile sur ces bateaux sans destination et ils ont été victimes d'abordages, naufrages et noyades plus souvent qu'à leur tour. Cette épopée des bateaux-phares a duré 134 années, soit de 1830 à 1964, alors que le dernier de ces bateaux-feux du Saint-Laurent, le *No 4*, a été transféré sur le Haut-fond de Lurcher à l'entrée de la baie de Fundy. Il s'agit d'une période méconnue, mais exceptionnelle de l'histoire du Saint-



Figure 2 : Le bateau-phare No 20 a occupé plusieurs stations différentes sur le Saint-Laurent.
Photo : Archives nationales du Canada.

Laurent, dont les traces vont disparaître bientôt. Ces dernières pourraient se perdre à tout jamais, si nous ne posons pas des gestes aujourd'hui afin de nous assurer que les souvenirs demeurent bien vivants pour les générations futures. Force est de constater que les dernières personnes ayant connu cette époque sont âgées... C'est pourquoi, avec Jean-Pierre Charest, un autre passionné d'histoire maritime, nous travaillons à la conception d'un livre relatant l'histoire de nos phares flottants.

Jusqu'à présent, nous avons eu la chance et le plaisir de rencontrer et de recueillir les témoignages de cinq personnes qui ont côtoyé les « lightships ». Ce type de source d'information apporte sans contredit une dimension plus humaine qui complète bien les renseignements récoltés dans les archives gouvernementales, journaux et autres documents d'époque.

Vous avez travaillé sur un bateau-phare? Un membre de votre famille, un ami ou une connaissance

a été employé sur ces phares flottants? Vous avez des informations, anecdotes, histoires, documents, photos, cartes postales, découpages de journaux ou tout autre élément relatif aux bateaux-phares du Saint-Laurent? Nous vous invitons donc à nous aider dans nos recherches visant à produire un livre unique sur ce sujet et à assurer ainsi la sauvegarde de cette partie importante de notre patrimoine maritime.

Note

- 1 Présentement pilote maritime dans le secteur Québec aux Escoumins, Jean Cloutier a étudié à l'Institut de marine de Rimouski. Au cœur de l'initiative d'un musée sur le site du premier phare du Saint-Laurent sur l'île Verte, il collabore aux recherches historiques pour plusieurs expositions et musées se rapportant aux réalités maritimes.

Les difficultés de la navigation à l'île Verte et à l'île Saint-Barnabé au 19^e siècle

Georges PELLETIER avec la collaboration de Lynda DIONNE¹

Le fleuve Saint-Laurent a toujours été la principale voie du transport commercial du Québec. Au 19^e siècle, le nombre de navires océaniques et de caboteurs y augmenta sans cesse à partir des guerres napoléoniennes et du blocus de la mer du Nord. Au cours de ces cent ans, les marins concurrençaient les voiliers en bois de faible tonnage puis les navires en fer, de plus grand gabarit et propulsés à l'aide de la vapeur. Pour faciliter leurs déplacements, les armateurs et les pilotes responsables de ces bateaux obtinrent l'ajout de nombreuses aides à la navigation (bouées et phares). L'édiction de nouvelles règles augmenta la sécurité des personnes à bord tandis que la présence d'une importante flotte de remorqueurs diminua les risques de naufrages.

Malgré toutes ces améliorations, le Saint-Laurent demeure une voie de navigation difficile. Séparé en chenaux par des chapelets d'îles, de récifs et de hauts-fonds, il est parcouru par de violents courants limitant les bons sites d'ancrages. Peu importe la saison, les tempêtes et la brume y sont fréquentes. Certains navires y ont connu différents ennuis allant d'un simple échouement sans bris à leur disparition sous l'eau ou encore à leur complète destruction sur les écueils et les côtes.

Dans le Bas-Saint-Laurent, l'île Verte et l'île Saint-Barnabé ont un positionnement semblable. Elles sont toutes deux accolées et parallèles à la côte. Celles-ci n'en sont séparées que par un chenal peu profond d'environ 2 km de largeur s'asséchant presque lors des grandes marées. L'île Verte a un peu plus du double de la longueur de l'île Saint-Barnabé qui a le quart de la largeur de l'autre (voir Tableau 1). À l'abri de ces deux îles, se jettent deux rivières (Verte et Rimouski). Au cours du 19^e siècle, d'importantes scieries² s'y sont installées et expédiaient leur bois de construction outremer. À chacune des extrémités de ces deux îles, il y avait des sites d'ancrage et des rades. Avant la construction des grands quais, les voiliers océaniques s'y ancrèrent tout près du côté est pour charger leurs flancs de bois.

Le pilotage et les aides à la navigation

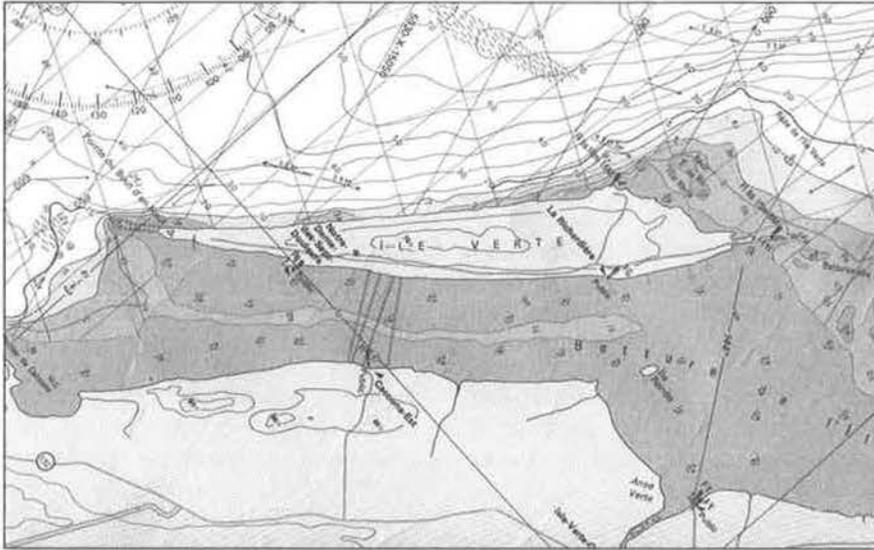
Avec ses nombreux récifs, le fleuve était rempli d'embûches. À l'époque, des marins du pays

s'offrirent pour diriger les navires à bon port. Dès 1762, le gouverneur édicta des lois qui encadrèrent la formation et le travail des pilotes. À la demande des marchands, on créa en 1805 la Trinity House. Cette corporation prit en charge le port de Québec, les bouées, les phares en plus de superviser les pilotes. Au cours de la première moitié du 19^e siècle, il y eut de nombreuses noyades de pilotes et d'apprentis. Ces derniers prenaient de trop grands risques pour être les premiers à bord, allant même dans les parages de l'île d'Anticosti à bord de petites chaloupes ou de goélettes³.

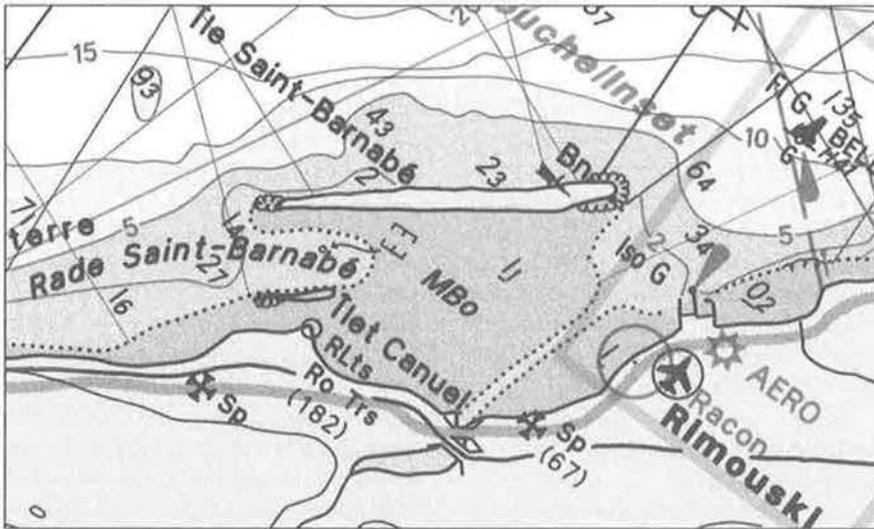
En 1849, la Trinity House définit une zone d'embarquement obligatoire plus sécuritaire commençant sur le fleuve à partir d'une ligne imaginaire reliant le cap Colombier, sur la côte nord, à l'extrémité est de l'île Saint-Barnabé sur la rive opposée. À ces deux endroits existaient des ancres sûrs où pouvaient s'immobiliser les voiliers montant en quête d'un pilote. Malheureu-

Tableau 1 :
Caractéristiques des îles Verte et Saint-Barnabé

	île Verte	île Saint-Barnabé
Longueur (km)	13	5,5
Largeur (km)	1,8	0,4
Largeur du chenal sud (km)	2,1	2



Extrait de la carte marine LC 1235 du fleuve Saint-Laurent (pointe au Boisvert à cap de la Tête au Chien), publiée par le Service hydrographique du Canada, ministère des Pêches et des Océans, 1993 (échelle de la carte d'origine : 1:80000).



Extrait de la carte marine LC 1236 du fleuve Saint-Laurent (pointe des Monts aux Escoumins), publiée par le Service hydrographique du Canada, ministère des Pêches et des Océans, 1996 (échelle de la carte d'origine : 1:200000).

sement, par appât du gain, beaucoup de pilotes enfreignirent cette restriction et montaient à bord près de la pointe des Monts avec leur chaloupe. On déplora encore de nombreuses pertes de vie⁴.

À cette époque, les voiliers à destination de Québec empruntaient majoritairement le même trajet. En entrant dans le fleuve Saint-Laurent, les navires longeaient la rive nord pour prendre à bord un pilote. Un peu en aval de la

rivière Saguenay, ce dernier dirigeait le vaisseau vers le phare de l'île Verte et l'engageait dans le chenal sud débutant entre l'île Rouge et l'île Verte afin de se rendre aux ports en amont. En quittant le port de Québec vers l'océan, les navires utilisaient le même chenal, débarquant assez souvent leurs pilotes quand le temps était idéal au Pot à l'Eau-de-Vie ou aux environs du Bic. Pour le reste du voyage vers l'Atlantique, les capitaines naviguaient à proximité de la rive sud et de l'île Saint-Barnabé pour quitter le fleuve.

En 1860, on améliora les conditions de travail des pilotes en les regroupant dans une nouvelle corporation. Celle-ci prit en charge l'embarquement et le débarquement de ses membres avec des goélettes attirées à ce rôle. Ces opérations avaient principalement lieu dans la région de l'île du Bic, non loin de l'île Saint-Barnabé. Il y avait deux autres stations de pilotage, une à Tadoussac pour la remontée du Saguenay et l'autre en face de Rivière-du-Loup qui servait particulièrement au débarquement des pilotes. À partir de 1876, c'est la Commission du Havre qui prit la relève de la Trinity House pour superviser la corporation des pilotes. Les navires se présentaient toujours au large du Bic pour prendre un pilote. En 1905, la zone d'embarquement se déplaça à la pointe au Père jusqu'à son déménagement en 1960 à la station des Escoumins⁵.

En 1809, la Trinity House mit en opération le phare de l'île Verte pour faciliter le travail des pilotes. Dans ce secteur sans cesse balayé par la brume, elle fit également bâtir un phare sur l'île Rouge en 1848. La même année, la corpo-



Le phare de l'île Verte et la maison du gardien Freddy Lindsay, vers 1939.
Coll. Famille de Cécile Lindsay.

Tableau 2 :
Voiliers vs Vapeurs (entrée au port de Québec)

Année	Voiliers		Vapeurs		Total	
	Nombre**	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1800	141	16 577	0	0	141	16 577
1810	661	14 3895	0	0	661	14 3895
1830	922	236 199	0	0	922	236 199
1850	1 136	440 792	0	0	1 136	440 792
1853	1 346	667 857	5 (0,4 %)	2 821 (0 %)	1 351	670 678
1860	1 191	614 199	61 (5 %)	60 769 (9 %)	1 252	674 968
1870	916	619 145	88 (9 %)	109 301 (15 %)	1 004	728 446
1880	698	621 629	151 (18 %)	239 872 (28 %)	849	861 501
1885	415	327 932	165 (40 %)	339 180 (56 %)	580	667 112
1891	251	223 227	314 (56 %)	633 858 (74 %)	565	857 085
1896	146	117 260	453 (76 %)	967 068 (89 %)	599	1 084 328

**Note : le nombre n'inclut pas toujours les petits caboteurs

ration ajouta une bouée et une balise pour indiquer ses battures traîtresses. Trois ans plus tard, elle posa une bouée à l'île Blanche, au bout de son long récif limitant le chenal sud. Avec un trop grand nombre de naufrages, ce secteur demeurait problématique. En 1871, le gouvernement mit en position un bateau-phare à l'emplacement de la bouée de l'île Rouge. Celle de

l'île Blanche fut aussi remplacée en 1893 par la lumière émanant d'un bateau. Dans les environs de l'île Saint-Barnabé, le phare de l'île Bicquette était en service depuis 1844. Quinze ans plus tard, on érigea un autre phare à la pointe au Père⁶.

L'évolution des navires

Au début des années 1850, il y eut un grand changement dans

le trafic maritime. Des compagnies mirent en service des navires océaniques mus par des engins à vapeur. Lorsque les vents n'étaient pas favorables, ceux-ci n'étaient plus obligés de s'ancrer. Le temps de la traversée était diminué de 20 à 30 jours⁷ et l'arrivée à Québec ou en Europe était plus rapide.

En 1853, après de nombreuses représentations des armateurs, le gouvernement alloua un montant pour payer des remorqueurs en attente⁸. En face de Rivière-du-Loup, deux bateaux de touage s'ancrèrent en permanence. À cet endroit stratégique, ils étaient toujours prêts à tirer les voiliers des capitaines désirant arriver plus rapidement au port. S'il y avait un échouement ou un naufrage, ils étaient les premiers à se rendre sur place pour ainsi éviter le pire : la perte de vies, de la cargaison et du navire. Avant cette année-là, il y eut quelques cas de remorquage ou de sauvetage de navires qui furent effectués par des vapeurs de ligne.

En bas de Québec, le nombre de remorqueurs offrant leurs services augmenta jusqu'à atteindre, en 1876, un total de 37. Leur nombre suivit le déclin de la marine à voiles et son remplacement par les vapeurs. Sur le Saint-Laurent, ils se répartissaient un peu partout, de L'Islet à la pointe des Monts, même jusqu'à l'île d'Anticosti. En 1900, il n'en restait que trois pour couvrir tout ce secteur.

Au cours du 19^e siècle, les voiliers évoluèrent beaucoup. Ainsi, aux environs de 1800, leur tonnage ne dépassait guère 100 tonnes. Au milieu de ce siècle, on les construisait beaucoup plus gros, jaugeant jusqu'à 500 tonnes

Tableau 5 :
Causes des naufrages, échouements, abordages et incidents

Cause	île Verte	île Saint-Barnabé
Mauvaise température		
Brume	19	2
Tempête	34	11
Tempête de neige	4	2
Autre	2 (feu)	1
Nuit noire	6	0
Sous-total	79	25
Erreur humaine		
Erreur de pilotage	21	0
Méconnaissance du fleuve	3	0
Sous-total	24	0
Autres		
Collision (abordage)	25	1
Réparation lâchée	1	1
Inconnu	46	8
Sous-total	72	10
Total	175*	35*

* Il peut y avoir plus d'une cause à un événement.

n'était enregistré chez un notaire. Pour les abordages, nous en retrouvons 26 pour l'île Verte et un pour l'île Saint-Barnabé tandis qu'il y a 46 navires perdus pour l'île Verte et 8 pour l'île Saint-Barnabé sans aucun détail sur l'événement. Il faut noter qu'en combinant tous ces constats, un naufrage peut être la résultante de plus d'une cause (exemple un navire échoué lors d'une tempête de neige par l'erreur reconnue d'un pilote).

En conclusion, sur ce point, si nous considérons que les incidents n'ayant pas de causes connues ou rapportées sont occasionnés principalement par les mauvaises conditions météorologiques, le résultat est assez impressionnant : en ajoutant ces 46 cas au 79 déjà connus mettant en cause la météo,

nous atteignons un résultat de 125 cas pour l'île Verte (71 %) et de 33 cas pour l'île Saint-Barnabé (pour un total de 94 %).

La brume

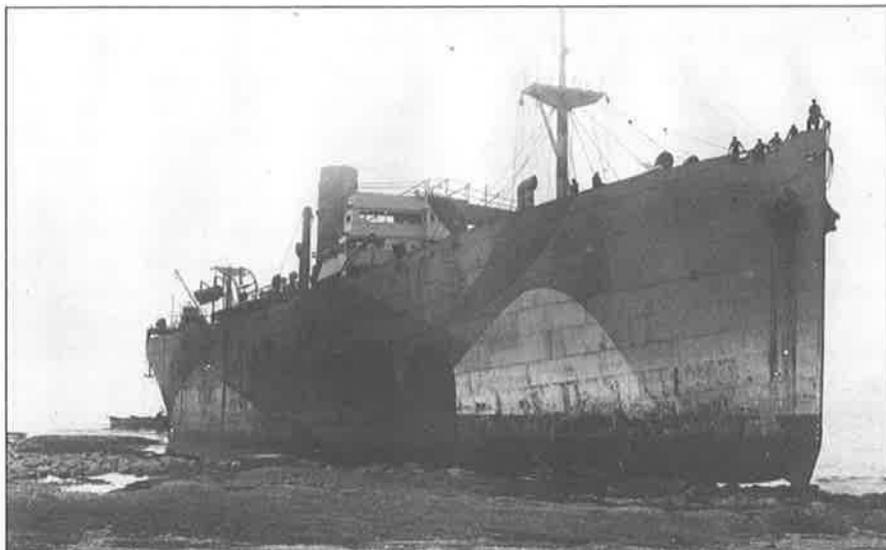
Lors d'épisodes de brume intense, plusieurs voiliers s'échouèrent à l'île Verte. Ainsi, en juillet 1823, le brick *Euphemering*¹² se dirigeant vers Québec dut abandonner d'abord une ancre dans les parages de l'île Rouge sans savoir où il se dirigeait. Quelques heures plus tard, il emboutit les récifs de la pointe ouest de l'île Verte où il fut récupéré. Trente ans plus tard, en novembre, c'est le navire *Jane Glassen*¹³, rempli d'émigrants à destination de Grosse-Isle, qui heurta le même récif, heureusement sans pertes de vie. Il fut sorti de sa mauvaise position et conduit à Québec.

Par temps de brouillard, des collisions eurent lieu près de l'île Verte. En juin 1842, la barque *Mary Muir* y aborda le vapeur *Unicorn*¹⁴ sans trop de dommages. Six ans plus tard, en juillet, la barque *Recovery*¹⁵ n'avait pas trouvé de pilote et son capitaine se risquait quand même à avancer. Dans une brume à couper au couteau, elle heurta un autre voilier au large de l'île. Après l'incident, sans doute mineur, ce dernier ne s'arrêta pas.

Les tempêtes

Parfois, les tempêtes étaient tellement violentes que les vents pouvaient tordre les membrures, provoquer des voies d'eau, arracher les voiles et couler les voiliers de bois. À d'autres occasions, les orages poussaient les navires sur les récifs et les réduisaient en quelques heures en une masse de débris éparpillés le long des côtes.

Au matin du 21 octobre 1822, le gardien du phare de l'île Verte découvrait sur les rochers une petite goélette en provenance de Terre-Neuve, la *Glaucus*¹⁶, entièrement brisée et déserte. Cependant, en mai 1861, les marins de la barque *Prince Albert*¹⁷ arrivant du port de Shield eurent la vie sauve, quoique leur voilier fut taillé en morceaux par les vagues en furie au même endroit. Lors d'un violent orage d'août 1870, le navire *Cissy*¹⁸ en route pour Londres s'échoua sur l'île Verte. Ce bateau fut rapidement retiré de sa fâcheuse position par le remorqueur *Powerful* sans bris majeur. En novembre, c'était la goélette *Salmon Queen*¹⁹ qui fut assaillie par une tempête au large de l'île Verte. En provenance de Québec, elle était chargée de 50 quarts de farine pour le boulanger Charles Fortier de Rimouski ainsi que d'une cargaison



L'échouement du cargo *Celtic Prince* sur la pointe est de l'île Saint-Barnabé, le 8 juillet 1918.

Photo : Mundviller, coll. Musée régional de Rimouski (N.A.C. : 1996.4.7).

diverse pour des marchands du même lieu. Malheureusement, une vague brisa le gouvernail et le voilier non dirigé vira au vent. Alors les hommes d'équipage s'attachèrent au grand mât afin de ne pas être emportés par les lames qui balayaient le pont. Entre deux assauts furieux, ils réussirent à sauter dans la chaloupe juste à temps, car leur goélette se renversa et coula. Les naufragés contèrent leur récit à un notaire qui en dressa le protêt.

Un voilier à l'ancre est toujours plus vulnérable aux terribles bourrasques. En 1835, lors des chargements du bois du moulin Price de Rimouski à la pointe est de l'île Saint-Barnabé, il y eut deux échouements, la barque *Marshall MacDonald*²⁰ en juin et le navire *Earl Kellie*²¹ en octobre. Onze ans plus tard, même scénario. En juin, la barque *Agnes*²² embarquait une cargaison de bois au même endroit. Soudainement, une tempête de vent du nord-est s'éleva et

poussa le navire en eau peu profonde et son gouvernail fut brisé. Également en novembre 1870, le navire *Electric*²³ chargeait des madriers et des lattes en provenance du même moulin. Sous la fureur des vagues, ses chaînes d'ancres cassèrent et il s'échoua en dedans de l'île. Tous ces voiliers furent sortis de leur mauvaise situation et purent repartir après diverses réparations, sauf le dernier.

Le froid et la glace

Avant 1960, la saison de navigation sur le fleuve Saint-Laurent s'étalait entre la fin du mois d'avril et la fin novembre de chaque année. Après ces périodes-là, si un voilier, surtout à coque de bois très fragile, appareillait, il risquait fort de se faire prendre par le froid et les glaces. Toutefois, il y eut des saisons où même le mois de décembre était très clément. Les eaux du fleuve étaient alors libres de glaces. Par contre, il y eut des froids intenses dès le milieu de novembre. À la fin des années

1808, 1810, 1816, 1821, 1832, 1835, 1840, 1845, 1853, 1867, 1871 et 1880, les banquises emprisonnèrent un grand nombre de navires et la température très basse causa de terribles souffrances aux équipages. En 1853, près de 54 voiliers pris par les glaces dérivèrent sur le fleuve. Certains navires furent perdus et mis en pièces. D'autres furent sauvés après d'intenses efforts des habitants de l'île Verte comme de Rimouski et d'autres endroits, et cela au risque de leurs vies.

Parti de Québec en décembre 1814, le navire *Bostok*²⁴ fut obligé d'hiverner en dedans de l'île Saint-Barnabé. Il repartit le printemps suivant. Quatre voiliers furent bloqués et gelés dans la banquise au nord de l'île Saint-Barnabé en décembre 1832. Ils s'y alignèrent tous côte à côte et avaient été abandonnés par les marins qui ne voulaient pas risquer leur vie. Ainsi, le brick *Emerald*²⁵, chargé à Rivière-du-Loup, avait été délaissé par son équipage au large de Matane. Ensuite, la tempête le poussa sur l'île Saint-Barnabé puis, quelques jours après, sur la pointe aux Cenelles. La barque *Miriam & Jane*²⁶ le suivit dans cette course folle. Après avoir débarqué du brick, trois marins subirent de terribles engelures et moururent. Finalement, au nord de l'île s'échouèrent deux autres voiliers, le navire *Moutaineer*²⁷ et le brick *James Laughton*²⁸. Les vents forts qui se levèrent poussèrent ensuite la banquise où ils étaient emprisonnés. Le navire s'immobilisa à Cap-Chat tandis que le brick s'arrêta sur la pointe au Père.

Après ces événements dramatiques, les armateurs et les capitaines s'ajustèrent au climat du Québec. Ils constatèrent qu'il ne fallait jamais partir après le

15 novembre pour compléter leur chargement pour l'Europe, sinon les navires étaient immobilisés pour quatre mois. Pris dans le fleuve Saint-Laurent, ils n'avaient alors aucune possibilité de naviguer sur les mers du sud en hiver.

Parmi les naufrages occasionnés par les glaces, trois ont en commun l'île Verte et l'île Saint-Barnabé. Par exemple, en 1835, la barque *Endeavour*²⁹, prise dans la glace près de Rivière-du-Loup, fut abandonnée par son équipage qui se réfugia sur l'île aux Lièvres. Le courant poussant les banquises descendit la barque plus en aval. Elle séjourna le temps d'une marée sur les rochers de l'île Verte avant d'être entraînée à nouveau par les glaces. Le voilier termina sa course sur les battures au nord de l'île Saint-Barnabé où il fut récupéré et mis en sûreté.

En décembre 1853, une goélette de nom inconnu³⁰ appartenant au marchand de Champlain de Sainte-Luce fut emprisonnée par la glace en face de l'île Verte et abandonnée. Afin de sauver leur vie, ses occupants, le curé de l'endroit, le révérend Nadeau, les marchands du même endroit, MM. Gauvreau et Paradis ainsi que les marins, se traînèrent à travers les banquises de peine et de misère. Ils luttèrent des heures contre le froid intense jusqu'au phare de l'endroit. Le fleuve charria la goélette à moitié pleine d'eau et la poussa vers l'île Saint-Barnabé. Enfin, le voilier sera récupéré par des habitants de Rimouski. Au cours de cette période de froid intense, le navire *J. K. L.*³¹ fut également pris dans la glace en face de Rivière-du-Loup et déserté par son équipage. En dérivant avec la banquise, il fut entraîné au large de Rimouski. À bord de trois cha-

loupes, dix-sept hommes s'élançèrent à sa poursuite. Dirigés par le pilote Laurent Lavoie, ces derniers réussirent à monter à bord du bateau. Ils le débarrassèrent de sa gangue de glace et après bien des péripéties, ils le ramenèrent à l'abri de l'île Saint-Barnabé où il hiverna en sûreté. Ils reçurent pour leur exploit 600 £.

Les erreurs humaines, ou les naufrages dans le chenal au sud des deux îles

À l'île Verte, chaque famille gardait en permanence une chaloupe en bordure du fleuve pour traverser, mais aussi pour aider les naufragés. Ainsi, le gardien du phare de l'île Verte accueillit, logea et nourrit à plusieurs reprises de malheureux rescapés³². Sur l'île Saint-Barnabé, l'ermite Toussaint Cartier apporta en 1758 son assistance lors de l'échouement d'un senau³³. Au cours du 19^e siècle, plusieurs familles de la région de Rimouski reçurent et réconfortèrent des marins éprouvés.

Chargé de rhum, de mélasse, de sucre et de café destinés à des marchands de Québec, le brick *Thetis*³⁴ prit à son bord le 30 août 1805 le pilote Joseph Doiron en face de Rimouski. Le brouillard s'éleva rapidement. Plus tard dans la journée, le voilier se retrouva échoué sur les sables de la côte nord au récif de Mille Vaches. À la faveur de la marée haute, il s'en extirpa. N'ayant subi que quelques bris, le bateau continua sa remontée dans la brume. Le 3 septembre suivant, ce brick emboutit les récifs de l'île aux Pommes et s'en dégagera rapidement grâce aux vents violents. Malheureusement, l'eau entraîna à profusion par les joints disloqués de la coque et les pompes suffisaient à peine à la contenir. La

tempête se déchaînait, le pilote ne voulait pas se risquer au nord de l'île Verte. Alors il dirigea le bateau dans le chenal au sud de l'île en jurant au capitaine qu'il y avait assez d'eau pour passer, mais le voilier s'y échoua aussitôt. Le capitaine ordonna de jeter tout le ballast par-dessus bord. Le pilote, qui avait quitté le voilier, fut remplacé par Charles Lecours, un pilote de L'Isle-Verte. Pendant trois jours, malgré tous les efforts de l'équipage, le brick ne flotta pas. À chaque marée basse, les membrures du *Thetis* fatiguaient énormément. Enfin, le 7 septembre, après avoir déchargé une partie de la cargaison et vidé toute la réserve d'eau douce, le pilote réussit à sortir le voilier du chenal et à l'ancrer en eau plus profonde. Le capitaine engagea des hommes supplémentaires à l'île Verte pour pomper la cale. Le brick se rendit enfin à Québec.

Lors de mauvais temps, la rade Saint-Barnabé était fréquentée par les navigateurs qui s'y abritaient. Ainsi, le 4 décembre 1830, la goélette *Marguerite*³⁵ chargée de marchandises se dirigeait vers Terre-Neuve. Rendue en aval de l'île, elle fut surprise par une tempête du nord-est qui la força à remonter. Le capitaine voulut atteindre la rade du côté ouest pour s'y ancrer et attendre la fin de la bourrasque. Cependant, les vents violents l'obligèrent à s'engager dans le chenal au sud de l'île. Malheureusement, la marée était trop basse et son voilier s'y enlisa rapidement. L'équipage jeta une partie de la cargaison pour la dégager. La manœuvre fut une réussite. Six ans plus tard, en octobre, la barque *British Merchant*³⁶ descendait le fleuve avec un chargement de bois. À travers une forte tempête de neige, le pilote confondit



L'épave du yacht *Rose-Marie* fut trouvée en mai 1950 sur les rives de l'île Saint-Barnabé. Le naufrage eut lieu la même journée que le grand feu de Rimouski. Deux hommes de l'île Verte, Jérémie Michaud et Téléspore Caron, disparurent dans les eaux déchaînées.

Tableau 6 :
Déplacement des bateaux lors des incidents

	île Verte	île Saint-Barnabé
Montant	78	4
Sortant	38	16
Chargement	1	4
Cabotage local	14	4
Inconnu	28	4
Autres	3	1
Total	162	33

Tableau 7 :
Types de bateaux

	île Verte	île Saint-Barnabé
Voilier	150	32
Vapeur	12	1
Total	162	33

la pointe ouest de l'île Saint-Barnabé avec celle de l'île du Bic. Alors il donna les instructions à l'équipage pour la contourner par le sud. Le voilier s'échoua rapidement sur les battures. Le mois suivant, les surveillants du navire naufragé mirent malencontreusement le feu à la barque qui brûla jusqu'à la ligne de flottaison, ne laissant que peu de choses à récupérer.

Bilan des incidents

Au cours du 19^e siècle, certains bateaux ont parfois eu des difficultés lors de leur passage sur le fleuve Saint-Laurent. Dans quel contexte ces événements se sont-ils produits? Quel était le type de navire le plus affecté? Sont-elles des épaves perdues au fond du fleuve? Quels sont les mois où se produisaient le plus d'incidents? À toutes ces questions, nous essayerons de répondre avec les prochains tableaux.

Le déplacement

Au moment des incidents près de l'île Verte, 48 % des navires étaient en montant contre 23 % en descendant, 17 % étaient de déplacement inconnu et 9 % des caboteurs. Aux environs de l'île Saint-Barnabé, c'est l'inverse : 48 % des bateaux étaient en descendant contre 12 % en montant, 12 % étaient de déplacement inconnu et 12 % des caboteurs locaux. Par contre, pour cette dernière, 12 % étaient en chargement, ancrés près de l'île et ont été surpris par une tempête de vent.

Les types de bateaux

L'utilisation des bateaux propulsés par la vapeur et indépendants du vent a éliminé une partie des naufrages causés par les tempêtes de vent. À plusieurs endroits sur le fleuve, la présence

Tableau 8 :
Récupération des navires naufragés

	<i>île Verte</i>	<i>île Saint-Barnabé</i>
Récupérés	92	20
Non récupérés	32 (3 glace 2 brûlés)	6 (2 brûlés)
	5 coulés	
Inconnu	22	7
Aucun bris majeur	16 (abordage)	0
Total	162	33

Tableau 9 :
Compilation des incidents au cours de la saison de navigation

<i>Mois</i>	<i>île Verte</i>	<i>île Saint-Barnabé</i>
Mars	1	0
Mai	34	2
Juin	23	3
Juillet	16	1
Août	13	1
Septembre	20	1
Octobre	19	8
	46 %	79 %
Novembre	29	11
Décembre	6	6
Inconnu	1	0
Total	162	33

Autres sites de naufrages, échouements, abordages et incidents dans le secteur de l'île Saint-Barnabé

	<i>Pointe-au-Père</i>	<i>Rimouski</i>	<i>Bic</i>
Avant 1800	0	0	3
1801-1850	7	1	30
1851-1900	21	16	61
Total 1801 à 1900	28	17	91
Après 1901	3	9	19
Total	31	26	113

des remorqueurs favorisa une récupération hâtive après les incidents, éliminant ainsi une aggravation des cas allant jusqu'à une perte totale. En définitive, plus de voiliers furent en difficulté pendant la période étudiée.

La récupération des navires naufragés

Les deux tiers des navires qui ont eu un incident aux alentours de l'île Verte ont été récupérés et montés à Québec après des réparations sommaires. 20 % se sont perdus, ont brûlé ou coulé, tandis que 14 % des cas ne sont pas résolus. Pour l'île Saint-Barnabé, 61 % des bateaux ont été récupérés, tandis que 18 % sont considérés perdus ou brûlés et qu'il y a 21 % des navires dont l'histoire est inconnue.

La compilation des incidents au cours de la saison de navigation

En conclusion, les tempêtes d'automne (septembre à décembre) occasionnèrent beaucoup d'incidents : 46 % pour l'île Verte et 79 % pour l'île Saint-Barnabé. Du début à la fin du 19^e siècle, la circulation s'intensifia sur le fleuve à l'entrée du chenal sud, près de l'île Verte. Pour cette dernière, les incidents survenaient principalement en montant, mais se répartissaient tout le long de la saison de navigation. Par contre, lors des tempêtes d'automne, les capitaines dirigeaient volontairement, à leur sortie du fleuve, leurs voiliers au sud de l'île Saint-Barnabé afin de les mettre à l'abri de la fureur des vagues. Mais ils ne réussissaient pas toujours à les tenir en sûreté.

Afin de mieux comprendre l'histoire maritime locale, il nous faut considérer l'ensemble des naufrages, des échouements, des abordages et des incidents d'un

secteur. L'impact des naufrages de l'île Saint-Barnabé doit donc se comparer et s'intégrer aux données correspondantes du Bic, de Rimouski et de Pointe-au-Père. Avec les constats présentés dans cet article, une partie de l'étude des données a été faite, à tout le moins. Nous concluons que les environs de l'île du Bic sont beaucoup plus problématiques. L'île Saint-Barnabé était un port de refuge à l'automne, mais le chenal au sud de l'île du Bic était aussi fréquenté par les capitaines et les pilotes pour ancrer leurs navires

en tout temps et s'abriter des vents de tempête. De plus, à partir de 1860, la station de pilotage se trouvait aux abords même de l'île. Plusieurs navires s'échouèrent sur ses récifs en essayant de se trouver un pilote.

Notes

Les propos de cette étude comparative des naufrages de l'île Verte et de l'île Saint-Barnabé ont fait l'objet d'une conférence-midi destinée aux étudiants en histoire de l'UQAR, en novembre 2011.

Cet article est un autre morceau du puzzle de notre histoire maritime régionale. Il reprend les statistiques consacrées à l'île Verte qui avaient été analysées dans *L'Estuaire* de juin 2006 dans l'article : « Une page de l'histoire maritime du Saint-Laurent, secteur de l'île Verte et Cacouna ». Nous l'avons aussi raconté plus en détail, en 2009, à travers divers articles du livre *L'île Verte, le fleuve, une île et son phare*, où nous citons des faits et des anecdotes qui ont marqué la mémoire des gens de l'île.

Notes

- 1 Georges Pelletier (ingénieur forestier de formation) et sa conjointe Lynda Dionne (retraîtée de l'enseignement) s'intéressent à l'histoire régionale depuis plus d'une trentaine d'années. Ils ont rédigé plusieurs articles de revues, chapitres de livres et volumes touchant l'histoire de leur coin de pays - Cacouna, Rivière-du-Loup et L'Isle-Verte. Leurs recherches portent sur la villégiature, le commerce, la navigation et la forêt du Québec. Ils sont notamment auteurs du livre *Des forêts et des hommes* 1880-1982.
- 2 Lynda Dionne et Georges Pelletier, *Les cinq rangs du grand Cacouna*, juin 2001, dossier du journal EPIK de Cacouna p. 11. La scierie de la compagnie formée par Louis Bertrand, William Price et Henry John Caldwell à L'Isle-Verte et la scierie de William Price ou Price Brothers à Rimouski.
- 3 Jean Leclerc. *Les pilotes du Saint-Laurent 1762-1960*, Québec, les Éditions GID, 2004, 856 p.
- 4 *Idem*.
- 5 *Ibid*.
- 6 Journal *Le Canadien*, 22 août 1859.
- 7 Journal *Morning Chronicle and Commercial and Shipping Gazette* de Québec, 12 mai 1860, arrivé au port le même jour du vapeur *Canadian* parti de Liverpool le 2 mai (10 jours) tandis que le navire *Advance* (un voilier) était arrivé le jour précédent en provenance du même port qu'il avait quitté le 10 avril (31 jours). D'autres voiliers vont prendre jusqu'à 50 jours pour faire la traversée comme la barque *Naparaina* : voir journal *Quebec Gazette*, 9 août 1847.
- 8 Journal *Quebec Mercury*, 23 novembre 1853 (appel d'offres du Département des Travaux publics pour deux remorqueurs stationnés dans le Bas-Saint-Laurent pour la saison 1854).
- 9 Vapeurs à propulsion avec des roues à aubes latérales ou à hélice.
- 10 Lynda Dionne et Georges Pelletier, Rivière-du-Loup, « Une escale sur la ligne du Saguenay de 1842 à 1907 », dans *Du souvenir au devenir*, publié en 2000 par la Société d'histoire et de généalogie de Rivière-du-Loup, p. 110-118. L'article a aussi été publié dans la Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent en 1997.
- 11 Greffe du notaire Jean-Anthyme Roy # 5336, 15 mai 1850. Jean Larouche, navigateur de Cacouna, devient serre-frein pour le chemin de fer à Fraserville : voir le même notaire # 5786, 22 mai 1883, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 12 Greffe du notaire Laughlan Thomas McPherson, 28 juillet 1823, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 13 Journal *Quebec Mercury*, 28 novembre 1853.
- 14 Journal *Quebec Gazette*, 27 juin 1842.
- 15 Journaux *Quebec Morning Chronicle*, 7 juillet 1848 et *Quebec Gazette*, 6 juillet 1848.
- 16 Journal *Quebec Gazette*, 11 novembre 1822.
- 17 Journal *Quebec Gazette*, 20, 27 et 31 mai, et 5 juin 1861.
- 18 Journal *Quebec Morning Chronicle*, 23 août 1870.
- 19 Greffe du notaire Pierre-Louis Gauvreau, 29 novembre 1870, Bibliothèque et Archives nationales du Québec et registre maritime du port de Québec, volume 201 (#77/1858 lost river St. Lawrence), Bibliothèque et Archives nationales du Canada.
- 20 Journal *Le Canadien*, 1^{er} juillet et 14 octobre 1835 et greffe du notaire Pierre Gauvreau, 3 et 6 juillet 1835, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 21 Journal *Quebec Gazette*, 14 octobre 1835.
- 22 Greffe du notaire Pierre Gauvreau, 23 juin 1846, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 23 Journaux *Quebec Morning Chronicle* et *Le Canadien*, 2 novembre 1870 et greffe du notaire Pierre-Louis Gauvreau, 2 novembre 1870, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 24 Journal *Quebec Gazette*, 4 mai 1815.
- 25 Journal *Quebec Gazette*, 10 et 24 décembre 1832, 28 et 30 janvier 1833 et 27 août 1834.
- 26 Journal *Quebec Gazette*, 10 et 24 décembre 1832 et 7 août 1833.
- 27 Journal *Quebec Gazette*, 10, 24 et 28 décembre 1832 et 22 mai 1834.
- 28 Journal *Quebec Gazette*, 10 et 28 décembre 1832 et 1^{er} février 1833 et greffe du notaire Pierre Gauvreau, 18 décembre 1833, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 29 Journaux *Quebec Gazette*, 11, 16 et 21 décembre 1835 et 4 janvier 1836, *Le Canadien*, 9 décembre 1835 et 11 janvier 1836 et greffe du notaire Archibald Campbell, 16 décembre 1835, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 30 Journaux *Quebec Mercury*, 6 décembre 1853 et *Le Canadien*, 7 et 21 décembre 1853.
- 31 Journaux *Quebec Mercury*, 1^{er}, 6 et 24 décembre 1853, *Quebec Morning Chronicle*, 30 novembre, 5 et 7 décembre 1853 et 5 mai 1854 et greffe de Pierre-Louis Gauvreau, 3 décembre 1853, 9 et 11 janvier, 19 avril et 12 mai 1854, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 32 Lynda Dionne et Georges Pelletier, « Aide aux naufragés », dans *L'île Verte, le fleuve, une île et son phare*, Québec, Les éditions GID, 2009, p. 82-87.
- 33 Jeannot Bourdages *et al.*, *Rimouski depuis ses origines*, Rimouski, Société d'histoire du Bas-Saint-Laurent, 2006, p. 64.
- 34 Greffe du notaire John Jones, 8 septembre 1805, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 35 Greffe du notaire Pierre Gauvreau, 8 décembre 1830, Bibliothèque et Archives nationales du Québec.
- 36 Journal *Quebec Gazette*, 31 octobre 1836 et greffes des notaires Pierre Gauvreau, 29 octobre, 4 et 11 novembre 1836 et Archibald Campbell, 18 novembre 1836.

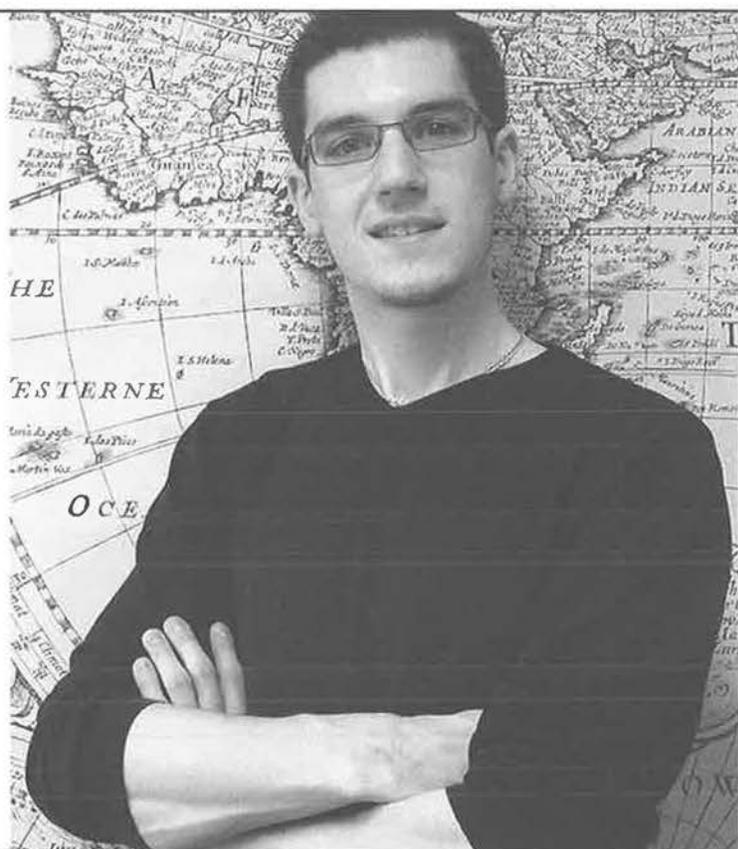
Section spécialisée

La maîtrise en histoire de l'UQAR.

- Programme de type «Recherche» qui conduit au grade de Maître ès arts, M.A.
- Plan de formation comportant un mémoire de recherche et 4 cours optionnels
- Programme offert à temps complet et à temps partiel
- Nombreuses possibilités de financement et de bourses
- Collaborations possibles avec d'autres programmes de l'UQAR (lettres, géographie, éthique, développement régional, etc.).

UQAR

www.uqar.ca/histoire



VOICI UNE
DE NOS SALLES
DE CLASSE.

UNE AUTRE FAÇON
D'Étudier.

Les études de premier cycle en histoire à l'UQAR. Parcourez le terrain, faites l'histoire.

UQAR

www.uqar.ca/histoire

- Baccalauréat spécialisé en histoire
- Majeure en histoire
- Mineure en histoire
- Certificat en pratiques et interventions culturelles



Samuel Bradley et les débuts de l'industrie forestière rimouskoise, 1820-1840

Mario MIMEAULT¹

En 1824, soixante ans séparent les Rimouskois de la Conquête. La nouvelle allégeance n'a rien changé à leurs habitudes. L'agriculture demeure l'activité principale. La pêche ajoutée à leur quotidien et seuls quelques habitants se sont tournés vers la forêt². En cette nouvelle décennie du XIX^e siècle, la paroisse connaît un élan tel que le milieu n'en a pas encore vu. Comme celle du Bas-Canada, sa population croît à un rythme accéléré. Jusqu'alors essentiellement francophone, Rimouski s'ouvre à des apports étrangers tandis que son économie s'oriente vers l'exploitation de la ressource ligneuse. C'est dans ce contexte de renouveau que Samuel Bradley apparaît pour la première fois dans les registres de la paroisse Saint-Germain³.

Qui était Samuel Bradley? Il est peu connu et pourtant sa présence se fait remarquer par son implication dans la mise en place d'une industrie forestière locale. Pourquoi en sait-on si peu sur lui? La réponse se trouve dans la rareté de la documentation. Le développement de ce champ d'activités résulte exclusivement des efforts de particuliers pour qui le milieu de travail en est un de la parole et de l'action davantage que de l'écrit. La planification et le déroulement des opérations forestières

ont laissé peu de traces, si ce n'est les ententes passées devant notaires. Or, ce type d'information, par essence privée, n'a été pendant plus de cent ans accessible à personne d'autre qu'aux premiers intéressés. D'où la difficulté pour les historiens de rappeler les débuts de cette exploitation.

C'est ainsi qu'à défaut de documents, Charles Guay, le premier à s'intéresser aux activités de sciage menées sur la rivière Rimouski, s'est servi à l'évidence de la tradition orale pour identifier les pionniers de l'industrie⁴. Une génération plus tard, le chanoine Léo Bérubé apportait des détails supplémentaires sur la coupe et la transformation du bois en région en utilisant les livres de comptes de la compagnie William Price⁵. Plus près de nous, Paul Larocque explore à son tour le sujet pour dresser un bilan du développement régional en ce domaine pour les années 1820-1840. Ce qu'il y a de particulier dans sa démarche, c'est qu'il s'appuie sur un dépouillement des actes notariés en lien avec l'exploitation forestière⁶. En faisant la démonstration de la richesse de ces archives, il traçait la voie à suivre.

C'est en nous servant essentiellement de documents de cette nature que nous apportons

quelque chose de nouveau. Nous nous y attachons en empruntant une approche appelée *microstoria*, par laquelle on peut multiplier les échelles d'observation. L'ensemble des recoupements que la démarche implique va nous permettre de retracer, au-delà de la carrière de Bradley, la genèse de l'industrie forestière en région, voire même, dans une perspective un peu plus large, d'esquisser un portrait de la société rimouskoise d'alors.

Des origines américaines

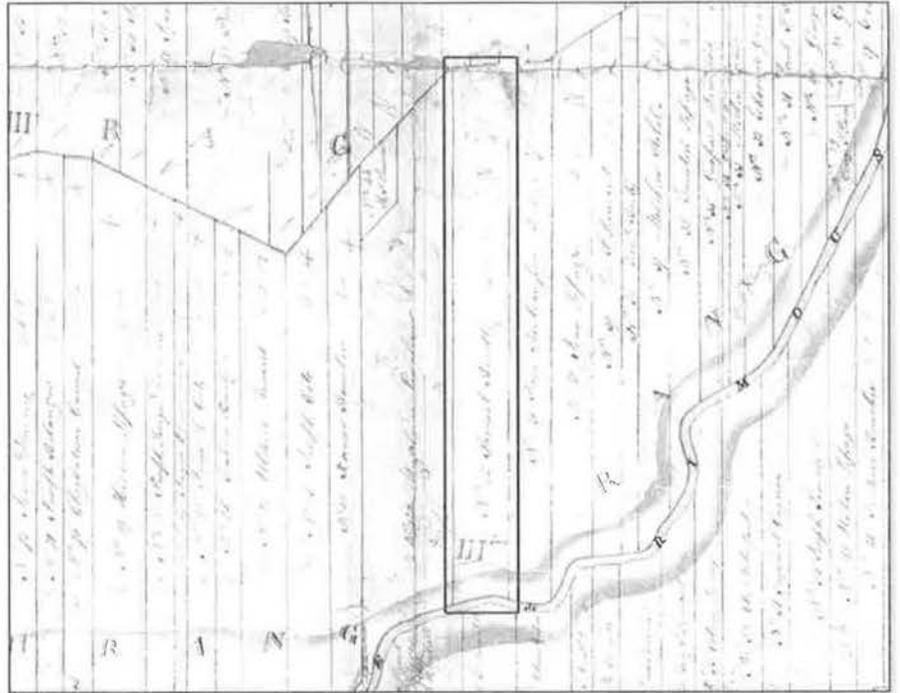
Samuel Bradley est un Américain de la première génération. La déclaration d'indépendance des États-Unis a eu lieu le 4 juillet 1776, seulement quelques années avant sa naissance en 1796 à Gilead, dans le comté d'Oxford au Maine, une région agricole et forestière en développement⁷. Il était le fils de David Bradley et de Betshabe French. Le couple s'installe plus tard à Statford, dans le comté de Coos, dans la partie la plus septentrionale du New Hampshire, un état dont la frontière nord a longtemps fait l'objet de disputes avec le Canada. Une trentaine de kilomètres seulement séparaient la petite localité du Bas-Canada et tout juste 150 kilomètres de Québec. Son économie, basée essentiellement sur l'agriculture et la forêt, n'était pas

étrangère à celle du Bas-Canada, mais est-ce vraiment ce trait commun qui a conduit le jeune homme jusqu'à Québec? C'est peu probable. La situation familiale aura certainement joué aussi un rôle important.

Selon une demande de pension que sa mère Betshabe French présentait au gouvernement américain, son père David a quitté le foyer familial autour des années 1820 et n'est jamais réapparu. Or, l'année 1820 correspond approximativement à celle où Samuel Bradley aurait pris le chemin du Bas-Canada. N'aurait-il pas accompagné son père à ce moment? C'est là une hypothèse plausible, encore à étayer, et qui ne change rien au fait que c'est à peu près cette année-là que Samuel apparaît de ce côté-ci de la frontière.

Nous savons qu'en 1823 il se dit négociant et résidant de la côte de Québec. Il semble même que ses affaires soient assez bien établies puisqu'il se permet de passer un contrat d'approvisionnement en bois d'épinette et de pin avec les frères Pierre et Laurent Michaud de Trois-Pistoles⁸. En fait, l'année 1823 en est une de transition pour lui. Il quitte d'abord Québec pour Rimouski, où il achète une terre sise au troisième rang, terre qui donne par sa limite nord-ouest à la rivière⁹. Et il change de profession. On le devine par la propriété qu'il acquiert : maintenant, il pourra agir, et agira, non seulement à titre de négociant, mais aussi de « maître entrepreneur de bois ».

La transformation du bois est le secteur d'activité de l'avenir pour qui veut se lancer en affaires



Plan de la terre de Samuel Bradley au 3^e rang de la seigneurie de Rimouski, numérotée 42 (voir encadré).

Encart tiré de la carte de D. S. Ballantyne, Diagramme de la seigneurie de Rimouski appartenant aux dames Drapeau, 1840, BANQ-R.

au Canada. Ce que l'historien John Hare et ses confrères font valoir pour Québec vaut tant pour la capitale coloniale que pour Rimouski quand ils affirment que ce type d'entreprise « [...] amène la croissance de tous les secteurs économiques de la région en même temps qu'une nouvelle élite d'entrepreneurs britanniques¹⁰ ». Or, nous notons justement qu'en déménageant à Rimouski, Bradley est accompagné dans son sillage de plusieurs marchands et industriels forestiers anglophones.

Un monde en transition

Lorsque Samuel Bradley s'installe dans son nouvel environnement, la paroisse de Rimouski abrite à peu de choses près 2 000 habitants¹¹. Sa croissance

démographique est de beaucoup supérieure à celle du Bas-Canada. Sa population est treize fois celle qu'elle était en 1760 alors que la province n'avait vu croître la sienne que de six fois dans le même temps. La communauté locale, somme toute assez importante pour l'époque, s'étale le long de la route qui longe le fleuve. Une seconde voie mène au Brûlé (aujourd'hui Sainte-Odile) en serrant aussi près que possible les méandres de la rivière Rimouski. Son tracé est probablement encore tel qu'il apparaît sur la carte que nous a laissée Paul Lepage en 1794 et correspondrait en bonne partie à l'actuelle rue Tessier. La seigneurie, du moins pour l'essentiel, n'appartient cependant plus à la famille Lepage. Elle est, depuis

1810, la propriété des dames Drapeau qui en ont hérité de Joseph, leur père¹².

L'église est une chapelle de bois qui ne suffit plus à la collectivité. Elle date de près de trente ans et elle a été construite pour accueillir 500 fidèles. L'idée de s'en donner une nouvelle court dans le village depuis 1820 et un nouveau temple est inauguré en 1824. C'est le troisième lieu de culte. Faite de pierre, elle dessert désormais des fidèles quatre fois plus nombreux. Les baptêmes, mariages et sépultures en témoignent. En 1790, la paroisse Saint-Germain enregistre 22 baptêmes, 2 mariages et 1 sépulture. En 1820, les données recueillies indiquent 65 baptêmes, 28 mariages et 3 décès, alors que ces chiffres grimpent trois ans plus tard à 123 baptêmes, 31 mariages et 15 décès. Comme le remarque Paul Larocque : « La métamorphose est considérable et décisive. Naguère, la population de la région rimouskoise avait l'allure d'une minuscule tête de pont tournée vers l'estuaire. Au milieu des années 1820, son territoire est en voie de devenir le plus peuplé du bas du fleuve¹³. »

Résultat : une situation nouvelle se présente par rapport à la précédente génération. Les jeunes gens en âge de s'établir sont de plus en plus nombreux. Les terres du premier rang de la seigneurie sont toutes occupées. Restent celles de l'arrière-pays et, même si l'accès en est restreint, elles sont appelées à prendre de la valeur quand on construira des routes. La population présente d'ailleurs des requêtes en ce sens, ce qui rend compte des préoccupations

qui remuent les esprits¹⁴. On est prêt à s'y établir, à tout le moins, à en acquérir.

Sensibles à ces démarches, les seigneuses Drapeau, qui n'ont pas l'expertise pour développer leur domaine, en confient la gestion à leur oncle Augustin Trudel, lequel avait déjà agi à titre d'agent pour leur père. Mandaté par la famille, ce dernier procède à la concession de dizaines de terres entre 1819 et 1825. Une brève consultation des minutes du notaire Joseph Ouellet suffit pour nous en convaincre. Qui plus est, une analyse des actes déposés dans ce greffe tend à montrer que le phénomène avait alors tendance à s'étendre aux régions de Trois-Pistoles et du Bic, où les seigneurs Rioux, Pritchard et Campbell bénéficiaient aussi des effets de la croissance démographique¹⁵.

L'accès au terroir s'élargit tant et si bien en région qu'il finit par attirer l'attention d'éventuels investisseurs (entrepreneurs, négociants, exportateurs) intéressés par l'exploitation forestière et qui, jusqu'à ce jour, n'avaient pas eu la possibilité de mettre la main sur ce potentiel. Samuel Bradley est un de ceux-là. C'est dans ce contexte que ce dernier a acquis une terre au troisième rang.

À la croisée des chemins

Comment expliquer l'explosion démographique qui s'amorce au moment de sa venue à Rimouski? Il y a bien sûr le fort taux de fécondité des familles, mais il y a plus. Plusieurs courants migratoires convergent simultanément vers ce village. Le prolongement du chemin du Roi, si sommaire que soit le tronçon

Trois-Pistoles – Rimouski, n'est certes pas sans effet à cet égard, si on pense surtout aux surplus de population qu'enregistrent les seigneuries de Montmagny, de L'Islet et de Bellechasse¹⁶. Plusieurs de leurs jeunes habitants, incapables de se trouver une terre, immigrent au Bas-Saint-Laurent.

Il nous est possible de citer le cas de Joseph Bacquet dit Lamontagne, de Saint-Gervais et Protais, une paroisse agroforestière située dans l'arrière-pays de Bellechasse. Bacquet a d'abord acquis de Louis Bertrand les droits d'utilisation d'un moulin à farine sur la rivière Verte en avril 1818, puis il se marie à Rimouski l'été suivant avec Angèle Côté et s'y installe par la suite à titre de menuisier¹⁷. C'est lui qui, en 1844, fera l'acquisition d'une maison devenue aujourd'hui un bien patrimonial qui porte son nom, la Maison Lamontagne. Au printemps 1825, Joseph Bacquet possède un moulin à scie qu'il vient de construire sur « la rivière La Liberté » (appelée de nos jours rivière Germain-Roy) et il s'associe à Samuel Bradley, nouvel arrivant comme lui, pour en faire l'exploitation. Il lui en cédera la propriété une année plus tard¹⁸.

Outre le mouvement de population qui amène Joseph Bacquet dit Lamontagne en région, d'autres mouvements attirent de nouveaux arrivants de plus loin encore. L'un d'eux nous conduit à John MacNider qui avait fait l'acquisition de la seigneurie de Métis en 1807. Organisant le peuplement de ses terres, MacNider fait venir d'abord des colons de son pays d'origine, l'Écosse. Puis, en

1822, il recrute d'anciens soldats canadiens-français et anglais qui ont participé à la toute récente Guerre de 1812. L'un d'eux s'appelle Alexandre Dessein dit Saint-Pierre, que l'on sait en garnison au fort de Chambly à ce moment en tant que membre du *Canadian Regiment of Fencible Infantry*. Cette milice sédentaire avait été levée dans l'ensemble du Bas-Canada. Présente dans la presque totalité des paroisses du Bas-Saint-Laurent, elle comptait quatre bataillons, dont celui de Rimouski qui envoya plus de 200 fantassins sous les ordres du lieutenant-colonel Alexandre Fraser. Dessein dit Saint-Pierre devait être incorporé dans celui de Saint-Thomas de Montmagny, d'où venait sa famille. Comme les Rimouskois, il participa à plusieurs combats opposant les forces canadiennes aux Américains, notamment celui de Châteauguay conduit par le lieutenant-colonel Charles-Michel de Salaberry¹⁹.

Saint-Pierre venait juste de faire la connaissance d'une jeune Terre-Neuvienne de religion anglicane, Mary Ann Purdy, et de l'épouser à l'église Saint-Andrew's, à Québec. Le couple avait enregistré le baptême de son premier enfant à la paroisse Saint-Joseph-de-Chambly au mois de février 1813²⁰. La guerre terminée, le régiment est démobilisé, ce qui facilite son retour à Saint-Thomas-de-Montmagny, puis à Québec où il reprend le métier de charpentier naval qu'il exerçait avant de s'engager dans la milice²¹. Quelques années plus tard, il répond à l'offre du seigneur MacNider et reçoit une terre au premier rang de Métis en juillet 1822²². On sait que le seigneur MacNider projetait à ce

moment d'établir un poste de pêche sur ses terres et une cale sèche pour les navires. Saint-Pierre, de par son métier, y trouvait donc sa place. Malheureusement, le nouvel arrivant décède dans les mois qui suivent, laissant sa veuve avec cinq enfants et une terre qu'elle ne pouvait mettre en valeur. Aussi la rétrocede-t-elle à MacNider au mois d'août 1824²³.

La présence de Saint-Pierre à Métis et le sort de Marie-Anne Purdy nous intéressent dans la mesure où cette dernière fait la connaissance dans les mois qui suivent de Samuel Bradley, avec qui elle convole en justes noces à Saint-Germain-de-Rimouski le 11 octobre 1824. Or, l'un des témoins de cette union s'appelle Jacob Sinclair. Bien que son patronyme puisse avoir des racines acadiennes, Sinclair vient des États-Unis. À son mariage avec Marcelline Sirois, célébré lui aussi à Rimouski quelques semaines plus tard, il se dit originaire de Sullivan, au Maine, alors que les parents de son compatriote sont de Statford, au New Hampshire²⁴. Les deux hommes étant d'origines différentes, leurs liens d'amitié ne peuvent s'être noués que récemment et en un lieu commun au moment de leur passage de la Nouvelle-Angleterre vers le Canada, peut-être le Madawaska.

Pourquoi le Madawaska? Parce que, d'abord, on a repéré pour un court laps de temps Jacob Sinclair au village de Saint-Basile (aujourd'hui intégré à la ville d'Edmundston) puis relevé le fait que, plus tard, l'un de ses petits-fils s'est installé à 7 ou 8 km de là, précisément à Frenchville (Maine), signe d'une possible présence du

clan familial dans la région²⁵. Ensuite parce que le territoire du Madawaska, objet d'une dispute chronique entre le Maine et le Nouveau-Brunswick à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, voit s'implanter nombre de ressortissants américains qui ne sont pas sans attirer à leur tour des compatriotes, qu'ils soient de passage ou non vers le nord²⁶. Les terres disponibles et le travail en forêt qu'on y trouve constituent pour eux des débouchés professionnels attirants. Enfin, ajoutons que l'apparition simultanée des deux hommes à Rimouski et la présence de Sinclair au mariage de Bradley puis de Bradley au mariage de Sinclair quelques semaines plus tard marquent bien l'amitié qui les unissait. Quoi qu'il en soit, si leur cheminement commun demande à être étayé davantage, la filière américaine demeure.

Une industrie forestière naissante

L'agriculture du Bas-Canada connaît une période de tourments dans le premier tiers du XIX^e siècle. Des sécheresses répétitives et la concurrence nouvelle du Haut-Canada et des États-Unis font notamment chuter le prix du blé. L'endettement devient une donnée incontournable du monde paysan. Louis Bertrand, marchand de L'Isle-Verte et député du comté, décrit une situation depuis longtemps représentative du Bas-Saint-Laurent quand il témoigne devant un comité de l'Assemblée législative du Bas-Canada en 1834 : « Il y a des années que le cultivateur est obligé d'acheter sa semence, malgré ses efforts dans la culture de sa terre; et il est obligé de s'endetter, depuis longtemps, et n'a

pas encore acquitté ses dettes²⁷. » Il est clair que la condition du paysan contribue à l'intéresser à l'apport que peut représenter le potentiel forestier de sa propriété.

Le contexte économique colonial joue en cette faveur et nous permet d'expliquer la venue de tous ces gens à Rimouski. Il faut, pour ce faire, remonter au début du XIX^e siècle. C'est l'époque, au plan international, des guerres napoléoniennes dont les effets se font encore sentir sur l'économie canadienne. Le blocus des côtes européennes (1806-1814) par la marine française a forcé l'Angleterre à se tourner vers ses colonies nord-américaines pour s'approvisionner en bois nécessaire à la construction navale et au développement de son réseau ferroviaire.

Ce qui se remarque dans le parcours de Bradley, c'est que son arrivée dans le Bas-du-Fleuve s'insère dans le développement de ce courant commercial et dans la mise en place de l'industrie forestière²⁸. C'est l'époque, comme le relèvent Jacques Lacoursière et ses confrères, où les exportations de bois en Amérique du Nord font un bond prodigieux, passant de 10 000 chargements en 1800 à 200 000 en 1820²⁹. Devenue depuis les dix dernières années un important centre d'exportation, la capitale du Bas-Canada regroupe en ses murs nombre de grands producteurs et exportateurs, dont William Sharple, Peter Patterson, la Maison Christopher Idle, la John Mure and Company et, depuis peu, la compagnie William Price. Simultanément, un transfert de la propriété foncière s'observe dans l'est de la colonie alors que plusieurs hommes d'affaires

britanniques font l'acquisition de seigneuries et en exploitent le potentiel ligneux : le Britannique Mathew Stewart (1809) dans la Baie-des-Chaleurs, les loyalistes Azariah Pritchard (1801) et Archibald Campbell (1822) au Bic, les Canadiens Alexandre Fraser à Rivière-du-Loup (1819) et Louis Bertrand à L'Isle-Verte, pour ne citer que ces quelques noms³⁰.

La venue de ces nouveaux seigneurs correspond à un changement de mentalité chez les propriétaires des fiefs laurentiens. Leur préoccupation première est, dans l'ensemble, davantage tournée vers la mise en valeur de leur patrimoine que dans l'implantation de nouveaux colons, à moins que ces derniers n'apportent la main d'œuvre essentielle au développement de leurs biens-fonds³¹. À Rimouski, la situation n'est cependant pas tout à fait identique, même si elle prend une tangente semblable, c'est-à-dire une économie fortement appuyée sur la transformation forestière. Le seigneur Drapeau et ses héritiers ainsi que les derniers descendants de la famille Lepage ont conservé leurs droits ancestraux. Le résultat en est que les candidats à l'exploitation forestière devront s'intégrer autrement au milieu, soit en louant ou en achetant les terres sur lesquelles ils ont des visées commerciales, soit en baillant les servitudes qui régissent l'usage des cours d'eau.

Jusqu'aux années 1820, les installations de sciage ne répondaient qu'aux besoins locaux, par exemple pour le bois de chauffage, la construction domiciliaire ou la mise en place d'infrastructures comme les ponts, les débarcadères

et, dans le cas de la paroisse Saint-Germain, pour la construction de la nouvelle église. C'est une situation commune à toutes les régions des haut et bas Saint-Laurent, jusqu'au jour où elles verront poindre les scieries et la commercialisation de la ressource à grande échelle³².

À Rimouski même, les seigneurs Lepage exploitaient déjà un ou deux moulins à scie depuis les années 1780 : Pierre Lepage à l'embouchure du ruisseau du Moulin (appelé plus tard ruisseau Boucher et aujourd'hui à la jonction des paroisses Saint-Robert et Sainte-Odile) et Louis Lepage au ruisseau de la Fausse-Molière (la rivière La Liberté et de nos jours rivière Germain-Roy) à Pointe-au-Père. Ce dernier moulin semble toutefois peu fonctionnel quand Joseph Drapeau achète la seigneurie en 1790. Simple habitant, Joseph Lavoie possédait aussi le sien dans les mêmes années, mais nous n'avons pas pu le localiser. Il se trouvait fort probablement dans le secteur de Pointe-au-Père où ce dernier exerçait le métier de pilote³³.

Il y a d'autres entreprises de sciage qui apparaissent au cours de cette décennie et qui, toutes ou presque, sont le fait de nouveaux venus œuvrant déjà à l'extérieur de la région. L'abbé Charles Guay, auteur d'une histoire de Rimouski, avance des patronymes sans aller dans le détail : Thobbs (en fait Hobbs), Harvey, Whitney, Price, toutes des personnes autour desquelles le nom de Samuel Bradley circule en même temps que d'autres producteurs intéressés à la coupe et à la transformation du bois³⁴. Ce qui

saute aux yeux avec ces investisseurs, c'est que tous arrivent à Rimouski en même temps, ou presque.

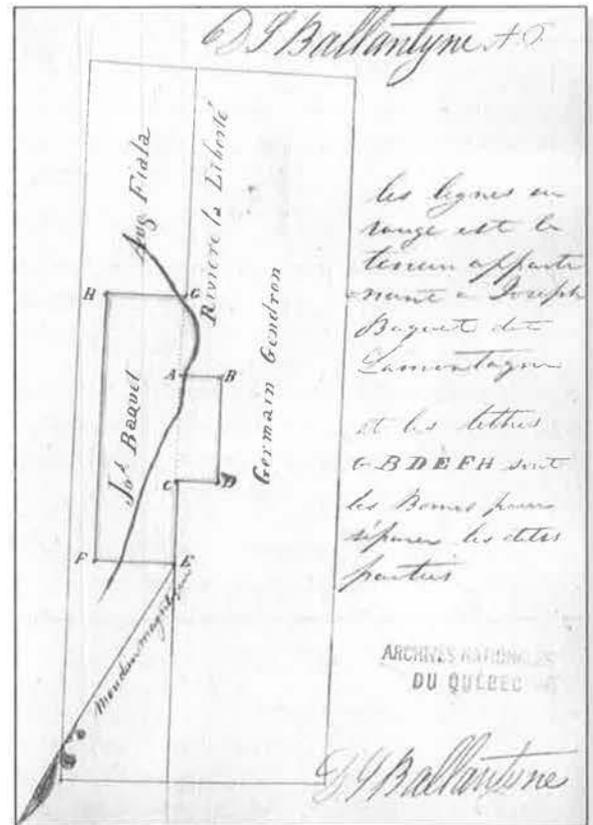
Les années 1824 et 1825 semblent être à cet égard des années charnières en ce qu'elles s'avèrent propices à leur venue. D'une part, les droits de la famille Lepage sont distillés entre plusieurs héritiers de sorte qu'il leur devient difficile d'assurer une mise en valeur coordonnée de leurs propriétés. D'autre part, les demoiselles Drapeau et leur mère, propriétaires de la plus grande partie de ce qui fut l'ancienne seigneurie, demeurent à Québec. Bien qu'elles aient un intendant sur place en la personne d'Augustin Trudel, elles ne peuvent mettre leur terroir forestier en valeur faute d'expertise, ce qui, au final, ouvre la porte à des investisseurs.

L'association Samuel Bradley - Christopher McKittrick

L'année 1824, encore une fois, est celle où Samuel Bradley se lance en affaires à titre de « maître entrepreneur de bois » en s'associant avec Christopher McKittrick. Ensemble, ils projettent de financer la construction d'un moulin à scie sur la rivière à la Loutre. Ce nouveau venu se dit de Rivière-du-Loup, mais il est en fait de Québec, où il a épousé Elizabeth Parker une année plus tôt³⁵. Avant de s'en venir dans le Bas-du-Fleuve, il aura préalablement acquis les droits des dames Drapeau pour ériger et exploiter ses installations dans la seigneurie, ce qui lui permet de conclure une entente de deux ans avec Bradley. Peu de documents concernent leur association, mais nous savons que leurs opéra-

tions s'étendent au bassin de la rivière Rimouski. En témoigne le fait que Bradley engage Hubert Lévesque pour en descendre son bois le temps venu³⁶. Et puis nous savons que Bradley et McKittrick reçoivent conjointement une quittance en septembre 1825 pour avoir livré 600 billots de pin et d'épinette à Joshua Whitney, un industriel et marchand de Québec. Le bois est livré sur la rivière à la hauteur du Grand Sault, une chute située au tout début du canyon des Portes-de-l'Enfer³⁷.

La construction du moulin à scie sur la Loutre aurait-elle eu du plomb dans l'aile? Peut-être, pensons-nous, d'autant que les deux hommes échafaudent par la suite des projets chacun de leur côté. McKittrick veut construire un autre moulin, celui-là sur la rivière Rimouski. En octobre 1825, il acquiert d'un cultivateur, James Durning, des terres qui longent le cours d'eau à la hauteur des deuxième et troisième rangs de la paroisse avec toutes les ferrures et mouvements à scie qui s'y trouvent³⁸. Le contenu de cette transaction laisse entendre que ce Durning avait envisagé antérieurement de construire ses propres installations de sciage, mais qu'il n'est pas allé plus loin dans son



Propriété de Joseph Bacquet sur la rivière Laliberté en 1830.

BANQ-Q, Cote : CA302,S1,D417.

projet, non plus que McKittrick d'ailleurs que l'on ne reverra plus dans le Bas-Saint-Laurent. Pour des raisons que nous ignorons, il abandonne ses projets à Rimouski et déménage à Barachois, près de Percé. Se faisant pêcheur, il y aura cinq enfants avant de perdre la vie au cours de l'année 1836³⁹.

Pour sa part, avant même le départ de McKittrick, Bradley s'associe avec Joseph Bacquet pour exploiter la scierie que ce dernier vient d'ériger sur la rivière La Liberté. Comme nous l'évoquons plus haut, un certain flottement semble s'être vite installé dans les projets des deux produc-

teurs. Leur accord est annulé après seulement une saison d'opération, alors que les installations de sciage sont cédées à Bradley, en décembre 1826⁴⁰.

Joshua Whitney

En 1825, Bradley et McKittrick recevaient donc conjointement une quittance pour avoir livré 600 billots de pin et d'épinette à Joshua Whitney. Ce Whitney est un autre commerçant cité par Charles Guay et plus tard par Léo Bérubé. Américain né à Littleton dans l'état du Massachusetts, il a fait carrière au Canada⁴¹. Après plusieurs essais dans des domaines aussi différents que l'hôtellerie et le transport dans les années 1810, il investit dans le commerce du bois et la construction navale au cours des décennies qui suivent, allant même jusqu'à posséder son propre chantier aux abords mêmes de Québec en 1835⁴².

Question de trouver des approvisionnements pour ses opérations, Whitney s'intéresse aux réserves forestières du Bas-Saint-Laurent suivant un contexte économique que nous avons antérieurement évoqué. Engagé dans un commerce avec l'Angleterre, il passe des ententes avec différents producteurs locaux, notamment avec le seigneur du Bic, Azariah Pritchard, en 1821⁴³. Quelques années plus tard, en 1825, ce sera avec Samuel Bradley qui lui livrera 6 000 madriers d'épinette, de pin et de sapin⁴⁴.

Compte tenu de l'importance de ses occupations au centre de la colonie, il est douteux que Joshua Whitney se soit installé personnellement à Rimouski et

qu'il y soit devenu propriétaire d'installations de sciage. Il a plutôt retenu les services d'un agent pour agir en son nom et acheter son bois des producteurs locaux. Il s'agit de Thomas Louis Jenkins, maître mesureur de bois de Québec qu'il a mandaté en région. Ce dernier est un angloprotestant originaire de Londres qui, après un premier mariage dans la capitale coloniale, s'installera dans la paroisse Saint-Germain. Plus tard, il résidera sur une terre située dans le rang des Écossais à Métis⁴⁵.

Quant à Whitney, même s'il ne s'est pas installé à Rimouski, il y a mené d'importantes opérations commerciales. Au mois de mars 1829, il passe un contrat d'approvisionnement avec un personnage qui apparaît pour la première fois dans le décor local, William Price. Les quantités de bois, somme toute importantes, 1 000 billots, devront être livrées et amenées au bateau que Price enverra au moment opportun⁴⁶. D'autres ententes confirment qu'une petite partie de ses opérations commerciales comprennent des échanges directs avec la Grande-Bretagne. C'est dans cette perspective qu'il loue en avril de la même année les cales du brig *Hannah*, un navire de 200 tonneaux, pour transporter une pleine cargaison de pin vers Liverpool, en Angleterre⁴⁷. On n'est cependant pas sans remarquer qu'à partir de cette année-là, Whitney prend ses distances avec le potentiel ligneux rimouskois et s'intéresse davantage au comté de Mégantic où il acquiert des terres dans le canton d'Halifax⁴⁸. Selon certaines sources, il serait retourné plus tard dans sa région d'origine aux États-Unis, en 1836 ou un peu plus tôt⁴⁹.

William Harvey et compagnie

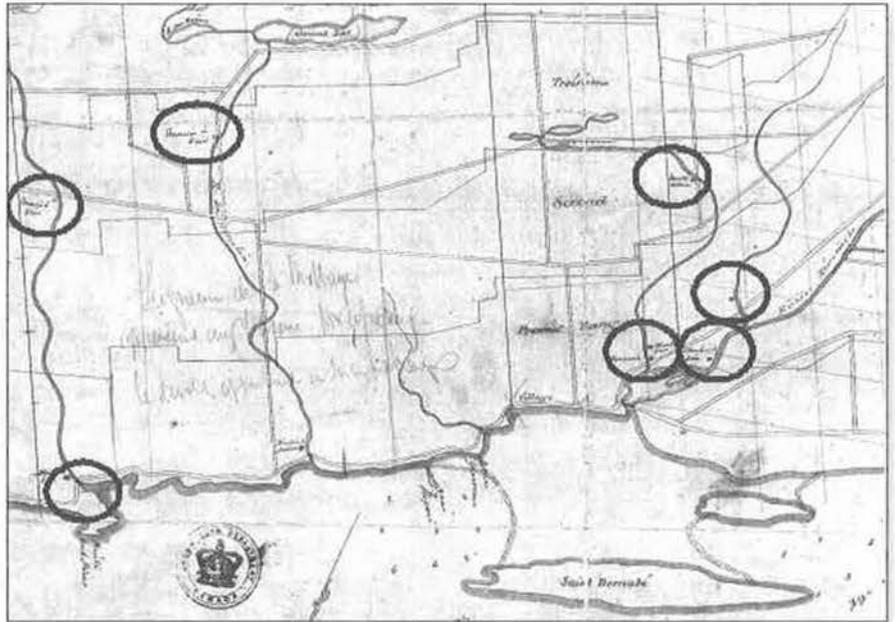
Charles Guay évoque le souvenir de William Harvey dans son histoire de Rimouski. Ce marchand de bois est dans le paysage local depuis l'été 1825. À l'automne de cette année-là, tout juste arrivé de Québec, il commence à se constituer un parterre de coupe en achetant plusieurs lots forestiers. Mentionnons, par exemple, les ventes que lui consentent Melchior Réhel ainsi que Charles et Honoré Lepage⁵⁰. Ces propriétés ont la caractéristique de longer la rivière Rimouski et on comprend que si Harvey en fait l'acquisition, c'est pour son accès au cours d'eau. Il y gagne deux atouts fondamentaux pour les activités qu'il veut implanter : la possibilité de flottage pour son bois et le pouvoir hydraulique nécessaire au fonctionnement d'un moulin à scie.

La construction de ce dernier est envisagée pour le printemps 1826. Pour ce faire, Harvey retient les services de Joseph Bacquet dit Lamontagne afin d'aménager le terrain et de construire les dalles qui amèneront l'eau depuis la chute qui se trouve aux limites de sa propriété jusqu'au site des installations de sciage. Une clause du marché prévoit même que Bacquet assurera par la suite la bonne marche du moulin. Selon ce qu'en dit le chanoine Bérubé, cet emplacement est situé à 2 km de l'embouchure de la rivière Rimouski et correspond, comme le suppose Paul Larocque, à celui qu'occupera plus tard le moulin à bardeaux de Michel Larrivée, bien que ce soit sur la rive opposée de la rivière⁵¹. Par la suite, il ne reste plus à Harvey que de s'assurer la jouissance des

droits seigneuriaux (censives, droit de retrait, droit de lots et ventes, etc.) prévalant sur la rivière en signant un accord avec les coseigneurs Alexandre et Étienne Côté, ce qu'il fera au mois de décembre suivant. Un contrat de charriage avec Julien Collin complète presque en même temps les préparatifs devant conduire aux premières opérations du moulin⁵².

Celui-ci entre en service au cours de l'année 1826. La documentation nous fait encore défaut pour identifier celui qui l'a construit, peut-être Joseph Bacquet, mais nous savons que William Harvey s'est entendu avec William Hobbs (le sieur Thobbs de Charles Guay) pour ses approvisionnements en bois. Hobbs est aussi un marchand de Québec qui s'est intéressé à la coupe forestière en région à peu près en même temps que lui. Il tient chantier pendant l'automne 1826 et l'hiver 1827, puis il s'entend avec William Harvey pour débiter 2 000 billots au cours du printemps ou de l'été qui suit. Préparant en même temps l'expédition de son bois, Hobbs engage Hilaire Guimond, de Cap-Saint-Ignace, pour l'amener jusqu'à la grande jetée, c'est-à-dire jusqu'aux installations d'embarquement situées à l'embouchure de la rivière Rimouski⁵³.

Samuel Bradley a noué assez tôt des liens d'affaires avec ces deux nouveaux venus qu'étaient Harvey et Hobbs. Assez tôt, en tout cas, pour que dès leur arrivée en 1825, ils agissent tous les deux comme témoins à l'une de ses transactions et qu'il cède à Hobbs son droit d'utilisation exclusif portant sur le moulin de



Emplacements des moulins à scie sur la seigneurie de Rimouski ca 1830.

BAnQ Québec - E21,S555,SS1,SSS20,PR.3A / Fonds Ministère des Terres et Forêts / Plan d'une partie de la seigneurie de Rimouski / Auteur non identifié, vers 1800)

Joseph Bacquet⁵⁴. Ici, l'intérêt des producteurs tient à ce que le site de transformation du bois se trouve à proximité des lieux d'embarquement.

À l'opposée, les opérations des deux hommes n'ont peut-être pas été faciles sur la rivière Rimouski. Hobbs devait acheminer son bois jusqu'au moulin de Harvey, mais les estacades devant retenir les billots auront cédé puisque les deux partenaires s'entendent au printemps 1827 pour demander à Bradley de récupérer les billots et les billes équarris amassés en tas dans l'estuaire de la rivière ou bien éparpillés le long du fleuve en face de Rimouski. C'est signe qu'il y a forcément eu bris dans le matériel de rétention et perte de bois. L'entente présente bien sûr des avantages pour tous les intervenants. Les premiers récupèrent

une partie de la production perdue et Samuel Bradley trouve un moyen de faire fructifier les investissements qu'il a placés dans le moulin à scie acheté de Bacquet. Le marché passé avec Harvey et Hobbs stipule en effet qu'il transformera ce bois à son moulin du ruisseau La Liberté tout en en gardant la moitié pour son profit⁵⁵.

Nonobstant des difficultés de cet ordre, la scierie de William Harvey semble bien tourner. Un marché passé en août 1828 nous donne une bonne idée de ses opérations. Samuel Bradley, associé à un cultivateur de Rimouski, Charles-Georges Fraser, doit transporter pour Harvey 10 000 madriers de douze, quatorze et seize pieds depuis le moulin jusqu'à l'embouchure de la rivière Rimouski⁵⁶. Ce sont là des quantités de bois qui ont dû assurer les opérations pour une bonne partie

de l'été. Chose surprenante toutefois, compte tenu de ce que tout semblait bien aller, Harvey songe alors à se départir de ses investissements et à mettre fin à ses opérations. C'est ce que nous réalisons en lisant la procuration que ce dernier confie à Joshua Whitney aux fins de lui trouver un acheteur. Tout est mis en vente : ses terrains, sa maison, son moulin, ses équipements, ses chantiers⁵⁷.

Comment l'expliquer? Des problèmes de main-d'œuvre ou d'approvisionnement? Un revers de fortune qui nous échappe? Ce sont là des questions encore sans réponse, mais nous observons dans les années 1828 et 1829 une agitation dans le monde de la production forestière à Rimouski, ce qui a sûrement aidé William Harvey à se départir de tous ses biens. Il y a aussi Whitney qui prend ses distances avec la région. Ensuite un nouveau venu, Michel Larrivée, joue alors du coude avec William Price, lequel profite de l'effervescence pour ramasser toutes les billes. Samuel Bradley lui-même se réoriente en vendant son moulin à scie à Marc Morisset⁵⁸. La transformation du bois ne semble plus l'intéresser et il se replie, du moins pour un temps, sur ses propriétés foncières et leur mise en valeur.

Michel Larrivée et le patronage de William Price

Un intermède va nous permettre de comprendre le climat d'effervescence dans lequel Samuel Bradley évoluait. Arrêtons-nous à Michel Larrivée. Né dans la paroisse de Saint-Joseph-de-la-Pointe-de-Lévis (Lauzon) en 1796, ce dernier pratique le métier de menuisier⁵⁹. À l'approche de la

trentaine, il travaille comme *millwright*. Ce terme, qui se traduit aujourd'hui par mécanicien industriel, désigne à l'époque le charpentier qui construit des moulins à scie. Associé dans la transformation du bois à Pierre Robitaille, un coparoissien, il exploite une unité de sciage grâce à laquelle il approvisionne une clientèle locale⁶⁰.

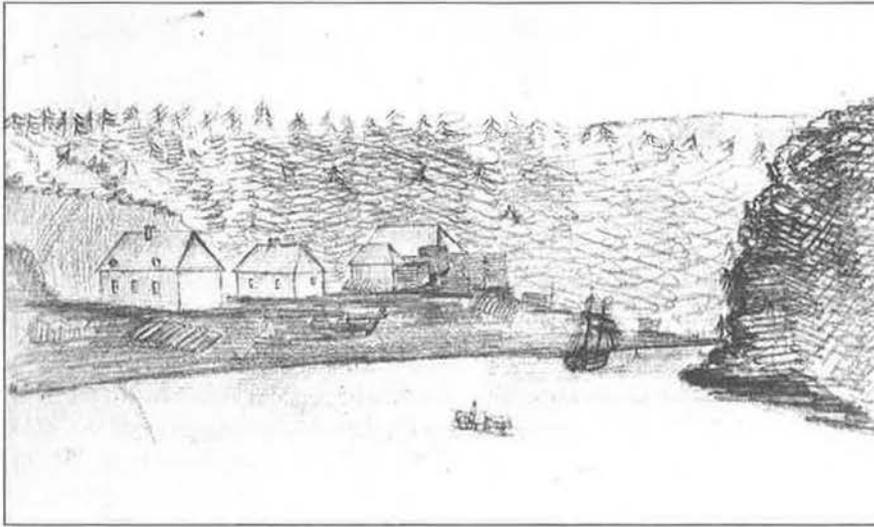
En 1824, il songe sans doute à se lancer dans la transformation du bois en un milieu moins concurrentiel que la région de Québec. Pour ce faire, il approche Marie-Geneviève Noël, veuve de Joseph Drapeau, détentrice d'importants droits fonciers dans le comté de Cornwallis (auj. comté de Rimouski). Il obtient d'elle la permission de scier le bois des seigneuries Lepage et Thivierge ainsi que celui des terres lui appartenant dans la seigneurie de Métis. La dame seigneuresse lui accorde de plus le privilège de construire plusieurs moulins à scie sur ses propriétés⁶¹.

Ce qui rend cette transaction singulière, c'est la présence de William Price aux côtés de Michel Larrivée au moment de sa rédaction et, surtout, son intervention lors des discussions. Pour des raisons que Price refuse de donner, ce dernier se porte garant de l'entente pour les trois premières années. Il faut savoir que Larrivée s'engage par ce contrat à verser 350 livres pour chacune d'entre elles, et autant pour chacune des six autres années que durera la location. Qu'en penser? Le jeune entrepreneur avait-il sollicité l'aide de Price? Douteux. Lui servait-il de couverture ou de prête-nom? Peut-

être, mais il se pourrait aussi que les deux hommes se voient comme des associés dont l'un a le pouvoir de l'argent et l'autre l'expertise. Nous penchons pour cette dernière hypothèse, d'autant que c'est bien ce qui se passe.

C'est l'époque où William Price compte donner de l'expansion à un commerce international du bois qu'il a fondé depuis peu. On sait qu'il a pris son expérience en ce domaine en travaillant pour d'importants exportateurs britanniques, mais, en 1823, il a formé sa propre compagnie exportatrice avec quelques associés. On pense qu'il a approché Larrivée au printemps suivant pour unir leurs intérêts dans une association susceptible de bien les servir tous les deux. Et si on peut croire que ce n'était pas encore chose faite à la signature du bail consenti par la dame Drapeau, ce le sera onze jours plus tard, quand les deux parties s'entendent sur une association en bonne et due forme pour la construction d'un moulin et son exploitation au lieu le plus profitable des seigneuries Lepage, Thivierge ou Métis (dite aussi Grand Métis)⁶². Cette seconde entente aura été envisagée au préalable et conclue après coup parce que conditionnelle à la signature de la première.

Où Michel Larrivée a-t-il construit leur moulin? Le nouveau partenaire de Price opte pour la seigneurie de Métis, mais des documents soulèvent des questions à cet égard. Larrivée a effectivement construit ce moulin à scie dans les mois suivant l'entente passée avec Price. Un contrat d'engagement nous apprend que Gabriel Petitclerc, un « écrivain »



Les installations de Michel Larrivée à l'embouchure de la Métis, juillet 1827 par Margaret McArthur, épouse de Duncan Hay, l'agent de John McNider à Métis. Miss Hay, Bibliothèque et Archives Canada, C-008505. [N.B. : les archives du Canada et les auteurs à leur suite ont erronément daté ce croquis de 1847].

originaire de Lévis, accepte de tenir ses livres en tant que commis pour l'année 1825 et Joseph Samson de le servir comme journalier et menuisier, mais, y est-il inscrit en toutes lettres, « en la seigneurie de Rimouski où le dit Michel Larrivée a un moulin à scie⁶³. »

Trois documents confirment cependant que c'est bien à Métis que le moulin a été construit. Le premier, daté de septembre 1826, est la location que font Price et Larrivée d'une terre située à l'embouchure de la rivière. Cet espace leur permettra d'entreposer leur bois en attendant son embarquement⁶⁴. Un second document atteste de cette utilisation des espaces : il s'agit d'un croquis levé en juillet 1827 par Margaret McArthur, épouse de Duncan Hay, l'agent de John McNider à Métis⁶⁵. Le dessin nous montre le terrain avec ses constructions et les piles de bois

que les employés du moulin y entassent. Enfin, très explicite, le rapport de l'Arpenteur en chef de la province, Joseph Bouchette, rédigé après une visite faite à Métis à l'été 1829, localise sans conteste la construction : « Mr. L'Arrivé's dwelling-house and establishment stand at the mouth of the river, across which booms are extended to receive the deals from the saw-mills which are about 2 ½ miles up the river on a most advantageous site⁶⁶. »

Il faut comprendre que, vu de Québec, le toponyme « Rimouski » est utilisé au sens large et désigne l'ensemble des possessions seigneuriales de la famille Drapeau. Pour ce qui est du moulin, on en connaît peu sur son rendement, mais il contribuait certainement aux affaires d'un jeune industriel qui se lançait dans le commerce international du bois. On sait, par exemple, que Price expédie à lui seul depuis le port de Québec

seize chargements de bois en 1824 et trente-six autres en 1825, puis respectivement quarante-deux et cinquante-sept chargements les deux années suivantes.

En revanche, Larrivée éprouve de nombreuses difficultés à remplir sa partie des obligations ou n'y parvient que très difficilement. Il ne livre pas les quantités de bois promises à son partenaire, ce qui lui vaut un « protêt » en 1827, c'est-à-dire un blâme juridique en vertu duquel il est tenu responsable des frais et préjudices consécutifs à son manquement⁶⁷.

Un recommencement

La mésentente ne signifie pas que Larrivée et Price ont rompu leurs liens d'affaires, bien au contraire. Michel Larrivée continue de mener chantier aux abords de la rivière Neigette, ce qui signifie qu'il engage des hommes et sous-contracte même certaines quantités de bois⁶⁸. Ces mêmes années, 1828 et 1829, sont aussi celles où il s'implante définitivement en région et songe même à se lancer seul en affaires. Nous remarquons d'abord qu'il épouse au début de 1829 une fille de la paroisse Saint-Germain, Geneviève Gagné. Cette union, pour avoir eu le temps de se formaliser, confirme que le nouveau marié a eu l'opportunité de se greffer au tissu social régional et d'y nouer des relations de travail.

Ensuite, l'année 1829 est aussi celle où, profitant du retrait annoncé de Harvey, Michel Larrivée engage son frère Pierre pour construire un moulin à scie sur la rivière Rimouski⁶⁹. Comme il n'est fait aucunement mention de William Price dans ce document,

nous avons la certitude qu'il agissait de son propre chef et pour son propre bénéfice. Le moulin, à ériger à la hauteur des installations de William Harvey, juste de l'autre côté du cours d'eau, est livrable au 10 juin suivant. Il s'agit d'une construction standard de quarante pieds de long par vingt-huit pieds de large⁶⁰. Dans les jours précédant l'entente passée avec son frère, Larrivée s'est activé sur le marché des acquisitions foncières, question de bien asseoir ses opérations de coupe et de transformation du bois. C'est qu'il lui fallait acheter plusieurs terres à bois des héritiers Lepage et consolider ces achats en acquérant ou louant des personnes concernées les droits qu'elles détenaient sur la rivière⁷¹.

Mais un problème demeure pour lui. Le jeune entrepreneur possède-t-il les fonds nécessaires pour soutenir la concurrence qui s'annonce? Désavantagé par ses précédents déboires, il est douteux que Larrivée ait pu économiser suffisamment pour financer seul une telle entreprise. C'est alors que William Price réapparaît dans le décor. Michel Larrivée l'aurait-il approché personnellement, ou bien est-ce l'inverse? On peut penser que Price est venu se rappeler à son bon souvenir. Larrivée est en dettes à son égard, n'ayant pu faire fonctionner adéquatement le moulin à scie commandé en 1824, et les charges qui pesaient sur le non-respect de son contrat devaient courir encore. La situation est donc la suivante en cet hiver 1829 : Larrivée veut profiter des départs de Whitney et de Harvey pour occuper la niche qui se présente, mais il demeure encore redevable envers William Price. De son côté, ce dernier

aurait déjà entamé à ce moment des négociations pour acheter les actifs de Harvey. Ainsi, le premier jouissait d'une avance dans ses projets, le second dans ses négociations avec Harvey.

La dispute qui s'annonçait entre les deux concurrents se règle assez rapidement par la signature fin février d'une entente visant à mettre sur pied une exploitation forestière conjointe⁷². Il s'agit d'un modèle d'affaires bien connu, appelé société en commandite. Dans ce genre d'entente, un des partenaires fournit les fonds nécessaires aux opérations. On a deviné que c'est la contribution apportée par William Price. L'autre associé, dans ce cas Michel Larrivée, s'attache à la direction des tâches sur le terrain. Les profits et les frais encourus sont normalement partagés entre les partenaires. Il en est de même pour les pertes.

Le 30 mars 1829, c'est-à-dire un mois plus tard, un bail signé par dame Catherine Drapeau leur permet d'affermier pour une durée de neuf ans un lopin de terre situé au premier rang de la seigneurie, tout juste à l'embouchure de la rivière Rimouski, sur la rive droite. L'espace loué correspondrait de nos jours à l'espace qui s'étend le long du cours d'eau depuis la rue Sainte-Marie jusqu'à la rue Saint-Jean-Baptiste. C'est à cet endroit que la compagnie compte empiler son bois. Par la suite, des ententes complémentaires signées avec des descendants de la famille Lepage leur assurent conjointement la propriété de plusieurs terres adjacentes au cours d'eau en même temps que l'exclusivité des droits seigneu-

riaux ayant effet sur la rivière pour des durées variant de neuf à trente-six ans⁷³.

Et puis, fin avril, Joshua Whitney s'acquitte du mandat que lui avait confié William Harvey en cédant les installations de son mandataire à William Price⁷⁴. C'est l'époque, souligne Louise Dechêne, où Price s'implante dans les régions rurales du Bas-Canada. De 1827 à 1850, il achètera huit scieries éparpillées entre La Malbaie en haut et Cap-Chat et il en comptera plus d'une trentaine au total⁷⁵. Dechêne estime que le moulin qu'il acquiert à Rimouski est au nombre de ses équipements les plus considérables.

Rappelons que Larrivée et Price possèdent maintenant, outre le moulin de Métis, deux unités de sciage situées à la même hauteur sur la rivière Rimouski. Commence alors pour eux la mise à jour des équipements et des infrastructures nécessaires à leurs opérations. Jean Brown, forgeron de la paroisse Saint-Germain, est chargé de fabriquer les haches, les fers des chevaux, les chaînes et toutes les autres pièces de métal essentielles à la coupe et au charriage du bois⁷⁶. Les services de Jacob Sinclair, le grand ami de Samuel Bradley, sont retenus pour construire six chalands de cinquante pieds de long dans le cours de l'hiver⁷⁷. Ils serviront à l'acheminement des planches. Jean-Baptiste Lévesque et Daniel Pelletier, le premier cultivateur à Rimouski et le second au Bic, doivent ériger dans les mêmes délais les chaussées, quais et écluses requis pour la rétention du bois sur la rivière⁷⁸. Tout ceci devrait finalement être prêt à temps pour le transport de ses madriers au début de l'été.

Fort de nouveaux droits, Michel Larrivée s'assure d'approvisionnements en bois de pin et d'épinette pour l'année à venir, ce qui l'oblige à signer des engagements avec d'autres cultivateurs. Nous avons pu identifier parmi eux Charles-Georges Fraser, Augustin Banville, Joseph Gagnon, Barthélemy Lavoie. Il passe aussi des ententes avec Paul Ross, Ambroise Nadeau et François Desrosiers dit Dutremble, respectivement de Sainte-Flavie et de Sainte-Luce, de même qu'avec Ambroise Girard de la Pointe-de-Lévis⁷⁹.

C'est dire que l'arrière-pays rimouskois fourmille d'activité en cette fin d'année 1829. Tous ces chantiers sont ouverts alors que les travaux de rénovation du moulin débutent. On sait que la construction du barrage a commencé dès octobre, mais Jacob Sinclair n'attend pas la fin des travaux pour commander une livraison de bois à François Vaillancour, à lui apporter « auprès de l'écluse qui se bâtie (sic) pour le nouveau moulin de Mr Larrivée à Rimouski⁸⁰ ».

Cependant, un problème surgit. La taille des installations de sciage d'au moins un des moulins, qualifié de trop petit par son propriétaire, ne convient pas pour les opérations envisagées⁸¹. Se rendant à l'idée de le démonter et de le rebâtir dans des dimensions plus grandes, Larrivée retient à nouveau les services de Joseph Vaillancour et de Nicolas Côté pour fournir le bois nécessaire à sa reconstruction⁸². Trois travailleurs des environs de Lévis, Charles Ménard ainsi que Jean-Baptiste Giroux et son fils Charles sont aussi engagés dans les mêmes

semaines comme journaliers. On peut supposer qu'ils sont amenés ici pour rénover le moulin⁸³.

La suite est bien connue et a été largement documentée par les chercheurs. En fait, c'est à l'occasion de l'acquisition des installations de Rimouski que Price élabore le modèle d'achat et de gestion décrit par Louise Dechêne⁸⁴. Au début, il y a partenariat avec un associé, dans le cas qui nous intéresse, c'est Michel Larrivée, puis, après quelque temps, ce dernier cède à William Price ses droits sur les installations de sciage contre l'annulation de sa part des frais encourus dans les opérations de leur compagnie, frais dont il n'a pu s'acquitter. La dissolution de la société Larrivée-Price a lieu au cours du printemps 1831. Après seulement trois ans d'activités, Larrivée est débiteur envers son partenaire de plus de 18 000 livres, une somme colossale⁸⁵.

Samuel Bradley, gérant des opérations chez William Price

La dissolution de la société Larrivée-Price ne mettait pas pour autant un terme à leurs relations. Michel Larrivée se voit en effet confier pour les années 1830 et 1831 la direction des opérations de la compagnie William Price à Rimouski et à Métis, mais il semble avoir consacré ses efforts à Métis de sorte que celui qui devient maintenant son employeur doit trouver un gestionnaire pour les opérations à Rimouski. En fait, il y en aura plusieurs qui vont se succéder à ce poste et tous entretiennent un lien d'affaires avec Bradley.

Dès son entrée en fonction, le premier agent de Price, John Speiss, conclut avec Bradley un contrat de livraison de pin transformable au moulin de Morisset. Une année plus tard, c'est au tour de Daniel Brown, autre représentant du célèbre industriel, de signer un contrat d'approvisionnement avec lui⁸⁶. Il s'agit pour Bradley de livrer cette fois-ci 500 billots de pin blanc, de pin rouge et d'épinette à prélever entre les chantiers que Magloire Carrier, Georges Fraser et Antoine Banville exploitent le long de la rivière Rimouski. Ce ne sont pas là des quantités énormes de bois. À titre de comparaison, Paul Lalancette et Alexandre Mignot dit Labrie s'engageaient trois ou quatre ans plus tôt à livrer conjointement 875 billes de pin et d'épinette à Jacob Sinclair. Presque en même temps, Joseph Jacques en promettait 625 à lui seul. Il semble donc qu'une production de 500 à 600 billots par hiver ait été la norme pour un petit producteur forestier.⁸⁷

La carrière de Bradley continuant d'évoluer, il en vient assez vite au cours de la décennie à travailler directement pour William Price. Comment cela s'est-il passé? On peut soupçonner en premier lieu un problème de gestion dans les opérations de sciage chez Price, problème attribuable à un trop fort roulement du personnel-cadre. Nous avons identifié, en effet, trois représentants à Rimouski en quatre ans : Speiss en 1830 et 1831, Brown de 1831 à 1833 et John McKinnon en 1834. Le résultat en est que ces gens n'ont jamais eu le temps de s'aguerrir. Qui plus est, le premier s'est avéré être un mesureur de bois et

McKinnon un cultivateur de Métis, donc des gens dotés d'une expérience tout autre que celle requise pour la direction d'une usine et de son personnel.

Dans un second temps, William Price, se cherchant un responsable expérimenté, offre à Samuel Bradley de veiller au fonctionnement et à l'entretien de ses installations. Il lui laisse le soin de trouver les hommes compétents, de s'assurer que le bois soit préparé conformément aux besoins du marché, de l'acheminer aux quais situés à l'embouchure de la rivière et de faire en sorte que les madriers soient prêts pour l'embarquement quand ses navires se présenteront. L'entente ayant été renouvelée en 1836, on peut conclure que Samuel Bradley a rempli ses obligations à la satisfaction de son employeur. C'est d'ailleurs l'exercice de ces responsabilités pendant plusieurs années qui auront fait croire à l'abbé Charles Guay qu'il avait acquis et exploité ces installations de sciage pour son compte⁸⁸.

Bradley & Maguire

Après cinq ans à l'emploi de William Price, Samuel Bradley décide de se réorienter dans le commerce et s'associe avec Denis Maguire, un jeune homme originaire de Métis. Les deux parties forment en 1839 une société destinée à l'achat et à la vente de marchandises ainsi qu'à la mise en marché de madriers. Elles affichent leur raison sociale sous le nom de *Bradley & Maguire*. On ne connaît pas les échéances de leur entente, puisqu'elle est verbale, mais nous savons qu'elle prend fin après cinq ans d'opération à l'automne 1844. Entre-temps, les deux partenaires

comptent probablement parmi les plus importants fournisseurs de William Price. En octobre 1840, ils promettent de lui livrer à eux seuls le bois suffisant pour la préparation de 70 000 madriers de pin et d'épinette. La quantité de billots non spécifiée dans le contrat devrait avoir exigé la coupe de 1 000 à 2 000 arbres. On se rappellera que Bradley se limitait dans ses contrats antérieurs à des quantités de 500 billots⁸⁹.

Ce lien d'affaires avec Price se maintiendra tant que l'association Bradley - Maguire durera et malgré certains épisodes qui nécessitent des prolongations de contrat. C'est le cas à l'automne 1841 alors qu'un affaissement de terrain le long de la rivière cause un éboulis et détruit une partie des installations de sciage. Est-ce le moulin de la rive gauche de la rivière ou celui de la rive droite? On l'ignore, mais la situation oblige William Price à reporter les ententes passées avec ses fournisseurs à l'année suivante. Jusque-là, Bradley et son associé avaient, de par leurs contrats, l'obligation de transformer leurs billes de bois dans les installations de Price et ce dernier, de les lui fournir en bon état. Le moulin est-il reconstruit à la même place? Fort probablement que non, compte tenu de l'instabilité du terrain. Peut-être même l'est-il plus bas sur la rivière, à l'emplacement que nous voyons sur le relevé cartographique exécuté par Augustin Bradley en 1866. Les opérations sont relancées en peu de temps et l'entente, complétée à la satisfaction des parties, est renouvelée en 1842, mais ce sera au tour de Bradley et de Maguire de ne pouvoir remplir leur engagement. Nous en ignorons les

raisons, mais elles devaient être valables puisque Price accepte à nouveau de prolonger les délais de livraison⁹⁰.

Les quantités de bois promises par les contrats liant Bradley et Maguire à William Price sont telles que ces derniers ne peuvent en assurer seuls la coupe. Aussi passent-ils à leur tour des accords avec des sous-traitants, comme Jean-Baptiste Saint-Laurent et Joseph Collin⁹¹. Ces derniers doivent par la suite descendre les billes de bois jusqu'au moulin avant d'être payés. Quel effet cela peut-il avoir sur le milieu? Si on les considère dans une perspective un peu plus large, il faut comprendre que des ententes d'une telle envergure représentent pour la population rimouskoise une garantie de travail et que la profession d'agriculteur ne s'en trouve que plus attrayante. Ils sont en effet des dizaines de cultivateurs à s'engager dans la coupe et le transport du bois et leur nombre augmente de façon significative. Le recensement de 1831 dénombre 181 fermiers et agriculteurs alors que celui de 1842 en relève 316. On peut donc penser que l'activité forestière a constitué le fondement d'une vitalité économique importante pour la communauté dans son ensemble.

Un tournant dans sa carrière

La fin des années 1840 marque un tournant dans la carrière de Samuel Bradley. Sans conteste, il a acquis une notoriété qui le propulse à l'avant-scène rimouskoise. Il s'implique dans l'administration civile. Par exemple, il intervient souvent aux réunions du Conseil de la municipalité de Rimouski et parvient

même à s'y faire élire. C'est ainsi qu'en 1849, il dépose à titre de conseiller une motion qui appuie la construction du chemin de fer Québec-Halifax. La même année, il est nommé Commissaire pour les petites causes pour la paroisse Saint-Germain, une responsabilité qu'il exercera pendant plus d'une vingtaine d'années⁹². Nos sources font voir aussi qu'il diversifie ses activités en agissant comme contractant dans la mise en place des infrastructures locales. La construction d'un pont à l'embouchure de la rivière Rimouski vient toutefois lui nuire grandement. N'ayant pu faire ses frais, il fait faillite. Toute une série de transports de créances indique qu'il lui faudra plusieurs années à s'en remettre financièrement⁹³.

Bradley perd son épouse Marie-Anne Purdy en avril 1860. Déjà mère de plusieurs enfants nés de son précédent mariage avec Alexandre Dessein dit Saint-Pierre, elle lui a donné à son tour quatre ou cinq héritiers. Arrivés à l'âge adulte, leurs garçons occupent comme le père une partie de la scène publique. En 1845, Samuel fils s'associe avec Jean-Théophile Couillard dans l'exploitation d'un magasin général sis rue Saint-Germain Ouest, commerce connu sous la raison sociale Bradley & Couillard. C'est un des premiers, sinon le premier établissement de marchandises en tous genres digne de mention pour la petite municipalité. Plus tard, Samuel Bradley

BUREAU DU SECRÉTAIRE.

Montréal, 19 Juillet, 1849.

Il a plu à Son Excellence le gouverneur général nommer les messieurs suivants pour être commissaires pour la décision sommaire des petites causes sous l'Acte 7, Vict. chap. 19, savoir :

Pour la Paroisse de Saint-Germain de Rimouski : messieurs Alexis Rivard, Pierre Gauvreau, Olivier Pineau, Samuel Bradley, Edouard Martin, François-Joseph Pouliot et Michel Parent. [Ancienne commission révoquée.]

Pour la Paroisse de Saint-Jean-Port-Joli : messieurs Charles Harrower, Charles-François Fournier, Thadé Caron, Nemesse-Sylvestre Pelletier, Thadée Michaud et Alexandre Vallée. [Ancienne commission révoquée.]

Il a aussi plu à son Excellence nommer les messieurs suivants Juges de paix dans et pour le district de Québec, savoir :

Duncan-Stephen Ballantyne, de L'Islet ;
Pierre Miville, de St. Roch des Aulnets ;
Jean-Baptiste Laporte, de St. Giles ;
Joseph Bedard, de Charlesbourg ;
Pierre Dorion, de Charlesbourg ;
Romain Dallaire, de Lambton ;
Antoine Morin, de Lambton ;

Nomination de Bradley et consorts.

Journal de Québec, le 19 juillet 1849. (BANQ-Q.)

fil suit les traces de son père et investit lui aussi dans la transformation et le commerce du bois. Il achète en 1856 un important moulin à scie construit aux abords de la rivière Matane. Nous ne sommes pas sans remarquer toutefois qu'il en cède la propriété à l'industriel William Price neuf mois plus tard. Ce court délai laisse supposer des rapports de dépendance financière entre les deux hommes et qu'une entente avait été conclue auparavant. Un autre de ses fils, Augustin, devient arpenteur et exerce sa profession dans le Bas-du-Fleuve pendant quelques années avant de perdre la vie par noyade au cours de l'été 1868⁹⁴.

Bilan

Samuel Bradley père décède le 14 septembre 1879 et sa sépulture a lieu en présence des dignitaires de la place⁹⁵. L'histoire de Bradley s'insère dans celle d'un village, d'une région et même d'une province. En effet, le village de Rimouski, qui peut nous paraître éloigné des grands remous de la société, est partie constituante d'un monde en action et son histoire s'inscrit dans les grands mouvements qui agitent le Bas-Canada depuis une génération ou deux.

Nous pouvons signaler au premier titre les grandes migrations qui bouleversent le paysage démographique de la province. C'est l'époque où les Européens débarquent au port de Québec par milliers chaque année. Des

centaines d'Américains convergent comme Bradley vers le nord du continent alors que les jeunes de la colonie, à la recherche de nouvelles terres, émigrent vers les régions les moins peuplées. Tout cela n'est pas sans incidences pour Rimouski. Sa population croît considérablement et affiche un caractère plus multiethnique. Le village compte désormais des Américains, des Acadiens, des Écossais, des Irlandais, des Anglais, dont Bradley lui-même, Sinclair, McKittrick, Maguire, Durning, Fraser, Pritchard.

Une nouvelle économie coloniale vient aussi changer la donne. De 1500 à 1800, la survie du

Canada reposait essentiellement sur l'agriculture et la fourrure. À partir de 1800, la forêt prend la relève. Le blocus des ports européens par les forces navales françaises contribue à susciter une forte demande en bois. Un courant commercial s'installe entre le Canada et l'Angleterre auquel des agents de développement en recherche de bénéfices viennent se greffer. Après s'être intéressés aux autres régions du Bas-Canada, ces hommes d'affaires s'attaquent au potentiel forestier bas-laurentien. L'année 1825 semble marquer un tournant dans l'apparition de ces nouveaux investisseurs à Rimouski où on a pu voir que Bradley les devançait.



Samuel Bradley fils.

Wisconsin Historical Society, Civil War collection, Image ID 70980 : <http://www.wisconsinhistory.org/whi/fullRecord.asp?id=70980>

Si le climat économique explique en partie l'intérêt de ces hommes d'affaires pour le Bas-Saint-Laurent, il est aussi un autre facteur qu'il faut souligner. Tous profitent de ce que les seigneurs locaux ouvrent leurs arrières-fiefs à la génération montante et livrent ainsi leurs concessions à l'industrie forestière. Il ne faut pas chercher d'autres explications à l'acquisition que Samuel Bradley fait d'une terre située au troisième rang de la paroisse Saint-Germain et, qui plus est, sise le long de la rivière. Comme lui, d'autres exploitants arrivent et se consacrent à la transformation du bois de pin et d'épinette. Des travailleurs du Haut-du-Fleuve, principalement de la région de Lévis, trouvant du travail dans les opérations de

coupe, grossissent le lot des familles en place. Les agriculteurs de la région, quant à eux, bénéficient d'un nouveau revenu grâce aux travaux d'hiver.

La composition sociale de la communauté s'en trouve aussi enrichie. La petite société rimouskoise voit sa palette professionnelle s'élargir. On retrouve autour et parmi le personnel engagé par Bradley des commis, des bûcherons professionnels, des mesureurs de bois, des forgerons. Des opérateurs de moulins se greffent aux ouvriers, menuisiers, charpentiers et cultivateurs déjà en place. Une petite bourgeoisie d'affaires occupe le champ de

l'économie qui compte désormais un plus grand nombre de commerçants, des entrepreneurs forestiers, des industriels du sciage. Bon nombre passent, les McKittrick, Whitney, Hobbs, Harvey. D'autres s'implantent, comme Bradley, Larrivée, Couillard, Maguire, Bacquet dit Lamontagne, Price.

* * *

Que retenir finalement de ce récit de vie? Une ou deux choses. Le présent article met en évidence la carrière d'un homme, Samuel Bradley, un nouvel arrivant qui a vu son statut passer de celui de simple immigrant à celui d'agent de développement impliqué dans la croissance de son milieu d'adoption. À plus d'un titre, de citoyen d'abord, puis de producteur et de marchand, il a participé à l'essor de la bourgeoisie d'affaires et à son implantation en région. Il a contribué de la sorte aux changements qui ont eu cours à Rimouski en cette première moitié du XIX^e siècle. Le suivre nous aura permis de mettre des noms et des visages sur les personnes qui ont participé à ce renouveau.

Notes

- 1 Mario Mimeault est un historien spécialisé en histoire maritime canadienne. Auteur de plusieurs ouvrages sur ce thème, notamment sur les pêcheurs et les phénomènes migratoires, il a remporté en 2014 le prix Clio remis au meilleur livre en histoire régionale pour son ouvrage *L'exode québécois, correspondance d'une famille dispersée en Amérique*.
- 2 Sylvain Gosselin, « Le territoire et ses premiers occupants », in Paul Larocque *et alii*, *Rimouski depuis ses origines*, Rimouski, Société d'histoire du Bas-Saint-Laurent, 2006, p. 68, 69, 91.
- 3 Registre des baptêmes, mariages et sépultures de Saint-Germain-de-Rimouski, le 11 octobre 1824, mariage de Samuel Bradley et de Marie-Anne Purdy. Actes d'état civil et registres d'église du Québec, Collection Drouin, 1621 à 1967, Ancestry.ca (désormais Coll. Drouin, Ancestry.ca).
- 4 Charles Guay, *Chronique de Rimouski*, vol. 1, Québec, D. G. Delisle, 1873, 182 s.
- 5 Léo Bérubé, *Rimouski à ses débuts*, Rimouski, Archevêché de Rimouski, 2000, 51 p.; *id.*, « Ce que Rimouski doit à sa rivière », *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, vol. 1, n° 3, 1974, p. 7-8; *id.*, « Le moulin à bardeaux », *L'Éboulis, Bulletin paroissial de Sainte-Odile de Rimouski*, vol. 1, n° 17, 1956, p. 64.
- 6 Paul Larocque, « Une région de peuplement 1790-1855 », in Paul Larocque *et alii*, *op. cit.*, p. 101-106.
- 7 Ancestry.ca : Maine, Birth Records, 1621-1922, actes de naissance de l'État du Maine, avant 1892, 1892 à 1922, Naissance de Samuel Bradley le 3 mai 1796 (page visitée le 31 mars 2013). Registres d'état civil de Saint-Germain-de-Rimouski, le 14 septembre 1879, sépulture de Samuel Bradley, Coll. Drouin, Ancestry.ca.
- 8 BANQ-R, greffe Joseph Ouellet, le 16 décembre 1823, marché Pierre et Laurent Michaud avec Samuel Bradley.
- 9 BANQ-R, greffe Joseph Ouellet, le 23 mars 1824, vente de fief par Germain Lepage à Samuel Bradley.
- 10 John Hare, Marc Lafrance et David-Thierry Ruddel, *Histoire de la ville de Québec 1608-1871*, Québec, Boréal/Musée canadien des civilisations, 1987, p. 178.
- 11 Le recensement de 1825 dénombre 1963 habitants : <https://familysearch.org/pal:/MM9.3.1/TH-1-11706-691024?cc=1834346&wc=MMYV-17L:n2088939919> (page visitée le 6 mars 2013).
- 12 Jacques Lacoursière, Jean Provencher et Denis Vaugeois, *Canada-Québec, 1534-2010*, Québec, Septentrion, 2011, p. 134, 226. Joseph Lepage, « Plant (sic) de ma terre et de la route que j'ai pour ma sortie », Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Québec, E2, Grands Voyers n° 682, le 18 septembre 1794.
- 13 Gabriel Langlois, *Dossier sur la paroisse Saint-Germain de Rimouski (Histoire religieuse) 1701-1987*, Rimouski, Auteur, 1987, p. 25 s., 35 s. Paul Larocque *et alii*, « Une région de peuplement 1790-1855 », in *Rimouski depuis ses origines*, p. 96. Pour les statistiques de l'état civil, voir Langlois, *op. cit.*, p. 42-45.
- 14 Voir à ce propos Paul Larocque, *op. cit.*, p. 107.
- 15 BANQ-R, greffe du notaire Joseph Ouellet (page visitée le 30 mars 2012). Joseph-D. Michaud, *Le Bic – Les étapes d'une paroisse*, Québec, Ernest Tremblay, 1925, vol. 1, p. 203, 253-255, 273-274.
- 16 Michaud, *ibid.*, vol. 2, p. 40 s.
- 17 BANQ-R, greffe Joseph Ouellet, le 4 avril 1818, transport Louis Bertrand à Joseph Bacquet dit Lamontagne. Registre des baptêmes, mariages et sépultures de Saint-Germain-de-Rimouski, mariage Joseph Bacquet dit Lamontagne et d'Angèle Côté, le 21 juillet 1819, Collection Drouin, Ancestry.ca.
- 18 Joseph Bacquet vient d'acheter le lopin de terre sur lequel il a construit son moulin : BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 4 janvier 1825, vente de terrain par Alexandre Côté à Joseph Bacquet dit Lamontagne. Une entente aux fins d'exploiter conjointement le moulin à scie est passée avec Samuel Bradley devant Pierre Gauvreau le 15 mai 1825. La vente à Bradley a lieu quant à elle le 17 décembre 1826 : BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 17 décembre 1826, vente de terre et moulin par Joseph Bacquet dit Lamontagne à Samuel Bradley.
- 19 Fils d'Alex Dessein dit Saint-Pierre et de Marie Joncas, Alexandre Dessein dit Saint-Pierre est né à Saint-Thomas de Montmagny le 30 octobre 1788 : Registre des baptêmes, mariages et sépultures de Saint-Thomas-de-Montmagny, Coll. Drouin, Ancestry.ca. Quant au bataillon de Rimouski, il s'appuyait sur un bassin de recrutement couvrant la division est du comté de Cornwallis. Ses miliciens avaient été enrôlés dans les villages de Saint-André-de-Kamouraska, de Rivière-du-Loup, de L'Isle-Verte, de Trois-Pistoles et de Rimouski. Parcs Canada, « Les Voltigeurs du Québec : La milice du Bas-Canada dans la Guerre de 1812 – La marche du 104th Regiment of Foot », p. 14 : <http://voltigeursdequebec.net/pdf/La-milice-du-bas-canada-dans-la-guerre-de-1812-et-la-marche-du-104e.pdf> (page visitée le 19 avril 2013).
- 20 Mariage d'Alexandre Dessein dit Saint-Pierre et de Mary Ann Purdy, le 23 mai 1812, registre des baptêmes, mariages et sépultures de Saint Andrew's Church, Québec; Registres d'état civil de la paroisse Saint-Joseph-de-Chambly, le 1^{er} mars 1813, baptême d'Alexandre Dessein dit Saint-Pierre, Coll. Drouin, Ancestry.ca.
- 21 À son mariage avec Mary Ann Purdy, à Québec, il se dit *ship carpenter* puis charpentier au baptême de son fils Georges en 1819. Entre ces deux événements, une fille, Marie-Louise, naît à Saint-Thomas-de-Montmagny en 1815 : baptême de Marie-Louise Saint-Pierre, le 16 novembre 1815, registre des baptêmes, mariages et sépultures de Saint-Thomas-de-Montmagny; baptême de Georges-Édouard Saint-Pierre, le 10 janvier 1819, registres des baptêmes, mariages et sépultures de Notre-Dame-de-Québec, Coll. Drouin, Ancestry.ca.

- 22 BANQ-Q, greffe Joseph Deguise, le 17 juillet 1822, concession de terre par John MacNider à Alexandre Saint-Pierre. Roland Lebel, *Un siècle de Labeur, de Foi, d'Honneur - Histoire de la paroisse Saint-Octave-de-Métis 1855-1955*, Québec, Comité de publication de Saint-Octave-de-Métis, 1955, p. 66.
- 23 Alice Sharples Baldwin, *Métis wee Scotland of the Gaspé*, Auteur, s.l., 1977, p. 15. G. J. Mountain, *Visit to the Gaspé Coast*, Québec, Archives de la Province de Québec, 1943, (tiré à part), p. 23. Roland Lebel, *Un siècle de Labeur, de Foy, d'Honneur - Saint-Octave de Métis 1855-1955*, p. 73. Denise Pelletier, « Alexandre (Alexander) Dessaint S-Pierre et Marie-Anne Parly Purdy », *Planète Généalogie et Histoire* (page visitée le 10 mars 2013). BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 14 août 1824, rétrocession de concession par Marie-Anne Parly à John MacNider.
- 24 Registres d'état civil de Saint-Germain-de-Rimouski, le 11 octobre 1824, mariage de Samuel Bradley et de Marie-Anne Purdy; le 23 novembre 1824, mariage de Jacob Sinclair et de Marcelline Sirois, Coll. Drouin, Ancestry.ca.
- 25 Marcel Sinclair, *Clan Sinclair discussion group* (page visitée le 11 mars 2013).
- 26 Thomas Albert, *Histoire du Madawaska*, Québec, Imprimerie Franciscaine Missionnaire, 1920, p. 195-224. Lire sur le Madawaska, sa démographie, son économie et son portage, de Béatrice Craig, « Le Madawaska 1785-1870 », in Yves Frenette et alii, *La francophonie nord-américaine*, Québec, PUL, 2012, p. 73-78.
- 27 Témoignage cité dans Fernand Ouellet, *Histoire économique et sociale du Québec 1760-1850*, Montréal, Bibliothèque canadienne-française, 1971, vol. 2, p. 333. Les malaises de l'agriculture du Bas-Canada sont brièvement évoqués par l'auteur aux pages 331 à 345.
- 28 Le lecteur pourra consulter à ce sujet l'article de Marc Vallières et Yves Desloges, « Les échanges commerciaux de la colonie laurentienne avec la Grande-Bretagne, 1760-1850 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 61, n° 2-3 (hiver-printemps 2008), 425-468. Lire en particulier les pages 434 ss.
- 29 Jacques Lacoursière, et alii, *op. cit.*, p. 210.
- 30 René Bureau, « La seigneurie de Shoolbred », *Gaspésie*, vol. XXVIII, n° 4, p. 30 s. Mario Mimeault, « Azariah Pritchard » in *Dictionnaire biographique du Canada* (page visitée le 16 mars 2013). Robert Michaud, *L'Isle-Verte vue du large*, Montréal, Leméac, 1978, p. 204 s., 210.
- 31 Jean-Charles Fortin, Antonio Lechasseur et alii, *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, Québec, IQRC, 1993, p. 114, 161.
- 32 Alain Laberge et al., *Histoire de la Côte-du-Sud*, Québec, IQRC, 1993, p. 115-121. Fortin et alii, *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, p. 158. Si le commerce du bois prend de l'importance dans la Baie-des-Chaleurs dès le XVIII^e siècle, il en va autrement de la partie nord de la péninsule, notamment dans la région de Matane qui ne démarre dans la commercialisation du bois qu'à partir des années 1840. Marc Desjardins, Yves Frenette et alii, *Histoire de la Gaspésie*, Québec, IQRC, 1999, p. 211 s. Yvette Lapointe, « Joseph-Élie Généreux (1823-1899) le dernier des *jobbers* de la compagnie Price », *Au Pays de Matane*, vol. 54, n° 2 (mai 2010), 29-46.
- 33 Louis Gosselin, « Le territoire et ses premiers occupants », in Paul Larocque, *Rimouski depuis ses origines*, p. 69, 78, 96. BANQ-R, Jacques Collin, le 12 février 1787, don de Joseph Lavoie à son fils René Lavoie. Joseph-A. Lavoie, *La famille Lavoie au Canada de 1650 à 1921*, Auteur, Québec, 1922, p. 47-50.
- 34 Charles Guay, *op. cit.*, p. 182 s.
- 35 Fort probablement natif d'Irlande, Christopher McKittrick s'est marié à l'église anglicane Saint-Andrew's de Québec le 30 juin 1823 avec Élisabeth Parker. Registre des baptêmes, mariages et sépultures de l'église anglicane Saint-Andrew's de Québec, Coll. Drouin, Ancestry.ca. BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 30 novembre 1824, société Samuel Bradley et Christopher McKittrick.
- 36 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 24 janvier 1825, engagement de Hubert Lévesque à Samuel Bradley.
- 37 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 12 septembre 1825, quittance de Thomas Louis Jenkins et Joshua Whitney à Bradley et McKittrick.
- 38 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 31 octobre 1825, vente de terrains et meubles par James Durning (Darning) à Christopher McKittrick.
- 39 La date de son décès demeure inconnue et ne peut être fixée qu'approximativement, entre le baptême de son fils dernier-né, Joseph, le 1^{er} décembre 1835, et celui du remariage de sa veuve Elizabeth Parker avec Charles Parent, le 3 octobre 1836. Registre des baptêmes, mariages et sépultures de Saint-Michel-de-Percé, Coll. Drouin, Ancestry.ca.
- 40 L'entente avec Bacquet, rétroactive au 1^{er} décembre 1824, est signée devant Pierre Gauvreau : BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 15 mai 1825, accord entre Samuel Bradley et Joseph Bacquet dit Lamontagne; le 25 octobre 1825, désistement d'accord entre Samuel Bradley et Joseph Bacquet dit Lamontagne; le 17 décembre 1826, vente de terre et moulin par Joseph Bacquet dit Lamontagne à Samuel Bradley. Il est à remarquer que Bacquet avait entre-temps vendu ses installations de sciage à Romain Dubé qui, ne pouvant en acquitter les frais, les lui rétrocéda : BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 26 février 1826, vente d'un terrain et moulin par Joseph Bacquet dit Lamontagne à Romain Dubé; le 16 décembre 1826, rétrocession de Romain Dubé à Joseph Bacquet dit Lamontagne.
- 41 Mariage de Joshua Whitney [qui se dit de Québec] et de Harriet Tuttle, le 27 septembre 1810 - Littleton, Massachusetts, États-Unis, *Décès* : 1860 - Lawrenceville, New York, États-Unis, *Parent(s)* : Samuel Whitney, Mary Whitney Conjoin. Ancestry.ca (page visitée le 4 avril 2013).

- 42 Whitney, Joshua (1784-1860) : [http://wiki.whitneygen.org/wrg/index.php/Family:Whitney,_Joshua_\(1784-1860\)](http://wiki.whitneygen.org/wrg/index.php/Family:Whitney,_Joshua_(1784-1860)) (page visitée le 4 avril 2013). Pierre Lambert, *Les anciennes diligences du Québec - Le transport en voiture publique au XIX^e siècle*, Québec, Septentrion, 1998, p. 63. Ottawa, *Selection of Reports and Papers of the House of Commun, n° 24 - Trade and Manufactures : Report from the Select Committee on Timber Duties*, Ottawa, House of Common, 1835, 1836 - « List and Valuation of Lumber Establishments and Ship Yards at Quebec, 1835 », p. 155. Baptême de William Whitney, le 26 juin 1813, Saint-Andrew's Church, Québec, Coll. Drouin, Ancestry.ca (page visitée le 14 avril 2013). George Bervin, *Québec au XIX^e siècle : l'activité économique des grands marchands*, Québec, Septentrion, 1991, p. 197 s.
- 43 BANQ-Q, greffe Pierre Laforce, le 30 mai 1821, contrat Azariah Pritchard et Abenezzer Estey avec Joshua Whitney; greffe Glackmeyer, le 22 octobre 1822, obligation Azariah Pritchard à Joshua Whitney.
- 44 BANQ-Q, greffe Pierre Laforce, le 17 septembre 1825, contrat Samuel Bradley et Joshua Whitney.
- 45 Acte de mariage de Thomas Jenkins et d'Ann Huston (Houston), le 14 janvier 1840; baptême de William Richard Thomas Jenkins, le 12 janvier 1845: Registre des baptêmes, mariages et sépultures, Québec Anglican Traveling Mission, Québec, Coll. Drouin, Ancestry.ca. Recensement du Canada-Est 1851, paroisse de Sainte-Flavie, Coll. Drouin, Ancestry.ca. Glas Family Tree, Thomas Jenkins, Ancestry.ca (page visitée le 20 avril 2013).
- 46 BANQ-Q, Laughlan Thomas MacPherson, le 23 mars 1829, contrat entre Joshua Whitney et William Price.
- 47 BANQ-Q, Laughlan Thomas MacPherson, le 26 septembre 1829, chart party of the Brig *Hannah* by Joshua Whitney.
- 48 BANQ-Q, greffe Pierre Laforce, le 28 juillet 1830, transfert de lot de Basile Dominique à Joshua Whitney; le 28 juillet 1830, transfert de lot de Joseph Bélanger à Joshua Whitney.
- 49 Site Internet *The Whitney Research Group* : « Joshua Whitney was born 10 Jun 1784, and died 13 Feb 1860, Lawrenceville, NY. He is buried in Hillcrest Cemetery, Lawrenceville, NY. » (page visitée le 23 juillet 2013).
- 50 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 17 octobre 1825, vente de Honoré Lepage à William Harvey; le 24 octobre 1825, vente de Melchior Réhel et Charles Lepage à William Harvey; le 22 novembre 1825, vente Moïse Côté à William Harvey; le 22 novembre 1825, vente de Melchior Réhel et Charles Lepage à William Harvey.
- 51 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 2 novembre 1825, marché entre William Harvey et Joseph Bacquet dit Lamontagne. Léo Bérubé, « Ce que Rimouski doit à sa rivière », *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, vol. 1, n° 3, décembre 1974, p. 8; Paul Larocque, *op. cit.*, p. 378, note 29.
- 52 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 5 décembre 1826, vente de droits seigneuriaux par Alexandre et Étienne Côté en faveur de William Harvey; le 12 décembre 1826, marché entre William Harvey et Julien Collin.
- 53 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 23 décembre 1826, marché William Hobbs et Hilaire Guimond; le 16 janvier 1827, marché William Harvey et William Hobbs.
- 54 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 12 septembre 1825, quittance Jenkins et Whitney à Samuel Bradley; le 26 octobre 1825, transport de droits par Samuel Bradley à William Hobbs.
- 55 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 12 septembre 1825, quittance Jenkins et Whitney en faveur de Bradley et McKittrick; le 3 mai 1827, marché entre Samuel Bradley et William Harvey et William Hobbs.
- 56 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 13 août 1828, marché Samuel Bradley et Charles-Georges Fraser avec William Harvey.
- 57 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 30 mars 1829, procuration de William Harvey à Joshua Whitney.
- 58 Il est vrai qu'il avait déjà essayé de le vendre à Antoine Michaud, mais ce dernier avait dû le lui rétrocéder après seulement quelques mois. BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 14 juillet 1829, rétrocession d'Antoine Michaud à Samuel Bradley; le 27 octobre 1829, vente de moulin par Samuel Bradley à Marc Morisset.
- 59 Des auteurs le disent s'appeler Hippolyte-Michel Larrivée, mais il est baptisé et s'est marié sous le prénom de Michel et n'a jamais signé de document autrement que de ce prénom : Généalogie du Québec et française d'Amérique (page visitée le 26 juin 2013).
- 60 BANQ-Q, greffe Louis Panet, le 2 janvier 1823, société Michel Larrivée et Pierre Robitaille.
- 61 BANQ-Q, greffe Jean Bélanger, le 20 juillet 1824, bail et vente de terre et de bois de dame Geneviève Noël, veuve Joseph Drapeau, à Michel Larrivée.
- 62 BANQ-Q, greffe Laughlan Thomas MacPherson, le 31 juillet 1824, contrat Michel Larrivée et William Price.
- 63 BANQ-Q, greffe Louis Panet, le 23 septembre 1824, engagement Gabriel Petitclerc à Michel Larrivée; greffe Errold Boyd Lindsay, le 15 janvier 1825, engagement Joseph Samson à Michel Larrivée.
- 64 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 22 septembre 1826, bail John MacNider à William Price et Michel Larrivée.
- 65 Installations de Michel Larrivée à Métis, juillet 1827 : Miss Hay, Bibliothèque et Archives Canada, C-008505. La fonction et le titre de Duncan Hay sont explicités dans son acte de mariage : Mariage de Duncan Hay et de Margaret McArthur, le 16 février 1828, Guy Saint-Hilaire, *Les mariages protestants du comté de Lévis 1820-1948*, Montréal, Auteur, 1981, p. 20. Joseph Bouchette, *A Topographic Dictionary of the Province of Lower Canada*, London, Henry Colburn and Richard Bentley, 1831, 217.

- 66 Joseph Bouchette, *op. cit.*, p. 216; Henry Baddeley, « Journal de Henry Baddeley », *Gaspésie*, vol. 30, n° 4 (119), décembre 1992, p. 20.
- 67 BANQ-Q, greffe Laughlan Thomas MacPherson, le 11 janvier 1827, protêt de William Price contre Michel Larrivée.
- 68 BANQ-Q, greffe Louis Panet, le 22 octobre 1828, marché Charles Paradis et Michel Larrivée. L'acte de mariage de Larrivée le dit « conducteur de chantier » : Paroisse Saint-Germain-de-Rimouski, acte de mariage de Michel Larrivée et de Geneviève Gagné, le 7 janvier 1829, Coll. Drouin, Ancestry.ca.
- 69 BAC, Recensement de Sainte-Luce, 1851 (page visitée le 28 juin 2013).
- 70 BANQ-Q, greffe Louis Panet, le 24 février 1829, marché et obligation de Pierre Larrivée à Michel Larrivée.
- 71 Voir BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, voir la série d'actes en date du 7 février 1829.
- 72 BANQ-R, Pierre Gauvreau, le 26 février 1829, agreement between William Price and Michel Larrivée.
- 73 La presque totalité de ces ententes sont citées dans un bail que Catherine Drapeau lui a consenti le 30 mars 1829 : BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 30 mars 1829, bail dame Drapeau à William Price et Michel Larrivée.
- 74 BANQ-Q, greffe Laughlan Thomas MacPherson, le 30 avril 1829, convenyance William Harvey and William Price.
- 75 Louise Dechêne, « Les entreprises de William Price », *op. cit.*, p. 30 s., 34.
- 76 BANQ-Q, greffe Louis Panet, le 5 novembre 1830, marché Jean Brown et Michel Larrivée.
- 77 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 22 octobre 1829, marché Jacob Sinclair et Michel Larrivée.
- 78 BANQ-R, Pierre Gauvreau, le 22 octobre 1829, marché Jean-Baptiste Lévesque et Daniel Pelletier avec Michel Larrivée; le 4 janvier 1830, marché Jean-Baptiste Lévesque et Michel Larrivée.
- 79 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, voir les minutes des 22, 23 et 24 octobre 1829 et 10 novembre 1829.
- 80 BANQ-R, Pierre Gauvreau, le 24 octobre 1829, marché entre François Vaillancour et Jacob Sinclair.
- 81 BANQ-R, Pierre Gauvreau, le 22 octobre 1829, marché Joseph Gagnon et Barthélemy Lavoie avec Michel Larrivée.
- 82 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 4 janvier 1830, marché Joseph Vaillancour [et Nicolas Côté] avec Michel Larrivée.
- 83 BANQ-Q, greffe Louis Panet, le 9 novembre 1829, engagement de Charles Ménard et de Charles et Jean-Baptiste Giroux à Michel Larrivée.
- 84 Louis Dechêne, *op. cit.*, p. 31.
- 85 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 9 mai 1831, cession et abandon de biens par Michel Larrivée en faveur de William Price. Ce document a été transcrit et publié dans le collectif *Mosaïque rimouskoise*, p. 240 s.
- 86 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 18 août 1830, marché Samuel Bradley et John Speiss, agissant pour William Price; le 28 novembre 1831, marché Samuel Bradley et Daniel Brown, agent de William Price.
- 87 BANQ-R, greffe Pierre Gauvreau, le 11 décembre 1826, marché Jacob Sinclair *et alii* avec Paul Lalancette et Alexandre Mignot dit Labrie; le 10 décembre 1826, marché Jacob Sinclair et Joseph Jacques.
- 88 BANQ-R, Pierre Gauvreau, le 12 avril 1834, marché Samuel Bradley et John McKinnon, agent de William Price; le 25 mai 1836, marché Samuel Bradley et John McKinnon, agent de William Price. Charles Guay, *op. cit.*, p. 182 s.
- 89 BANQ-Q, greffe Laughlan Thomas MacPherson, Cahiers des charges classés dans la minute du 29 octobre 1840, contrat entre Samuel Bradley, Denis Maguire et William Price.
- 90 « Denis Maguire vs Samuel Bradley, n° 1258 de l'année 1845 », *Revue de législation et de jurisprudence*, vol. 1, n° 8 (mai 1946), p. 367 s. BANQ-Q, greffe Laughlan Thomas MacPherson, le 28 octobre 1841, extension de contrat entre Samuel Bradley, Denis Maguire et William Price (document classé chez le même notaire dans les minutes du 29 octobre 1840); le 10 novembre 1842, extension de contrat entre Samuel Bradley, Denis Maguire et William Price; le 29 octobre 1843, extension de contrat entre Samuel Bradley, Denis Maguire et William Price.
- 91 BANQ-R, greffe Heath, le 2 janvier 1843, marché Jean-Baptiste Saint-Laurent avec Samuel Bradley et Denis Maguire; le 3 avril 1844, marché Joseph Collin avec Bradley & Maguire.
- 92 Paul Larocque, *op. cit.*, p. 120. *Journal de Québec*, le 19 juillet 1849, « Bureau du Secrétaire ».
- 93 Voir à cet effet le greffe du notaire Pierre Gauvreau fils, notamment les minutes datées des 5 au 16 juillet 1850.
- 94 Robert W. S. Mackay, *The Canada Directory for 1851*, Montréal, John Lovell, 1851, p. 447. John Lovell, *The Canada Directory for 1857-58*, Montréal, John Lovell, 1857, p. 636. BANQ-R, greffe James Reeve, le 30 octobre 1849, vente d'un terrain par Joseph Garon à Samuel Bradley fils et Jean-Théophile Couillard. La date 1845 est affirmée dans une annonce faite dans le collectif *Centenaire de Rimouski 1829-1919*, p. xvi. Yvette Lapointe, *op. cit.*, p. 33. Sépulture de Marie-Anne Parly (Purdy), le 3 avril 1860, paroisse Saint-Germain-de-Rimouski; sépulture d'Augustin Bradley, le 14 août 1868, paroisse Saint-Germain-de-Rimouski, Coll. Drouin, Ancestry.ca.
- 95 Sépulture de Samuel Bradley père, le 14 septembre 1879, paroisse Saint-Germain-de-Rimouski, Coll. Drouin, Ancestry.ca.



Stage sur le site de recherche de la
Photo: Nicolas Beaudry

UQAR

Le baccalauréat en géographie, concentration en aménagement du territoire et développement durable à l'UQAR. Pour comprendre les changements qui bouleversent l'environnement et les sociétés.

www.uqar.ca/geographie

Rimouski, un milieu propice à la recherche et à la création en lettres.

- ▶ Chaire de recherche du Canada en histoire littéraire
- ▶ Revue d'envergure internationale Tangence
- ▶ Laboratoire spécialisé en études littéraires, le Centre Joseph Charles Taché
- ▶ Écrivains en résidence

UQAR

www.uqar.ca/lettres



Chroniques



sémaphore

Dépôt numérique de l'UQAR

Sémaphore, c'est bien plus qu'un recueil de thèses et de mémoires académiques!

Retrouvez-y tous les anciens numéros de votre revue L'Estuaire*

Repérez rapidement l'information désirée : mots du texte, titre, auteur, etc.

C'est simple et gratuit!

Pour y accéder : <http://semaphore.uqar.ca>

**Le présent numéro et le numéro antérieur ne sont pas accessibles (embargo de deux ans).*

Vieux écrits

Marché entre Jean-Baptiste St-Laurent, et la société formée des marchands Samuel Bradley et Denis Maguire

*{Contrat notarié rédigé par le notaire John Heath
le 2 janvier 1843 (acte n° 299)}*

Présentation de Pierre COLLINS¹

L'objectif de cette chronique est de publier des documents d'archives inédits ou oubliés illustrant des aspects méconnus de notre histoire régionale.

Dans ce numéro, nous vous présentons un contrat notarié qui « témoigne », à sa manière, de la recherche de Mario Mimeault sur Samuel Bradley.

Note : Le lac des vingt-quatre arpents dont il est question dans l'acte est situé sur le territoire de la municipalité de Saint-Eugène-de-Ladrière, comté de Rimouski.

*Pardevant les notaires publics soussignés, résidens en cette partie de la Province du Canada formant
ci devant le Bas Canada,*

*Fut présent Jean Baptiste St Laurent, cultivateur, demeurant en la paroisse de St Germain, dans le
district et comté de Rimouski, lequel reconnaît par ces présentes avoir fait marché et promet couper et livrer au lieu
ci après mentionné, dans le courant de l'hiver mil huit cent quarante trois, à Messieurs Denis Maguire et Samuel
Bradley, marchands associés, demeurant au susdit lieu de St Germain et y faisant commerce sous les noms et raison
de Bradley et Maguire, présens et acceptant pour eux leurs hoirs et ayant cause, la quantité de deux mille billots,
savoir mille billots de pin de douze pieds huit pouces de long, et mille billots d'épinette de seize pieds huit pouces
de long, lesquels devront être tous de la première et meilleure qualité, droits, sans nœuds, fentes, ou aucun autre
défaut, et coupés et sciés quarrés aux deux bouts et bien faits. Le dit Jean Baptiste St Laurent s'oblige de faire en sus
des susdits deux mille billots toute et telle autre quantité de billots des dimensions ci dessus mentionnées, qu'il pourra*

trouver dans son chantier où il sera tenu de travailler assidûment à compter de ce jour jusqu'au vingt d'avril prochain. Les bornes et limites de son dit chantier seront depuis la partie supérieure d'un Lac situé en arrière des terres de St Germain et que le dit Jean Baptiste St Laurent affirme bien connaître, jusqu'à l'embouchure de la rivière connue sous le nom de rivière Banville et Lavois et sera aussi borné par une ligne tirée par lui carrément depuis le long de la dite rivière jusqu'au chantier du nommé François Raiche, c'est à dire jusqu'au Lac des vingt quatre arpens.

Le dit Jean Baptiste St Laurent s'oblige en outre de réunir et ramasser le long de la susdite rivière ou du dit Lac, la quantité de deux mille billots et tous ceux qu'il fera en sus et suivra et exécutera strictement pour cela les ordres et directions qu'il recevra des dits Sieurs Maguire et Bradley, ayant soin de mettre les dits billots par rang le long de la dite rivière sans pouvoir sous aucun prétexte mettre ou (piler) plus de _____ l'un par dessus l'autre et fera en sorte que les deux bouts des billots soient très visibles et qu'ils ne soient pas obstrués par la neige ou autre embarras, afin que les dits Sieurs Maguire et Bradley puissent les inspecter ou faire inspecter.

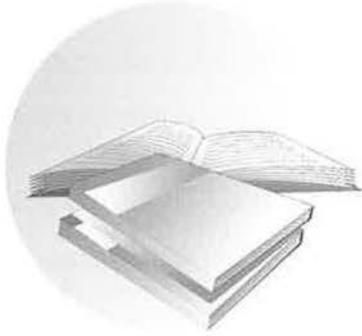
Le présent marché est fait pour et en considération de ce qui suit, savoir; dix huit Louis argent courant de cette Province pour chaque cent billots de pin contenant dix neuf cents pouces (c'est à dire que chaque billot devra être (mesure commune) de dix neuf pouces) et pour chaque autre billot au dessous de cette mesure, le même prix que l'an dernier, savoir deux chelins par billot de treize et quatorze pouces jusqu'à dix neuf pouces et pour chaque cent billots d'épinette de treize pouces de diamètre et au dessus la somme de sept Louis argent courant. Et il est entendu et expressément convenu entre les dites parties que le dit Jean Baptiste St Laurent sera tenu et obligé de prendre et acheter au magasin des dits Sieurs Maguire et Bradley pour la moitié de la valeur des susdits billots. Et l'autre moitié ne sera payée au dit Jean Baptiste St Laurent par les dits Sieurs Maguire et Bradley qu'à la fin mai ou au commencement de juin prochain, et il ne pourra demander ou exiger aucun argent bon ou traite sur les dits Maguire et Bradley que lorsque les susdits billots seront rendus au baume (embarrage) des dits Sieurs Maguire et Bradley, lequel est situé et posé sur la rivière de Rimouski, près du moulin à scies. Conviennent en outre les dites parties que la ligne du chantier du dit Jean Baptiste St Laurent pourra être tirée par le nommé Paul Bellavance ou autre individu désintéressé au présent marché, qui sera nommé par les dites parties. Et pour la due et stricte exécution du présent marché les parties ont élu leurs domiciles en leur résidence actuelle auquel lieu etc.

Car ainsi. Fait et passé à Rimouski, demeure du dit Sieur Maguire le second jour de janvier mil huit cent quarante trois. Et le dit Sieur Maguire a signé, le dit Sieur St Laurent a déclaré ne savoir ni écrire ni signé [...]

Commentaire : S'il n'existait que quelques contrats de ce genre dans les greffes des notaires bas-laurentiens, on pourrait parler de témoignages anecdotiques intéressants, illustrant le travail forestier dans notre région au XIX^e siècle; cependant, c'est par centaines que l'on peut compter les contrats² (marchés) relatifs à l'industrie forestière répartis au fil des ans (surtout pour la première partie du XIX^e siècle) dans les greffes des notaires du Bas-Saint-Laurent. Ce corpus, partiellement établi (voir le fichier « Exploration forestière XIX^e siècle [1818-1849] » présent dans la Collection de la Société d'histoire du Bas-Saint-Laurent déposée à l'UQAR) dénote un potentiel de recherche historique inouï pour notre région (et pour le Québec³). Espérons donc qu'une étude exhaustive⁴ sur le sujet, semblable à celle effectuée en Mauricie⁵ par des chercheurs de l'UQTR, sera bientôt mise sur pied (ou « en chantier » pour respecter le thème!).

Notes

- 1 Retraité depuis 2010, Pierre Collins a occupé durant près de 33 ans le poste d'archiviste responsable des archives régionales à l'UQAR.
- 2 Contrats relatifs à des engagements, coupes, transports de billots, aménagements des rivières, constructions de « moulins », etc.
- 3 Le corpus bas-laurentien est selon nous le plus ancien (et le plus riche) sur le sujet de l'exploitation forestière au Québec durant la première moitié du XIX^e siècle.
- 4 Il faudra donc continuer à dépouiller systématiquement tous les greffes des notaires bas-laurentiens déposés à la BANQ-Rimouski ainsi que certains greffes déposés à la BANQ-Québec pour les marchés passés par les seigneurs et seigneuses propriétaires des seigneuries régionales et par les commerçants de bois, tel William Price.
- 5 Exemples de recherche : 1) René Hardy. *L'exploitation forestière en Mauricie : dossiers statistiques 1850-1930*. UQTR. 1980
2) Claire-Andrée Fortin. *Les travailleurs forestiers en Mauricie au XIX^e siècle*. UQTR. 1983 (Mémoire de maîtrise utilisant des sources notariales) 3) René Hardy et Normand Seguin. *Forêt et Société en Mauricie*. Septentrion. 2011 (Paru pour la première fois en 1984 chez Boréal Express).



Des livres à lire

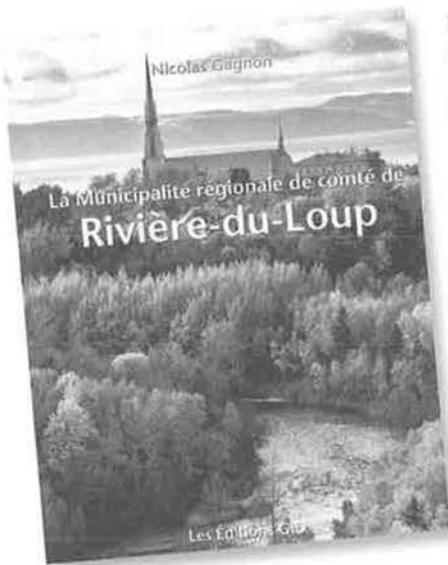
Jean-François RIOUX¹

Les livres dont il est question dans cette chronique peuvent tous être consultés à la Bibliothèque de l'Université du Québec à Rimouski (Documentation régionale).

Nicolas Gagnon

La Municipalité régionale de comté de Rivière-du-Loup

Québec : Les Éditions GID, 2013, 190 pages.



Urbaniste de formation, Nicolas Gagnon a occupé le poste de directeur de l'aménagement du territoire à la MRC de Rivière-du-Loup de 2004 à 2012. C'est dire s'il connaît les particularités et les enjeux propres au territoire! Établissant en guise d'introduction l'histoire de la formation géologique de la région, l'auteur fait ensuite le relevé des diverses phases d'occupation du sol. Ainsi, des premiers habitants amérindiens, on passe aux tentatives timides d'établissements européens sous le régime seigneurial avant de découvrir la saignée démographique vers les États-Unis survenue dans le dernier quart du 19^e siècle. Le cœur de l'ouvrage est ensuite consacré à chacune des treize municipalités qui composent la MRC : Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, L'Isle-Verte, Saint-Paul-de-la-Croix, Cacouna, Saint-Arsène, Saint-Épiphane, Rivière-du-Loup, Notre-Dame-du-Portage, Saint-Modeste, Saint-François-Xavier-de-Viger, Saint-Hubert-de-Rivière-du-Loup, Saint-Cyprien et Saint-Antonin.

Tout au long du parcours, certains thèmes se démarquent. D'abord, l'incontournable question du chemin de fer qui a permis de faire de Rivière-du-Loup (appelé Fraserville jusqu'en 1919) le carrefour et la plaque tournante d'activités économiques. Puis, il est question de la naissance au 19^e siècle d'une véritable industrie touristique. La région a en effet attiré bon nombre de bourgeois de Québec et de Montréal qui, séduits par la beauté des lieux, en ont fait leur oasis de paix durant la belle saison. Ce phénomène a pris une telle proportion que Fraserville sera baptisée « capitale estivale du Canada » en 1873. Traces encore visibles de ces échanges culturels et économiques, la subsistance d'une architecture patrimoniale riche.

L'auteur conclut en évoquant les menaces qui pèsent sur le paysage, richesse qui tend à être « banalisée ». Pour remédier aux dégradations visibles sur le territoire, la MRC s'est dotée en 2012 du programme « Vision stratégique » qui donne des balises par rapport au développement et la protection du territoire pour les vingt prochaines années. Davantage qu'une simple étude portant sur la MRC, cet ouvrage est un recueil riche en couleur où foisonne une splendide sélection de photographies prises par l'auteur. À lire, relire, et contempler.

Sylvain Gosselin et coll.

Le Séminaire de Rimouski : ses écoles, ses œuvres

Rimouski, Québec : La Corporation du Séminaire de Saint-Germain de Rimouski, 2013, 189 pages.



« Rimouski, ville étudiante ». L'association de Rimouski au monde de l'éducation n'est pas qu'un fait contemporain. Si une institution rimouskoise peut illustrer à elle seule l'ancienneté et l'évolution de ce lien dans le temps, c'est bien l'ancien Séminaire de Rimouski, Collège d'enseignement général et professionnel (Cégep) depuis 1967.

Dans le cadre du 150^e anniversaire de fondation de cette institution d'enseignement, une équipe d'historiens locaux, sous la direction de l'archiviste de l'Archidiocèse de Rimouski, Sylvain Gosselin, a eu le mandat d'écrire son histoire. Tout débute par la volonté du curé de l'époque, l'abbé Cyprien Tanguay, de voir l'établissement d'un collège industriel à Rimouski. Celui-ci ouvrira ses portes en 1855. Changeant peu à peu d'orientation, il deviendra collège classique en 1863. Il faudra attendre l'année 1870 pour que l'institution devienne officiellement le Séminaire de Rimouski. Un peu à l'image d'un « campus », on parle du Séminaire « et de ses écoles ». En effet, plusieurs bâtiments d'éducation spécialisée verront le jour au fil des années : École moyenne d'agriculture (1926), Institut de technologie (1936), Institut de marine et École de commerce (1944) et École normale Tanguay (1958).

Divisé en cinq chapitres chronologiques, cet ouvrage retrace les origines et les développements successifs de l'institution. On y aborde autant les débuts difficiles et les changements d'orientation que les années de développement et de prospérité. Le Collège, plus tard devenu Séminaire, occupera plus d'un lieu et sera amené à déménager à quelques reprises au gré des incendies et des agrandissements devenus nécessaires par son développement.

En plus de s'intéresser à l'administration du Séminaire et à ses divers bâtiments, cet ouvrage laisse une large place au monde étudiant. Quel était l'emploi du temps d'un séminariste? Qu'étudiait-il? Quelles activités récréatives lui étaient offertes?

Richement illustré de photographies d'archives provenant pour la plupart d'institutions locales, le livre se conclut par une très intéressante liste de notices biographiques du personnel administratif du Séminaire et de chacune de ses écoles.

Rodolphe Gagnon

Une famille, un village, un pays : les Gagnon, Les Bergeronnes, le Québec

Québec, Québec : Les Éditions GID, 2013, 239 pages



Rodolphe Gagnon, treizième d'une famille de dix-sept enfants, nous entraîne à découvrir l'histoire de sa famille. Beaucoup plus profond qu'un simple récit de souvenirs et d'anecdotes, il nous convie à une véritable étude sociohistorique du milieu dans lequel elle évolue. Tout au long du récit qui s'étend de 1920 à 1968, on accompagne le couple formé de Jean-Charles Gagnon et d'Élie-Anne Lessard en Haute-Côte-Nord, dans le village agroforestier Les Bergeronnes.

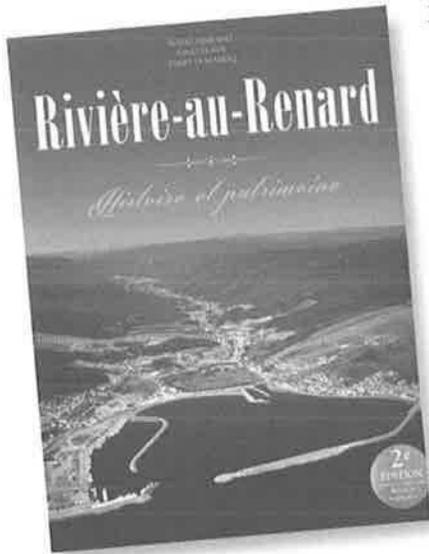
Dans ce livre découpé en trois parties, l'auteur met d'abord la table en établissant le contexte géographique et historique du lieu. Ouvert à la colonisation à partir de 1843, l'endroit sera vite le cadre d'une importante industrie du bois, les hommes y exerçant tour à tour les métiers de bûcheron et de draveur. Dans un deuxième temps, il nous fait découvrir le quotidien de sa famille. Ce chapitre est particulièrement riche sur le plan ethnologique. Il y est question du partage des tâches selon le sexe, des relations entre les membres de la famille, des valeurs véhiculées, des rapports au corps et à la sexualité, de la vie culturelle, de l'habitat et des rapports à la tradition et à la modernité. Un dernier segment aborde la question religieuse, notamment sur le plan des pratiques liées aux grandes fêtes du calendrier chrétien.

En prenant comme exemple le vécu de la famille Gagnon, l'auteur veut démontrer qu'à l'image de la sienne, d'autres familles ont vécu des réalités influencées par le contexte social, économique et culturel de leur milieu. Comme il est mentionné dans l'avant-propos : « [...] au-delà du destin de cette cellule villageoise, microcosme de la société dans laquelle elle s'insère, c'est toute une époque du Québec qui revit avec ses richesses et ses lacunes. [...] Dans l'histoire de chaque famille n'y a-t-il pas celle de toute l'humanité? »

Mario Mimeault, Ginette Roy, Emery Dumaresq

Rivière-au-Renard : histoire et patrimoine

Gaspé, Québec : Groupe Beau village de Rivière-au-Renard, 2013, 292 pages.



Publiée une première fois en 2006 pour souligner le 150^e anniversaire de la fondation de la paroisse, cette monographie consacrée à Rivière-au-Renard fait aujourd'hui l'objet d'une nouvelle édition.

Habité depuis des millénaires par les Autochtones, ce territoire voit les premiers Européens y prendre pied au début des années 1700. Cette installation européenne ne se fera que très lentement, comme en témoigne une carte de 1781 où n'apparaissent que sept habitations. Ce n'est que dans le deuxième quart du 19^e siècle que l'accroissement et l'établissement de la population seront durables. En 1929, l'ouverture d'une route panoramique encerclant la Gaspésie contribuera à l'essor du tourisme dans la région.

D'abord limitée à la seule activité de la pêche à la morue, l'activité économique s'est peu à peu développée vers l'agriculture et l'exploitation forestière, mais, la plupart du temps, par nécessité. Sous l'emprise des compagnies jersaises, l'idée de coopération est née peu à peu dans l'esprit des pêcheurs. La Fédération des Pêcheurs unis du Québec verra le jour en 1939, présidée par le curé de Rivière-au-Renard.

Organisé en six chapitres, l'ouvrage débute par l'histoire du développement de Rivière-au-Renard en mettant surtout l'accent sur la dimension économique. Un chapitre est ensuite consacré au « Patrimoine vivant ». On y retrouve de nombreux témoignages sur des « pionniers » qui ont laissé leur trace ou bien divers récits sur des thématiques qui en apprennent long sur les mœurs et coutumes de Rivière-au-Renard : métier de pêcheur, vie d'une mère de famille, vie d'un médecin de campagne,

travail dans un magasin Robin, histoire du hockey, etc. Le chapitre suivant aborde celui du « Patrimoine commercial ». On y retrace l'histoire de divers commerces et entreprises locaux. Une très intéressante section intitulée « Je me souviens » regroupe une foule de témoignages anecdotiques sur des thèmes tels que la veillée funèbre, la poste, l'ouverture du chemin de fer, les premières voitures et les tragédies. Enfin, une section « Patrimoine en image » regroupe plusieurs photographies d'archives.

Grâce aux informations mises à jour, aux chapitres quelquefois remaniés et à l'ajout d'informations nouvelles par rapport à la précédente édition, nul doute que la lecture de cette monographie sera source de plaisir renouvelé.

Note

- 1 Jean-François Rioux est le bibliothécaire responsable des archives et de la documentation régionale à l'Université du Québec à Rimouski.

