

Revue d'histoire  
du  
Bas - Saint - Laurent

VOLUME VIII NUMÉRO 3 OCTOBRE-DÉCEMBRE 1982



Revue publiée par la  
**Société d'Histoire régionale  
du Bas-Saint-Laurent**  
C.P. 332  
Rimouski, Québec.  
G5L 7C3

**Conseil d'administration**

Jacques Lemay, président  
Gaétan Bouchard, vice-président  
Marie-Ange Caron, trésorière  
Jacinthe J-Rioux, trésorière  
Louis Trépanier, administrateur

**Comité de rédaction**

Antonio Lechasseur  
Jacques Lemay  
Louis Trépanier  
Gaétan Bouchard

**Politique rédactionnelle**

Les personnes intéressées à publier des articles, notes de recherche, notes bibliographiques ou comptes rendus peuvent faire parvenir leurs textes en tout temps.

Il n'est pas nécessaire d'être un spécialiste pour publier dans la **Revue d'Histoire**. Le comité de rédaction peut, dans certains cas, assurer un support technique aux auteurs. Les textes sont lus par le comité et recommandés, selon le cas pour publication. Les auteurs demeurent cependant responsables du contenu de leurs textes. Une invitation pressante est faite aux intéressés.

Dépôt légaux:  
Bibliothèque nationale du Québec  
Bibliothèque nationale du Canada

ISSN-0381-8454  
Société d'Histoire régionale du Bas Saint-Laurent

Achévé d'imprimer le 26 juillet 1983 aux  
Presses de l'Est du Québec Inc., de  
Rimouski.

# Sommaire

**La grande navigation et les installations de Pointe-au-Père.**

Textes et recherches: Jean-Charles Fortin \*

Recherche photographique: Louis Trépanier \*

Montage: Annemarie Bourassa \*

- En guise d'introduction .....	54
- Les phares de Pointe-au-Père .....	55
- Les systèmes sonores .....	62
- Les gardiens de phares .....	65
- La station Marconi .....	68
- Le pilotage en aval de Québec .....	71
- Les malles européennes à Rimouski .....	80
- Les paquebots sur le fleuve .....	85
- James Cook, hydrographe du Saint-Laurent .....	73

\* du Musée de la Mer de Rimouski, dans le cadre d'un programme fédéral de création d'emplois.

# La grande navigation et les installations de Pointe-au-Père



## EN GUISE D'INTRODUCTION...

Comme le titre l'indiquait déjà, il s'agit d'un numéro spécial de la **Revue d'Histoire du Bas-Saint-Laurent**, portant sur la navigation océanique dans l'estuaire du Saint-Laurent et sur les installations d'aide à la navigation à Pointe-au-Père.

Depuis de nombreuses années les historiens, et tous ceux que l'histoire intéresse, ont redécouvert l'importance de l'histoire maritime régionale. Des chercheurs indépendants et des organismes privés ou publics se consacrent maintenant à la sauvegarde de notre patrimoine maritime. Alors que certains s'attachent à la conversation ou à la réfection des navires ou de structures ayant eu un lien avec la mer, tels les phares ou les établissements de pêche, d'autres recueillent les témoignages et les documents relatifs à cet aspect de notre passé.

Mais à travers les études, les monographies paroissiales et les articles de revues, l'estuaire du Saint-Laurent nous apparaît souvent réduit à la dimension d'un couloir, habité certes, mais fermé sur l'Europe et le monde. Si nous connaissons de façon assez précise la navigation côtière, les liaisons inter-rives et la batellerie engagée dans ce commerce ainsi que les activités reliées à la pêche, nous demeurons singulièrement étrangers à la grande navigation, celle qui, grâce au pilotage, a amené les premiers habitants à Bic, à Sainte-Luce et à Pointe-au-Père.

Voie d'accès privilégiée, le Saint-Laurent est dans l'axe direct des métropoles européennes qui se sont battues pour sa possession et se sont succédées sur ses rives. Pour des centaines de milliers d'immigrants, Bic et Pointe-au-Père seront pendant deux siècles le premier point de con-

tact avec le Nouveau Monde. Au début du siècle le Saint-Laurent, voie impériale par excellence, voit défiler la procession incessante de la flotte marchande britannique, qui regroupe à l'époque la moitié des navires engagés dans le commerce international.

Pointe-au-Père, grâce à sa situation exceptionnelle à la limite des eaux intérieures et de la mer ouverte est, plus que tout autre endroit dans l'estuaire, redevable à la grande navigation. De 1859, date de l'érection d'un phare par la première grande ligne de navigation canadienne, à 1959, date du déménagement sur la rive nord du poste de pilotage, le site de Pointe-au-Père a joué un rôle historique important. Voulant souligner ce fait, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada décide en 1976 de conserver le phare à titre de "symbole matériel de l'importance du lieu". Aujourd'hui le Musée de la Mer, en association avec Parcs Canada, s'occupe de la mise en valeur du site.

Pour la région, la grande navigation, c'est avant tout le commerce du bois. Pendant plus d'un siècle et demi, les océaniques viennent charger le produit de nos forêts, à Bic, Rimouski et Grand-Métis, au XIX<sup>ème</sup> siècle, et à Rimouski-Est de nos jours. Cependant cet aspect de la grande navigation a déjà été traité dans un précédent numéro de la Revue (Janv.-Avril 1979) et il nous a semblé préférable de ne pas y revenir.

Le Musée de la Mer tient à remercier la Société d'Histoire régionale du Bas Saint-laurent et la Corporation des Fêtes du Centenaire de Pointe-au-Père, dont la collaboration a permis la publication de ces textes.

# Les phares de Pointe-au-Père

Au cours des siècles passés, avant l'invention des radars, de la télégraphie sans fil, des radio-balises et des communications par satellites, il n'existait que les phares, les bouées et les balises pour indiquer la proximité des côtes et des voies de navigation intérieures, ou pour signaler la présence de récifs et des hauts-fonds.

Notre système de phare est de tradition britannique et, avant la conquête, en 1760, un seul phare, celui de Louisbourg, avait été en opération. Dès cette époque les Britanniques, qui forment alors la première nation maritime au monde, s'attachent à rendre plus sûre l'importante voie impériale que constitue le Saint-Laurent. Pour ce faire, il faut dresser un relevé hydrographique du fleuve, de l'estuaire et du golfe, il faut former un corps de pilote compétents et ériger un système de signalisation le long de la voie d'eau.

De 1760 à 1763, James Cook, qui allait devenir célèbre grâce à ses voyages dans le Pacifique et autour du monde, réalise la première étude hydrographique sérieuse du fleuve Saint-Laurent et des côtes de Terre-Neuve. (1) L'Amirauté britannique poursuivra cette tâche laquelle est rattaché le nom de l'amiral Bayfield au XIX<sup>ème</sup> siècle. En ce qui a trait au pilotage sur le fleuve, des directives précises du gouverneur Murray, en juin 1762, et du gouverneur Carleton, en mai 1768, en fixent les règles. (2) Cependant la troisième partie de ce programme allait se révéler plus difficile à réaliser et ce ne sera qu'en 1809 que sera érigé le premier phare sur le Saint-Laurent, à l'Isle-Verte. (3) A cette date, les phares ont déjà une longue histoire.

Le premier phare régulièrement entretenu serait celui dont Lesches, un poète grec, fait mention. Ce phare aurait été en opération dès 660 avant J.-C., au cap Incihisari, en Grèce. Cependant le phare allait trouver son nom quatre siècles plus tard lors de l'érection d'une tour sur l'île de Pharos, en rade d'Alexandrie, sous le règne de Ptolémée II (283-246) avant J.-C.). Cette imposante structure de 600 pieds de hauteur, considérée comme une des merveilles du monde, n'aurait pas survécu à un tremblement de terre au XIV<sup>ème</sup> siècle et ses derniers vestiges sont aujourd'hui disparus. (4)

Les Romains, après s'être rendus maîtres de la Méditerranée, construisent de nombreux phares en des endroits très fréquentés, comme le port d'Ostie ou le détroit de Messine et les premiers phares érigés en Europe de l'Ouest le seront par leur soin, tel ceux de Douvres ou de Boulogne. (5)

Au Moyen Âge, ce furent bien souvent les ordres monastiques qui assurèrent la garde des feux le long des côtes d'Europe et c'est de la suppression de ces ordres monastiques par Henri VIII en Grande-Bretagne qu'allait naître le besoin d'un organisme voué à l'érection et à l'entretien des phares. La Trinity House anglaise, créée en 1514, n'entreprit cependant qu'en 1573 l'installation des feux et des balises. (6) Et quand, trois siècles plus tard, en 1872, les représentants de cette même Maison de la Trinité d'Angleterre accomplissent un voyage d'étude au Canada, il est réconfortant pour les autorités canadiennes de constater l'excellente impression produite par le système de

phares canadien sur les membres de la "maison-mère". (7)

Même si notre système de phares est copié sur celui de la métropole, les experts anglais constatent la spécificité du système canadien. Ainsi le coût moyen de l'érection d'un phare au Canada ne dépasse pas 10 000 dollars, en 1872, alors qu'il faut en compter dix fois plus pour sa contrepartie britannique. Nos phares sont en majorité construits en bois, utilisant le système catoptrique, ou à réflexion, au lieu du système dioptrique (voir tableau I) largement employé en Grande-Bretagne. On emploie du kérosène dans les brûleurs, combustible qui revient au quart du prix de l'huile de baleine utilisé en Angleterre. Les structures et les appareils étant plus simples, les gardiens peuvent être moins nombreux et moins bien rémunérés. Cette originalité n'était pas voulue, c'était l'étendue même du littoral et des cours d'eau qui avait dicté l'adoption de mesures économiques. (8)

Même si l'administration des phares peut diverger d'un pays à l'autre, les phares entrent tous dans l'une des quatre catégories suivantes:

- **Les phares de grand atterrissage**, qui marquent l'entrée des voies de navigation. Ces phares sont généralement situés au large des côtes et sont dotés des appareils d'éclairage les plus puissants. Construits sur un cap ou un récif, ils nécessitent une solide architecture à l'abri des intempéries et le phare de Cap Race, à Terre-Neuve, en est un bon exemple.

- **Les phares principaux de jalonnement des côtes**, qui marquent l'entrée des principaux ports ou l'embouchure des grands cours d'eau, nécessitent un éclairage moins puissant. La portée d'un phare étant fonction de sa puissance et de son élévation au-dessus de l'eau, les structures de cette catégorie dépassent rarement 150 pieds. Le phare de Pointe-au-Père de 1908, avec sa lumière à 92 pieds au-dessus de l'eau appartient à cette catégorie et les phares précédents de Pointe-au-Père avec leur faible élévation (43 pieds) seraient à classer dans la catégorie suivante.

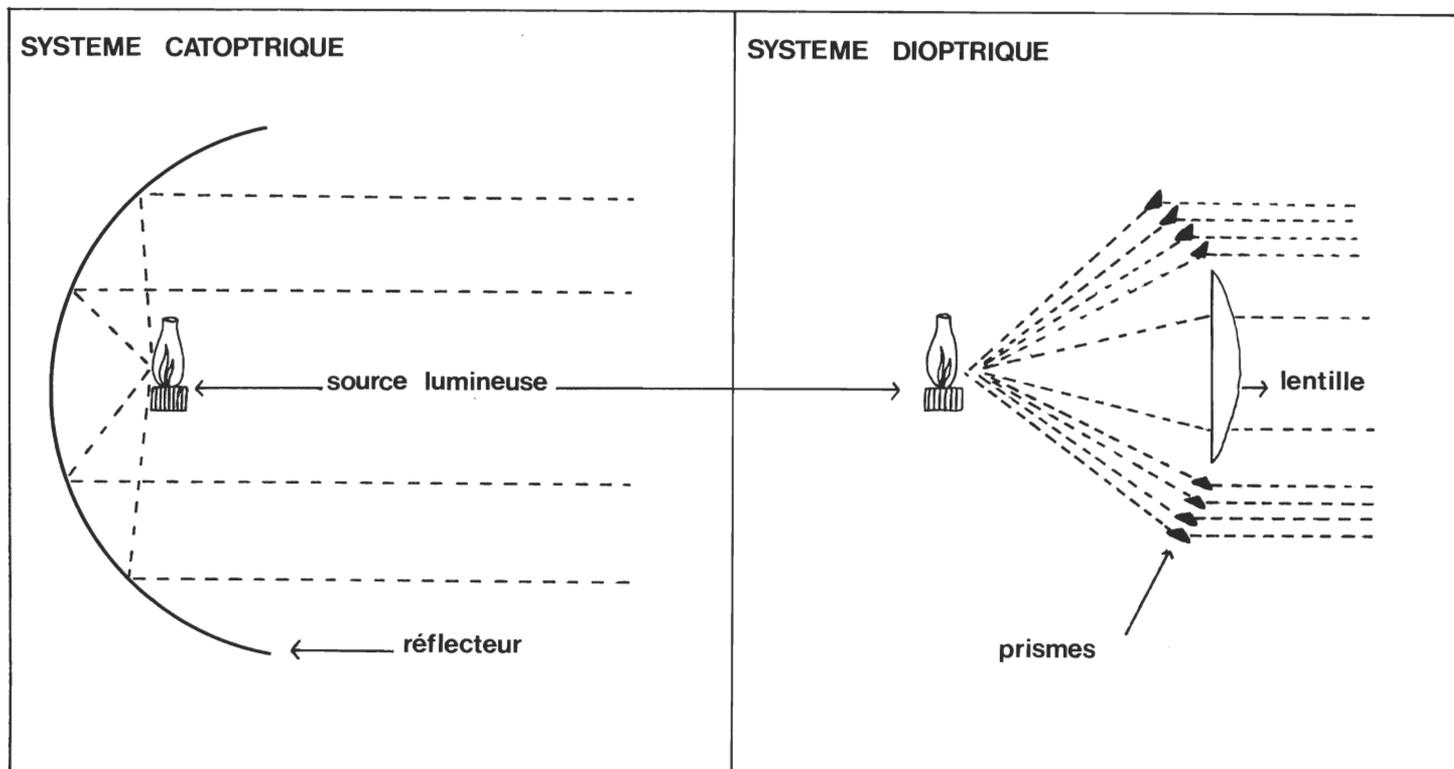
- **Les phares secondaires de jalonnement des côtes**, de plus faible puissance et qui signalent des points secondaires de la côte.

- **Les phares d'entrée de port**, situés à la tête d'un quai ou d'une jetée et de faible intensité. Le phare du quai de Rimouski en est un bon exemple.

Si les phares sont classifiés d'après leur rôle, ils doivent obéir à des normes techniques pour appartenir à l'une ou l'autre catégorie. La caractéristique essentielle d'un feu est sa portée qui se mesure en milles marins et est fonction d'une part de sa "portée géographique" qui, dans le cas des feux puissants est limitée par la courbure de la terre (voir tableau II). D'autre part la portée d'un feu est aussi fonction de son intensité qui se mesure en "candela". (9) Cependant les conditions atmosphériques peuvent réduire de façon considérable la portée d'un feu et c'est pourquoi, en cas de neige ou de brouillard un signal sonore doit prendre la relève du signal lumineux.

Le rôle que le feu est appelé à jouer et sa portée déterminent par la suite la hauteur de la structure portante. Par exemple, lorsqu'il fut décidé en 1908 de doter le phare de

Tableau I



Pointe-au-Père d'un puissant feu dioptrique de troisième catégorie, il aurait été illogique de le loger dans l'ancien phare d'une hauteur de 43 pieds au-dessus de la marée haute. Il fallait donc construire une structure permettant d'utiliser au maximum l'intensité lumineuse du nouveau feu sans être trop limité par la courbure de la terre et c'est pourquoi le nouveau système fut logé au sommet d'une tour de 92 pieds.

L'architecture de ces phares diffère aussi selon leur rôle, leur situation et leur importance. Au Canada, dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, les structures sont de trois types: 1- les tours, 2- les tours avec dépendances et 3- les petites tours ou coupôles. A Pointe-au-Père, le premier (1859) et le second phare (1867) étaient du 3<sup>ème</sup> type et le troisième phare (1909) est du 2<sup>ème</sup> type.

Tableau II: Les phares: table des distances

Distances à laquelle un objet peut être vu en mer, en accord avec l'élévation respective de l'observateur.

Hauteur (pieds)	Distances (N.M.)	Hauteur (pieds)	Distances (N.M.)
5	2.565	120	12.56
10	3.628	150	14.02
15	4.443	200	16.22
20	5.130	250	18.14
30	6.283	300	19.87
40	7.255	400	22.94
50	8.112	500	25.65
60	8.886	600	28.10
70	9.508	700	30.28
80	10.26	800	32.45
100	11.47	900	34.54
		1000	36.28

Tiré de Encyclopaedia Britannica, vol. 14, p. 89).

### Le premier phare

A partir de la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle le gouvernement canadien, sous la pression des armateurs et des capitaines de navires, accélère la construction de nouvelles aides à la navigation. Dans la région immédiate, le phare de l'Isle-Verte, établi en 1809 et qui restera pendant 21 ans l'unique phare sur les rives du fleuve(10), et celui de l'île Bicquette, érigé en 1843, semblent satisfaire aux exigences des marins. Dans le rapport que Joseph-Charles Taché, député de Rimouski, adresse au gouvernement en 1850 il fait mention des aides à la navigation qu'il serait nécessaire d'ériger sur le fleuve. Manicouagan, Petit-Métis, Cap-des-Rosiers, et Kamouraska sont les sites choisis par le député en vue de l'érection de nouveaux phares et ces nouveaux feux "paraissent devoir suffire pour le moment."(11)

C'est donc un fait étranger aux besoins normaux de balisage du fleuve qui va amener l'érection d'un premier phare à Pointe-au-Père en 1859. C'est l'attribution à la Montreal Ocean Steamship Company d'un contrat exclusif pour le transport du courrier avec l'Angleterre (12) qui allait faire ressortir le besoin d'un feu à cet endroit de la côte. En effet les propriétaires de cette compagnie ne veulent pas voir leurs navires croiser au large du Bic dans l'attente d'un éventuel pilote et préfèrent entretenir les pilotes spéciaux à Pointe-au-Père. D'ailleurs, on peut remonter au début du siècle pour retracer la présence de pilotes à cet endroit. (13) La côte y manque cependant de relief et les navires devaient jusqu'alors se servir de repères que constituent le Mont Camille (Mont Comi) et le Pic (Pic Champlain) (14) mais en cas de mauvaise visibilité, un phare doté d'un signal de brume se révélait nécessaire.

On a peu de détails au sujet de ce premier phare. Son érection coïncide avec une crise de pilotage sur le fleuve et avec des problèmes de juridiction dans l'administration du

système de phares au Canada. Si le Ministère des Travaux Publics a la charge de construire les nouveaux phares, la Maison de la Trinité de Québec n'a pas encore officiellement perdu cette attribution et le fait qu'une compagnie privée doit se charger de l'installation d'un nouveau feu illustre bien ce propos. En 1870, le Ministère de la Marine regroupera sous sa gouverne l'administration des phares et bouées entre Québec et Belle-Isle. (15)

Selon la description de ce premier phare inscrite dans la liste des feux de l'Amirauté en 1864, le feu se compose de cinq lampes à l'huile munies de réflecteurs de 21 pouces. Ce feu est érigé dans une construction octogonale au sommet d'une maison et son plan focal domine les hautes eaux de 43 pieds. (16)

En 1859, la plupart des feux du Canada fonctionnent selon le système catoptrique, du grec "katoptrós" signifiant "miroir". Il s'agit d'un réflecteur parabolique qui capte les rayons émis par une flamme et les projette en faisceaux parallèles. Ce système, pour être efficace, nécessite l'emploi de lampes qui ne fument pas, la suie rendant opaque la surface réfléchissante du miroir concave. La lampe Argand, du nom de son inventeur, convient bien à cet usage. C'est la lampe à verre cylindrique et à mèche tissée dont nos grands-parents se servaient avant l'avènement de l'électricité.

Avant l'invention de la lampe Argand, plusieurs méthodes avaient été employées pour produire la lumière dans les phares. Les feux de bois ou de charbon, les chandelles, les mèches simples ou multiples trempant dans un bain d'huile, tous ces moyens avaient démontré leur inefficacité par leur difficulté d'entretien ou leur trop faible puissance. Avec l'introduction du réflecteur au XVIII<sup>ème</sup> siècle on réussit à projeter plus loin le feu d'une chandelle. On fait aussi l'essai de lampes qui produisent une lumière plus intense et nécessitent moins d'entretien, mais la suie dégagée par les anciennes lampes rendaient le système inefficace et ce jusqu'à l'apparition de la lampe d'Argand.

Les premiers phares canadiens utilisaient de l'huile de baleine dans leurs lampes Argand ainsi qu'on le faisait d'ailleurs dans les phares britanniques. En Europe, on utilisait surtout l'huile de colza depuis que les Français, coupés de leur approvisionnement en huile de baleine par le blocus britannique au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, en avaient généralisé l'usage. (17) L'huile de colza se révéla plus efficace et moins dispendieuse que l'huile de baleine mais jusqu'à la date qui nous intéresse, en 1859, l'huile de baleine, l'huile de poisson, l'huile de marsouin ou l'huile de colza étaient indifféremment utilisées en Amérique du Nord britannique. Le premier phare ne devait pas faire exception à la règle mais, en 1861, on y adopte le kérosène comme source d'éclairage.

Le kérosène ou "pétrole lampant" est tiré du charbon selon une méthode mise au point par un physicien de Nouvelle-Écosse, M. Abraham Gesner. Cette source d'éclairage, mise à l'essai dans les phares du Haut-Canada en 1860, est adoptée l'année suivante à Pointe-au-Père (18) et il s'agit sans doute du premier feu alimenté au kérosène à l'est de Kingston.

Les réflecteurs de ce premier phare sont déposés selon un arc de cercle de sorte qu'un seul feu sur les cinq soit visible à la fois. Le feu est donc, selon la nomenclature universellement en usage de type blanc fixe (voir tableau III) et ce jusqu'à la saison de navigation de 1891, quand le feu deviendra de type à éclats, grâce à l'adoption d'un système rotatif. (19) Le 19 décembre 1861 le phare est acheté par le gouvernement à la Montreal Ocean Steamship Company au prix de \$1,365.00. (20)

### Tableau III: Caractéristique des feux

Feu fixe: Lumière continue et d'intensité constante: peu utilisé aujourd'hui.

Feu à éclats: Les temps de lumières, dit "éclats" sont beaucoup plus courts que le temps d'obscurité.

Feu à éclats groupés: Feu dont les éclats groupés par deux ou plus se produisent à intervalles réguliers.

Feu à occultations: Lumière continue avec occultation soudaine et complète à intervalles réguliers: les occultations sont beaucoup plus courtes que le temps de lumière.

Feu à occultations groupées: Lumière continue avec groupe de deux occultations ou plus à intervalles réguliers.

Feu fixe à éclats: Feu fixe avec un seul éclat d'intensité relativement plus grande à intervalles réguliers.

Feu fixe à éclats groupés: Feu fixe avec un groupe de deux éclats brillants ou plus à intervalles réguliers.

Feu scintillant: Feu isophasé à rythme rapide (plus de 60 alternances à la minute).

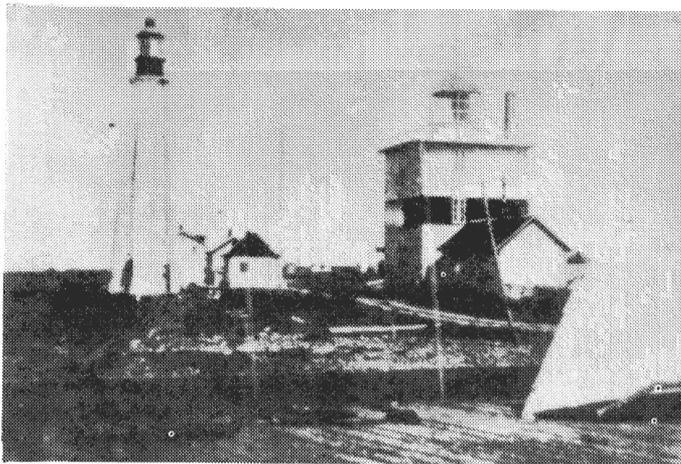
Feu scintillant interrompu: Feu identique au précédent avec occultation à intervalles réguliers.

Feu à scintillement interrompu: Feu identique au précédent, mais avec temps d'obscurité relativement plus long.

Feu alternatif: N'importe lequel des feux précédents avec changement de couleur.

(Tiré de Edward F. Bush, *Les phares du Canada*, p. 20-23).

### Le second phare



A droite, le deuxième phare et à gauche, le troisième phare (Collection Centenaire de Pointe-au-Père).

L'utilisation du kérosène, un combustible très inflammable, est d'un emploi délicat dans une structure de bois et ce fait n'est peut-être pas étranger à l'incendie qui détruit le premier phare de Pointe-au-Père, le 13 avril 1867. Les ingénieurs du gouvernement qui effectuent la tournée des phares à bord du Napoléon III, un vapeur à aubes en acier de 495 tonnes, construit en Écosse en 1856 et affecté à l'entretien des phares en aval de Québec, constatent les dommages et recommandent au Ministère des Travaux Publics la construction d'un nouveau phare au coût prévu de \$1,600 à \$2,000. (21)

Il semble que cette recommandation des ingénieurs ait rapidement trouvé écho car Pointe-au-Père est doté d'un nouveau feu dès la même année. L'architecture de ce second phare semble identique à celle du premier telle que relevée dans les livres de l'Amirauté, mais si le feu demeure de type blanc fixe, l'appareillage diffère légèrement. Alors



# NOTICE TO MARINERS.

---

No. 68 of 1890.

---

## Change in Character of Father Point Light.

---

From and after the opening of navigation in the spring of 1891 the character of the light at Father Point, on the south shore of the River St. Lawrence below Quebec, will be changed from fixed white to revolving white, with flashes attaining their greatest brilliancy every 20 seconds. The illuminating apparatus will be, as at present, catoptric.

The light will be elevated 48 feet above high water mark, and should be visible 12 miles from all points seaward.

No further notice will be given of this change unless something occurs to prevent it going into operation at the time specified.

This notice affects Admiralty Charts Nos. 309, 311, 312 and 2516, and Canadian List of Lights and Fog Signals No. 37.

WM. SMITH,

*Deputy Minister of Marine.*

DEPARTMENT OF MARINE,

Ottawa, Canada, 27th December, 1890.

---

☞ All bearings are magnetic and are given from seaward, miles are nautical miles, heights are above high water, and all depths are at mean low water.

Pilots, masters, or others interested are earnestly requested to send information of dangers, changes in aids to navigation, notice of new shoals or channels, errors in publications, or any other facts affecting the navigation of Canadian waters to the Deputy Minister of Marine, Ottawa, Canada.

que le premier phare était équipé de 5 lampes avec réflecteurs de 21 pouces, le second se voit doté de 5 lampes avec réflecteurs de 18 pouces disposés en arc de cercle, avec un espace de 6 pouces entre chaque réflecteur. La lanterne en acier possède douze côtés et comporte 21 panneaux vitrés de 36 pouces par 27. (22)

Le phare de Pointe-au-Père semble donner satisfaction puisqu'il faudra attendre jusqu'en 1889 pour retracer un changement d'appareillage. Sur une recommandation des inspecteurs contenue dans le document précédent il est fait à cette date une modification à l'éclairage dans le but d'en améliorer la puissance. On enlève une des six lampes déjà installées et on ajoute trois lampes avec réflecteurs profonds. Le nouveau système apparaît comme suit: 2 réflecteurs de 20x12 pouces, et un réflecteur de 21x11 pouces orientés en direction de l'Ouest, du Nord et de l'Est Nord-Est avec les cinq réflecteurs de 18x7 pouces restants dans les intervalles. L'ingénieur chargé de cette modification note que la nuit même de l'installation du nouveau montage, la lumière est suffisamment brillante à 12 milles. (23) Les pilotes de la Allan Line sont aussi satisfaits du changement puisqu'ils jugent le feu amélioré de façon appréciable. (24)

Malgré cette innovation, la technologie des phares continuant à progresser à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, les feux blancs fixes, comme celui de Pointe-au-Père, font alors presque partie du folklore. Les systèmes catoptriques avaient cédé la place aux systèmes dioptriques et aux endroits où cela ne s'était pas produit, les feux catoptriques étaient devenus à éclats, grâce à l'adoption d'un système rotatif inventé en Suède plus d'un siècle plus tôt.

En 1890, le Ministère de la Marine décide d'installer un semblable appareillage au phare de Pointe-au-Père. Les spécifications très précises qui accompagnent la commande faite à E. Chanteloup de Montréal par l'ingénieur du Ministère de la Marine nous permettent d'imaginer l'apparence et le mode de fonctionnement du nouveau système:

**“Un appareil lumineux complet consistant en un arbre central supportant deux tables horizontales équipées de neuf réflecteurs de 20 pouces par 12 avec lampes... Les réflecteurs devront être disposés à trois par côté de façon la plus compacte possible (...).**

**Neuf réflecteurs de seconde main seront fournis par notre agent de Québec et devront être repolis et installés sur la structure. L'arbre central devra être d'une telle longueur que son extrémité supérieure se trouve à 12 pieds et 9 pouces du plancher de la lanterne (...)**

**Cet appareillage sera entraîné par un appareil d'horlogerie de grand format, fourni avec un assortiment complet de pièces de rechange.**

**Le système d'engrenage devra faire tourner l'appareil en une minute, de façon à montrer des éclats brillants à toutes les 20 secondes.”**  
(25) \*

Cet appareil pourra être installé avant le début de la saison de navigation, comme le rapporte l'ingénieur du Ministère chargé de son montage. (26)

A la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle le fleuve Saint-Laurent est sillonné par plus de navires qu'en aucun temps de son histoire. La hausse de l'immigration, des exportations de bois et de céréales provoquent une multiplication des compagnies de navigation et le gouvernement cherche sans cesse à améliorer le balisage du fleuve, non pas tant en ins-

tallant de nouvelles aides à la navigation qu'en améliorant les anciennes. Jusqu'alors les efforts des ingénieurs du Ministère de la Marine avaient porté sur l'amélioration des miroirs et des lentilles, et ce depuis la Confédération, mais au début du XXI<sup>ème</sup> siècle, on utilisait encore le kérosène et l'huile de colza brûlés dans une lampe Argand comme source lumineuse.

A la même époque apparaît un ingénieux dispositif d'éclairage, le brûleur à incandescence à vapeur de pétrole qui produit une lumière trois fois plus puissante que la lampe à mèche. Cette lampe brûle de la vapeur d'huile de charbon dans un manchon incandescent. Simultanément la lampe à acétylène est introduite et la première lampe de ce type installée au Canada l'est à Pointe-au-Père en 1902. (27) L'expérience semble concluante, comme le note l'ingénieur en chef du Ministère de la Marine dans son rapport annuel de 1903:

**“Un appareil Sunlight à l'acétylène a été installé par la Compagnie Sunlight à la station de Pointe-au-Père, et des feux de gaz acétylène provenant de bacs et de un pied sont maintenant adaptés aux réflecteurs de l'appareil tournant. Le résultat a été une très forte augmentation de la puissance du phare, et l'on nous a informé que les feux, qui ne se voient généralement qu'à 14 milles de distance, ont à plusieurs reprises été signalés jusqu'à 28 milles. Les marins sont positivement enchantés de cette amélioration. Les frais d'installation ont été cependant plus élevés qu'ils n'auraient dû l'être. La consommation de carbure nous semble plus considérable qu'il n'est nécessaire, et il s'agit aussi de savoir si la machine et l'appareil à gaz présentent quelques qualités de durée.”** (28)

La production sur place de gaz acétylène nécessite cependant une infrastructure “coûteuse et inutile” (29) et, suite à l'expérience de Pointe-au-Père, le Ministère de la Marine décide de réserver l'usage de l'acétylène aux bouées et aux phares non gardés qui peuvent être approvisionnés en gaz comprimé. Conséquemment, lors de l'établissement du troisième phare, quelques années plus tard, on préférera équiper celui-ci d'un système d'éclairage à vapeur de pétrole comme dans les autres phares avec gardien.

En 1909, la construction d'un nouveau phare plus moderne et mieux équipé rend désormais inutile le feu du deuxième phare. On conserve cependant le bâtiment qui servira désormais de bureau pour les pilotes, et la lanterne et l'appareillage qu'elle contient ne sera démontée qu'entre les deux guerres. Cette construction centenaire, privée de sa fonction lors du déménagement du poste de pilotage, sera démolie au printemps de 1966.

### Le troisième phare

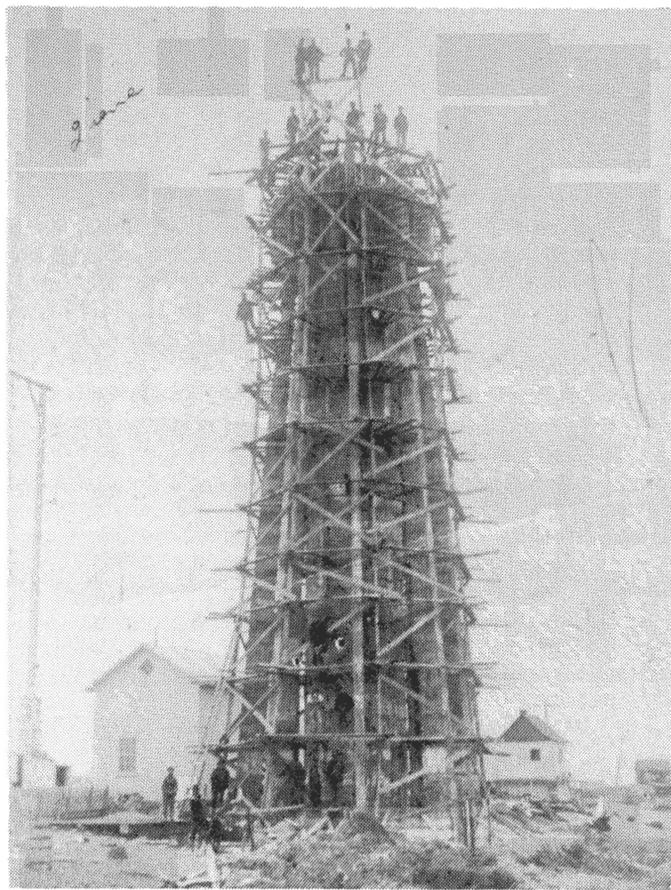
Nous avons vu plus tôt que ce sont les exigences des armateurs qui avaient amené la construction d'un premier phare à Pointe-au-Père; l'érection du troisième phare est sans doute dû aux mêmes pressions. On peut estimer, selon le rapport minoritaire du capitaine Lachance à la Commission Lindsay, en 1914, que plus d'un millier d'océaniques viennent chercher ou déposer leur pilote à Pointe-au-Père au début du siècle. (30) De plus, tout le courrier en provenance ou en direction de l'Europe transite par le quai de Rimouski.

Bien que Pointe-au-Père ait été fréquenté par les pilotes depuis fort longtemps, la station de pilotage de la circons-

\* Traduction de l'auteur.

cription de Québec est encore au début du siècle située au Bic. Les demandes répétées des armateurs qui préfèrent le site de Pointe-au-Père, se heurtent au refus de la Corporation des pilotes qui fait remarquer avec justesse, que Pointe-au-Père est hors de sa juridiction. (31) Lorsqu'en 1905, le Ministère de la Marine devient l'autorité du pilotage, il passe outre à ces objections et Pointe-au-Père devient, pour la saison 1906, le poste officiel de pilotage.

Le site de Pointe-au-Père prend donc de plus en plus d'importance, comme le démontrent la construction d'un quai en 1902, l'installation d'une jauge expérimentale pour la lecture des marées en 1903, les expériences sur l'emploi du gaz acétylène dans les phares et l'essai comparé de la sirène d'Écosse et du diaphone à cette même date. Il ne faut donc pas s'étonner si Pointe-au-Père est choisi en 1908 pour l'installation d'un puissant feu dioptrique de 3<sup>ème</sup> classe.



Le troisième phare en construction (Collection Centenaire de Pointe-au-Père)

Les travaux sont effectués en 1909, comme le rapporte l'ingénieur en chef du Ministère de la Marine dans son rapport annuel:

**"Pointe-au-Père: On a érigé une nouvelle tour pour le phare. Elle est en béton armé, octogone, renforcée de huit arcs-boutants et surmontée d'une lanterne circulaire en métal. La tour mesure 97 pieds de sa base au sommet de la lanterne le feu domine la mer de 91 pieds à la marée haute et il est visible à quinze milles. Tour érigée à la journée: coût, \$5,855.58". (32)**

Cette structure est originale et ne peut être comparée qu'à celle du phare de Belle-Isle, extrémité nord, qui date de la même époque mais qui est de moindre élévation.

L'appareil optique installé dans le troisième phare est une merveille de précision et le Ministère de la Marine est depuis longtemps convaincu de son efficacité; c'est une question de coût qui en a retardé l'utilisation. Ce feu utilise à la fois le principe de la réfraction de la lumière, qui est concentrée grâce à des lentilles, et le principe de la réflexion au moyen des prismes qui captent les rayons lumineux qui s'échappent vers le haut de l'appareil et les projettent en faisceaux parallèles au rayon principal et ce avec une beaucoup plus grande efficacité que ne le ferait des miroirs.

En 1909, les appareils dioptriques ont déjà une longue histoire et ont depuis longtemps prouvé leur supériorité sur les appareils catoptriques ainsi que le prouvent les chiffres suivants qui expriment le pourcentage de lumière atteignant le pont d'un navire, selon le système employé:

Simple feu (sans réflecteur)	3½ %
Appareil catoptrique (le plus puissant)	17%
Appareil dioptrique	88% (33)

En 1823, Augustin Fresnel avait mis au point, au phare de Cordouan, en France, le premier feu dioptrique. Un appareil d'horlogerie entraînait un montage de huit lentilles et d'autant de miroirs qui concentraient la lumière d'une lampe de façon beaucoup plus efficace qu'auparavant. (34) Les appareils de Fresnel avaient tôt fait de conquérir le marché et Fresnel et ses disciples demeuraient les seuls à posséder le savoir-faire nécessaire pour produire ces montages de précision, et les britanniques doivent attendre jusqu'au milieu du siècle pour égaler l'excellence française. Les Français, même s'ils perdent leur monopole, continuent de produire d'excellents appareils et c'est la société Barbier et Turenne de Paris, riche d'expérience et renommée pour sa précision, qui fournira l'appareil de Pointe-au-Père.

Les feux dioptriques sont classés selon leur distance focale ou selon le diamètre interne de l'appareil et ils sont choisis selon le rôle qu'ils sont appelés à jouer, les plus grands étant destinés aux phares de grand atterrissage et les plus petits aux phares d'entrée de port:

Appareils dioptriques	Phares maritimes			
	Distance focale		Diamètre interne	
	Pouces	Millimètres	Pouces	Millimètres
Première classe	36 ¼	920	72 ½	1,840
Deuxième classe	27 ½	700	55	1,400
Troisième classe	19 11/16	500	39 3/8	1,000
Phares d'entrée de port				
Quatrième classe	9 13/16	250	19 5/8	500
Cinquième classe	7 ¼	187.5	14 ½	375
Sixième classe	5 7/8	150	11 ¾	300

(35)

L'appareil dioptrique de troisième classe installé à Pointe-au-Père a donc un diamètre interne de un mètre et une distance focale d'un demi-mètre. Sa masse d'une tonne et demie de verre et de cuivre repose sur un bain de mercure, pour éviter la friction, et est mise en mouvement par un mécanisme semblable à celui d'une horloge grand-père, entraîné par un poids de 600 livres que l'on doit remonter à l'aide d'une manivelle à toutes les six heures. Le mécanisme est réglé pour effectuer un tour complet à toutes les quinze secondes de façon à montrer quatre éclairs brillants à toutes les 7 secondes et demie. C'est un feu dit à éclats groupés, selon la classification en usage. Ce type de feu permet l'emploi d'un code qui aide les marins à se situer. Ainsi le phare de Petit-Métis produit-il

trois éclats, celui de Cap-Chat deux et celui de Cap-des-Rosiers un seul.

En 1914, le Ministère de la Marine entretient 1,461 feux au Canada (des phares pour la majorité) dont 105 avec signaux de brume et Pointe-au-Père est un maillon important de cette chaîne. Ce réseau semble plus que suffisant car au printemps 1917 un certain nombre de ces phares sont désaffectés. (36)

En 1936, le Ministère des Transports remplace le Ministère de la Marine tout en poursuivant le même objectif d'amélioration des feux déjà installés, surtout grâce à l'électrification de ceux-ci, et à la fin de la deuxième guerre mondiale la plupart des phares sont électrifiés. Ainsi le système d'éclairage à la vapeur de pétrole est-il remplacé à Pointe-au-Père en 1940, par des ampoules à incandescence à filament de tungstène. Au cours des années soixante ces dernières cèdent la place aux ampoules à vapeur de mercure.

Voici la description technique de ce phare lors de ses dernières années d'utilisation:

#### Pointe-au-Père

No 1730

H 2070

Situation: Sur la Pointe

Latitude 48 31' 03

Longitude 68 28' 10

Couleur du feu: Blanc

Caractère: Groupe d'éclairs: 7½ secondes

Élévation au-dessus de l'eau: 27.7 mètres

Portée nominale: 22 milles nautiques

Caractère de l'appareil: Dioptrique, électrique, vapeur de mercure

Support: Tour octogonale (1909)

Remarque: Feu: Quatre éclats rapides; obscurité, 4½ secondes

En 1975, un nouveau phare est érigé à Pointe-au-Père, à l'est de l'ancien. Le vieux phare passe en 1976 de l'autorité de Transport Canada à celle de Parcs Canada et, en novembre 1976, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada publie la recommandation suivante:

**"La Commission est d'avis que, compte tenu de son rôle historique à titre d'important centre de services de pilotage et d'important feu pour la navigation dans le golfe et le fleuve, l'emplacement du phare de Pointe-au-Père est d'importance historique nationale et que le bâtiment lui-même, bien que relativement récent, doit être préservé à titre de symbole matériel de l'importance du lieu." (38)**

En 1978, une étude sommaire fait ressortir la nécessité de consolider le phare pour éviter tout risque d'effondrement et Parcs Canada confie ce travail à la firme Saint-Romuald Construction. Pour la somme de \$269,000 cette compagnie entreprend d'importants travaux de rénovation: 10 centimètres de béton sont soufflés sur les parois intérieures et extérieures de la structure, les fenêtres et les portes sont remplacées et l'escalier réparé. Pour finir, la tour est entièrement repeinte. (39)

#### Le quatrième phare

Au début des années 60 les efforts du Ministère des Transports portent de plus en plus vers l'automatisation des phares surtout dans les endroits éloignés et en 1961,

des 3,054 feux (y compris les bouées) 2,518 avaient été automatisés. (40) Au fil des années, cette automatisation s'étend aux régions habitées et le site de Pointe-au-Père n'échappe pas à cette mesure.

En 1975, une tour à claire-voie est érigée près du local du diaphone. Le feu est produit par une lampe à vapeur de mercure entraînée par un système rotatif de façon à produire un éclair brillant à toutes les dix secondes. Ce phare est entièrement automatisé et ne requiert que la visite d'un surveillant itinérant de Transports Canada. Le gardien actuel ne sera donc pas remplacé et prendra bientôt sa retraite. Ce phare est décrit de la façon suivante par Transports Canada:

#### Pointe-au-Père

No 1730

H 2070

Situation: Sur la pointe

Latitude 48 31' 04.5

Longitude 68 28 06.7

Couleur de feu: Blanc

Caractère: A éclats

Élévation au-dessus de l'eau: 33.5 mètres

Portée minimale: 20 milles nautiques

Caractère de l'appareil: Dioptrique, électrique, vapeur de mercure

Support: Tour à claire-voie rouge et blanche, 30.5 mètres.

(41)



(Collection Centenaire de Pointe-au-Père)

# Les systèmes sonores

## Les systèmes sonores à Pointe-au-Père

Toute cette organisation de phares, de bouées et de balises nécessite, pour être pleinement efficace, de bonnes conditions de visibilité. Malheureusement, l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent sont situés dans une région où les orages et les tempêtes de neige sont fréquents et où le brouillard se manifeste à la fois de façon régulière et imprévisible. D'ailleurs, une grande partie des désastres maritimes survenus dans cette région sont imputables au brouillard et il suffit de rappeler les deux plus coûteux, celui de la flotte de l'amiral Walker, en 1711 et celui de l'Empress of Ireland, en 1914, pour s'en convaincre. De plus, si on se réfère au tableau V on constate que Pointe-au-Père est particulièrement affecté par le brouillard.

### Tableau V

Station météorologique	Nombre de jours de brouillard par année	Nombre d'années d'observation
Anticosti		
(Pointe sud-ouest)	66.6	9
Pointe-au-Père	39.8	10
Québec (aéroport)	35.6	28
Dorval	21.9	29
Baie-Comeau	21.0	14

(1)

Les responsables successifs du balisage du fleuve s'étaient vu confrontés à cette difficulté et aucune solution valable n'avait été trouvée au XIX<sup>ème</sup> siècle. Le problème peut se résumer ainsi: lorsque la lumière ne peut plus se propager à une distance suffisante, il était connu depuis fort longtemps qu'un signal sonore pouvait suppléer au signal lumineux, mais les recherches en ce sens se heurtaient à ces trois obstacles:

"1- La très faible portée du signal sonore, même le plus puissant, en cas de mauvaise condition acoustique de l'atmosphère.

2- La difficulté pour le marin de juger à quel point ces conditions atmosphériques sont contre lui.

3- La difficulté pour le marin de juger la position de ce signal par l'observation auditive." (2)

Aujourd'hui encore, même après l'introduction des innovations technologiques tels les radio-phares et les radiogoniomètres, les signaux sonores restent d'appréciables services car l'obstacle de la mauvaise visibilité le long des côtes n'est pas totalement vaincu.

Les installations successives de Pointe-au-Père nous apparaissent comme un raccourci historique des efforts des hommes pour vaincre le danger de la mauvaise visibilité en mer. Le canon installé près du premier phare n'était sans doute guère plus efficace que les cloches ou les gongs utilisés un peu partout dans le monde depuis des temps immémoriaux. Ce canon de place datant du règne de Georges IV (1820-1830) avait sans doute été récupéré lors de la modernisation des fortifications de la colonie par la métropole britannique au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle. Lorsque les conditions de visibilité le nécessitaient on provoquait une détonation grâce à ce canon chargé au préalable d'une livre de poudre et ce à toutes les demi-heures. Le temps était calculé à l'aide d'un sablier. (3)

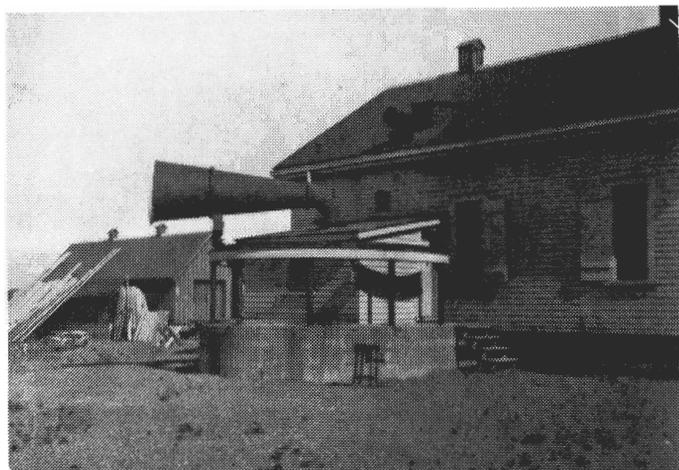
Ce canon fut remplacé par la suite par un signal à bombes explosives constitué d'une charge de poudre et d'une mèche suspendues au bout d'une longue perche. Ces systèmes qui nécessitaient l'emploi d'explosif n'étaient pas sans danger pour leurs utilisateurs même si les responsables de l'organisation des phares avaient pris soin de loger le matériel explosif dans un solide bâtiment à distance respectable des phares.

En 1860, le premier sifflet à vapeur est installé à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick. En 1872, les visiteurs de la "Trinity House" de Londres sont impressionnés par la corne de brume à vapeur du bateau-phare de Manicouagan, construit selon le même principe, avec son lourd système de chaudière et de machinerie. Les sifflets à vapeur demeureront les plus efficaces signaux sonores jusqu'à l'introduction de la sirène d'Écosse. (4)

En 1899, on installe à Belle-Isle un signal à brume fonctionnant à l'air comprimé et en 1902 un manufacturier torontois, J.P. Northey, grâce à des modifications à cette sirène d'Écosse, invente le diaphone. Alors que la sirène d'Écosse fonctionne à l'aide d'un cylindre rotatif, le diaphone emploie un piston alternatif dont le va-et-vient produit une note de 180 vibrations à la seconde. Ce piston est mis en action par un jet d'air comprimé à 35 livres par pouce carré. (5) L'air est comprimé grâce à un moteur à essence et emmagasiné dans deux ou trois réservoirs d'importante dimensions.

Le Ministère de la Marine veut toutefois vérifier les possibilités du diaphone avant d'en généraliser l'usage et le site de Pointe-au-Père est choisi comme théâtre de ces essais:

**Le département a tout dernièrement poursuivi une série d'expériences qui tendent à démontrer qu'une nouvelle invention appelée le diaphone va remplir les conditions voulues. Tout d'abord, ce ne fut qu'une espèce de jouet,**



Le cornet orientable du signal de brume (Collection Centenaire de Pointe-au-Père).

mais le fabricant a pu perfectionner son invention, sous la direction du département, jusqu'au point où l'on peut dire aujourd'hui que cet appareil peut rivaliser avec succès avec tout autre signal d'alarme actuellement en usage. L'on espère que cet instrument sera bientôt prêt à fonctionner de façon pratique à la nouvelle station de la Pointe-au-Père, où l'on doit en faire l'essai conjointement avec le type de sirène écossaise, qui a déjà donné des résultats si satisfaisants lors des expériences tout récemment menées à bonne fin par la "Trinity House" d'Angleterre." (6)

Cependant, c'est une sirène d'Écosse qui est tout d'abord installée à Pointe-au-Père, la troisième au Canada après celles de Belles-Iles et de Louisbourg (7), comme le signale l'ingénieur en chef dans son rapport annuel en 1904:

**"Pointe-au-Père: A l'ouverture de la saison de navigation au printemps de 1903, le signal de brume à bombes explosives de cette station a été remplacé par une sirène de premier ordre, actionnée par l'air comprimé, donnant une note haute et une note basse de 2½ secondes de durée chacune, avec un intervalle de 2½ secondes toutes les deux minutes.**

Le bâtiment où se trouve le signal de brume est en bois, de couleur blanche et de forme rectangulaire, avec toit couvert de bardeau, et est situé sur la grève à 432 pieds N. 80 E. du phare. La sirène débouche d'une annexe au côté nord du bâtiment; son axe est à 17 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux.

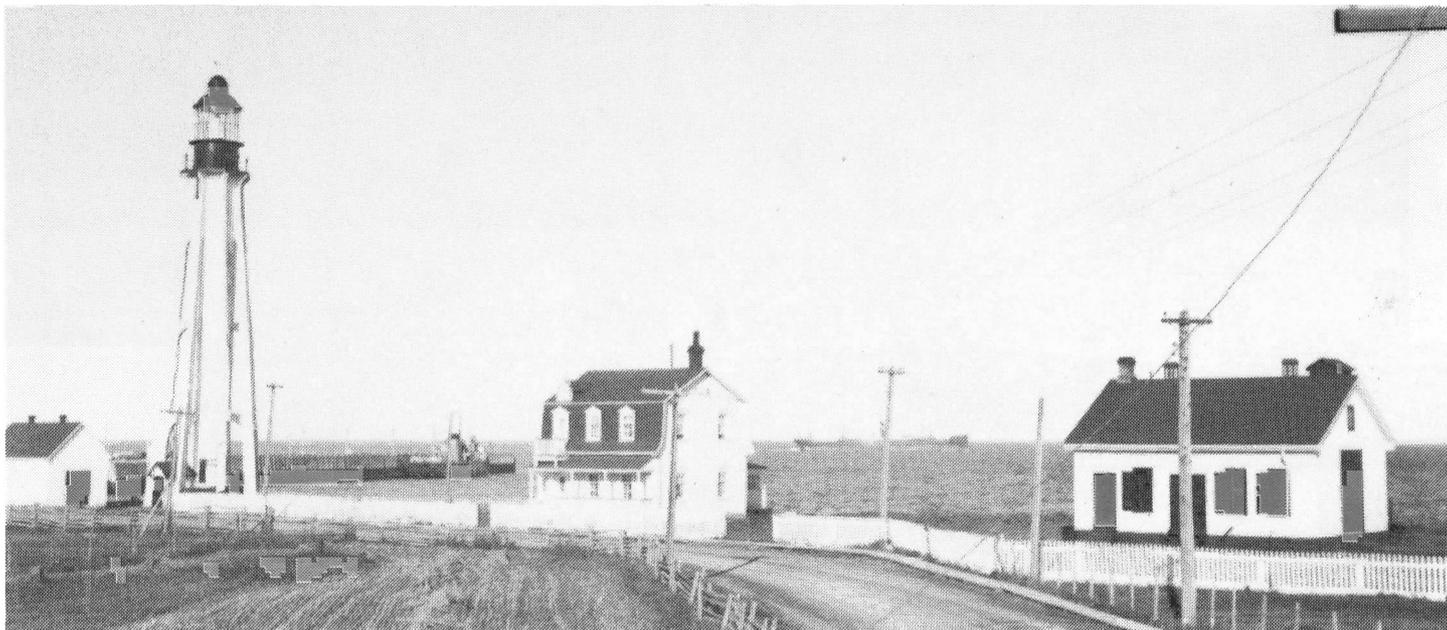
Dans le cas où la sirène se dérangerait, on se servira temporairement du signal de brume à bombes." (8)

Les essais avaient démontré que le diaphone nécessite un huitième de la puissance requise pour la sirène d'Écosse et l'année suivante on procède au remplacement de celle-ci par un diaphone. Il ne s'agit que de modifications secondaires, la source d'énergie, l'admission et le résonateur (cornet) étant les mêmes pour les deux appareils. Autant que l'on puisse en juger, le site de Pointe-au-Père est peut-être doté du premier diaphone dans sa version définitive, appareil qui ne tardera d'ailleurs pas à être adopté par la "Trinity House" britannique. L'ingénieur en chef rend compte du changement:

**"La sirène qui se trouvait autrefois à Pointe-au-Père a été remplacée par un diaphone actionné par l'air comprimé qui, par les temps de brume, donne deux sons de 2½ secondes de durée chacun, toutes les deux minutes, (...)" (9)**

D'après cette description le changement ne modifie donc pas la durée du signal sonore, mais nous savons que son caractère est différent. Le piston du diaphone, lorsqu'il s'arrête, produit le "grunt", un son distinctif qui a la particularité de porter souvent plus loin que le restant du message sonore, ce qui en améliore la qualité. (10) Le cornet, d'un format impressionnant, peut-être orienté grâce à un rail fixe sur une petite construction bétonnée.

Ce nouvel appareil exige la présence d'un préposé, un "ingénieur des signaux de brume" selon la terminologie du Ministère. Le 21 juillet 1904, M. J.G. Blanchet est nommé à cette charge à Pointe-au-Père et son salaire sera de \$800 par année en 1909. (11) En certains endroits moins importants des gardiens de phare réussissent à se qualifier pour cet emploi, cumulant les deux charges et payés en conséquence. (12) Une maison est alors érigée près du local de la sirène pour loger l'ingénieur. Cette habitation logera plus tard le gardien du phare avant d'accueillir en 1982, le Musée de la Mer.



Au centre, la maison de l'ingénieur du signal de brume et, à droite, le hangar du signal de brume (Collection Centenaire de Pointe-au-Père).

L'utilisation du diaphone se généralise à cette époque et en 1929, 153 diaphones sont en opération au Canada. (13) Le Ministère de la Marine et plus tard celui des Transports n'abandonnent pas les essais en vue d'en améliorer la fiabilité. M. Charles-Auguste Lavoie, gardien du phare et du signal sonore de Pointe-au-Père de 1936 à 1964 fut un témoin privilégié des améliorations successives au diaphone et de son mode de fonctionnement et il nous a fourni les renseignements qui vont suivre.

A partir de 1920, le gardien du phare de Pointe-au-Père cumule la charge d'ingénieur du signal de brume, travail qu'il accomplit à l'aide d'un assistant. C'est le gardien qui décide à l'aide de certains repères, si le signal sonore doit être mis en action. A Pointe-au-Père, ces repères peuvent être la bouée de Sainte-Luce, le feu du quai de Rimouski, l'île Saint-Barnabé et le Mont-Comi. La nuit, le gardien peut juger d'après le caractère du faisceau lumineux la distance approximative jusqu'où celui-ci peut porter. Si la mauvaise visibilité l'exige les moteurs du diaphone sont mis en marche et il s'écoule au maximum 15 minutes avant que la pression soit suffisante pour produire un premier signal. La puissance des compresseurs et la capacité d'emmagasinement de l'air comprimé permettent aussi de doubler

la production de signaux sonores qui passent de deux à toutes les deux minutes à un chaque minute.

Parallèlement, dans un effort pour améliorer la portée du signal produit, on met à l'essai des montages différents du cornet qui se retrouve successivement:

- sur rail, orientable
- Sur le toit de l'édifice, au centre du bâtiment qui loge les compresseurs.
- Au sommet d'une petite tour soutenue par des haubans, érigée au coin nord-est de l'édifice.
- Sur le toit de l'édifice, mais plus à l'est que précédemment.

- Au sommet du phare, sous le feu. L'air est acheminé des réservoirs grâce à un tuyau de 3 pouces de diamètre enfoui sous terre.

En 1972, Transport Canada, poursuivant sa politique d'automatisation des aides à la navigation, décide de désaffecter le diaphone de Pointe-au-Père. On installe à la place un sifflet à brume électronique d'une puissance moindre que celle du diaphone.



Le hangar du signal de brume et le cornet au sommet d'une petite tour, selon le montage des années '30 (Collection Centenaire de Pointe-au-Père).

# Les gardiens de phares

La fondation de la Maison de la Trinité de Québec, en 1805, trois siècles après la naissance de son modèle britannique, allait amener l'apparition de la première charge de gardien de phare sur le Saint-Laurent. La construction de ce premier phare, à l'Isle Verte, fut décidée en 1806 et trois années plus tard il était en opération. Charles Hambleton avait ordre de ne pas quitter le phare du 15 avril au 15 décembre. Ses fonctions comprenaient l'entretien des lampes, des réflecteurs et des fenêtres de la lanterne. Le gardien devait faire preuve d'attention, de sobriété et d'intelligence. (1)

Le rapport du surintendant de la Maison de la Trinité, I. Poirier, nous révèle que pour l'année 1811 les articles suivants sont commandés pour ce phare:

- 2 chaudrons de charbon
- 20 livres de savons
- Chamois et chiffons pour polir (pour les réflecteurs d'argent poli)
- 1,000 clous à planche
- 100 planches
- 1 livre de poudre à polir pour les réflecteurs
- 24 grosses de mèches de coton pour les lampes. (2)

En 1843, le troisième phare du Saint-Laurent est érigé sur l'île Bicquette et les tragiques événements qui s'y produisirent illustrent les difficultés du métier de gardien de phare à cette époque. En mars 1859, le gardien J.G. Hammond et Mitchell, son assistant, se noient en se rendant à leur poste sur l'îlot. Leur navire s'était brisé sur les glaces. Avec difficulté la Maison de la Trinité réussit à leur trouver des remplaçants et J. Thomas Bédard et un certain Fortier acceptent la charge. (3)

**"Après la tragique fin de Hammond et de Mit-**

**chell, la perspective n'était assurément pas bien rose pour Fortier de passer seul dans cette tour, sur cette île sinistre, tous les mois de l'hiver. Tout de même, il consentit à remplir la tâche et il s'enferma dans la tour seul, en compagnie d'un petit chien. Rien ne se produisit durant la première partie de l'hiver mais le malheureux Fortier était nerveux. Fut-ce l'effet de ses nerfs finalement surexcités, une nuit, il entendit dans les escaliers et à l'étage supérieur de la tour des bruits de chaînes, des grincements et des coups sourds comme donnés sur les murs de la tour. Il essaya de se raisonner, mais bernique! Et c'est avec terreur qu'il vit arriver la nuit suivante. Cette nuit-là, autres bruits de chaînes, de plaintes et de cris; enfin, une ambiance infernale caractéristique aux maisons hantées. Alors le pauvre Fortier, au matin, aussi mort que vif, ne songea qu'à déguerpir; mais la glace était trop faible pour le porter et il lui fut impossible de gagner terre. Troisième nuit affreuse remplie de bruits infernaux. Alors, Fortier n'y tint plus et il résolut de gagner la terre coûte que coûte. Heureusement le froid sévissait depuis la veille et il se trouva que la glace était assez forte pour le porter sans trop de danger jusqu'à la terre ferme. Il partit suivi de son chien, ou plutôt l'animal lui servant de guide, a-t-il raconté par la suite. Enfin, il arriva à Saint-Fabien où on le recueillit à demi-mort de froid et de peur. Bien entendu, il ne retourna jamais plus au Bicquet."** (4)

Il semble que son expérience ait suffi et que le phare soit demeuré inhabité par la suite durant l'hiver.



Les installations de l'île Bicquet (Tiré de Bic 150ième anniversaire).

Même si le réseau de phares s'étend à un rythme accéléré au cours de la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, le métier de gardien de phare conserve toujours cet air d'improvisation propre à ce jeune pays. Alors qu'en Angleterre on confie à l'époque la garde des phares à trois ou quatre gardiens en uniforme, bien formés et bien rémunérés, au Canada le gardien est souvent seul et considère ses émoluments comme un simple revenu d'appoint. Il se fait aider de sa famille et confie même parfois le travail à quelqu'un d'autre. (5) Aussi les membres de la "Trinity House" anglaise sont-ils étonnés de voir sur l'île Rouge, à l'embouchure du Saguenay, une femme se charger seule (et fort bien) de l'entretien du phare en l'absence de son mari. (6)

Nous ignorons le nom du premier gardien de phare de Pointe-au-Père. Le premier feu ayant été érigé par une compagnie privée, en 1859, ce gardien devait être rétribué par cette compagnie. Le phare est racheté par le gouvernement deux ans plus tard mais nous ne savons pas si le même gardien est resté en poste après la transaction. Cette première structure est détruite par un incendie en 1867 et le nouveau phare qui la remplace l'année même est confié à David Stanley Lawson qui occupera ce poste jusqu'en 1876.

A cette date, c'est John McWilliams qui prend la relève et ce gardien allait être le témoin privilégié et un des principaux artisans du développement du site de Pointe-au-Père jusqu'au premier conflit mondial. En plus de s'occuper des tâches multiples rattachées alors à la fonction de gardien de phare, il offre le service de bateau-pilote à l'aide de son petit navire à rames et à voile, et ce bien avant l'établissement du poste officiel de pilotage et la venue du bateau-pilote gouvernemental Eureka en 1906.

Maire de la municipalité de Pointe-au-Père de 1891 à 1894, puis de 1896 à 1907 et de nouveau de 1909-1910, (7) c'est durant son mandat qu'est construit le premier quai de Pointe-au-Père. Même s'il quitte son poste de gardien en 1911, il n'en continue pas moins d'être actif dans la municipalité et on le retrouve bientôt agent de toutes les compagnies de paquebots qui font escale à Pointe-au-Père et offrant des "billets pour toutes les parties du monde." (8)

Au tournant du siècle le métier de gardien de phare devient plus exigeant. Le Canada essaie alors de se passer de ses fournisseurs d'outre-mer et en 1903 le Ministère de la Marine fonde le Dépôt Fédéral des phares à Prescott, en Ontario. En 1904 on crée le "Lighthouse Board of Canada", ou Commission des Phares, dans le but de rationaliser et d'intégrer dans une seule structure tous ceux qui sont intéressés à la sécurité des côtes canadiennes. (9)

Pointe-au-Père devient un lieu d'essai de nombreuses innovations technologiques et c'est le gardien du phare qui est le mieux placé pour en juger l'efficacité. John McWilliams aura connu une véritable révolution en ce qui a trait à la sécurité des côtes depuis son arrivée en 1876 à son départ en 1911.

En 1876, le bâtiment du phare, qui loge aussi le gardien, est la seule structure affectée au balisage du fleuve. Ce phare montre un feu fixe de faible intensité, et un vieux canon qui sert de signal de brume. En 1911, on retrouve au site de Pointe-au-Père: un phare doté d'un puissant feu dioptrique flanqué d'un hangar abritant un générateur de gaz acétylène, un bureau pour les pilotes (l'ancien phare), une maisonnette employée par les pilotes pour surveiller le fleuve, un quai de 800 pieds avec un petit entrepôt à l'usage du bateau-pilote, un hangar abritant le puissant signal sonore et une maison logeant l'ingénieur des signaux de brume. Une station télégraphique et un poste de télégra-

phie sans fil (le Marconi) relie ces installations à l'extérieur. Plus d'un millier d'océaniques font escale annuellement à Pointe-au-Père et tout le courrier en provenance ou en partance pour l'Europe transite par le quai voisin de Rimouski. Les relevés météorologiques pris à Pointe-au-Père sont retransmis sur toute la côte atlantique par le service météorologique du Ministère de la Marine et Pointe-au-Père fournit l'échelle des marées pour tout l'estuaire du Saint-Laurent. On est loin de la charmante rusticité et de la remarquable débrouillardise propre à "un jeune pays manquant de ressources" constaté par les membres de la Trinity House anglaise en 1872.

De 1911 à 1936, John Cahill, John Wyatt et son fils Robert se succèdent au phare de Pointe-au-Père. Après la première guerre mondiale les gardiens de phare sont aussi responsables du signal sonore, un bien lourd travail pour un gardien et son assistant.

De 1936 à 1964, M. Charles-Auguste Lavoie garde le phare de Pointe-au-Père. Cet octogénaire aujourd'hui à la retraite dans sa maison sise à proximité du phare est arrivé en poste l'année même de la création du Ministère des Transports. La politique d'automatisation des aides à la navigation menée par ce même ministère amène à plus ou moins long terme la disparition du métier de gardien de phare sur le Saint-Laurent et les témoins comme M. Lavoie en sont d'autant plus précieux:

**"Ah pater! Ça commençait à minuit et ça finissait à minuit. Avec mon assistant, on faisait de six heures en six heures; il fallait toujours être sur le poste! Ensuite, il y avait l'entretien de la station, du terrain, des bâtisses, la peinture, la réparation des toits qui coulaient et le remplacement des vitres. Ce n'était pas une sinécure d'aller poser une vitre qui pesait entre quarante et cinquante livres à cent pieds de terre, sur une petite plate-forme de quatorze pouces de largeur autour de la coupole, par les vents qui soufflent ici... On montait la vitre à l'aide d'un petit câble à l'extérieur; rendu sur la galerie, on enlevait la vitre cassée et on posait la neuve. Comme instruments, nous avions nos mains. Ça prenait quinze livres de mastic spécial fait de blanc de plomb et de rouge de plomb mélangés. Les vitres structurées de fer, avec la chaleur du soleil et le gel, cassaient facilement, aussi fallait-il les changer souvent. Dans les grosses tempêtes, le vent causait une oscillation de quatre pouces en haut de la tour." (10)**

Un siècle et demie de recherche n'avait pas suffi à vaincre complètement la pire nuisance à l'efficacité des feux: les lampes qui fument.

**"En parlant des lampes, je n'ai pas les cheveux blancs pour rien. C'était bien efficace, mais bien capricieux aussi. Ça flambait de temps en temps et à chaque flambée cela signifiait une semaine de travail pour nettoyer toute la suie du prisme qui est composé d'un grand nombre de pièces de verre taillée, d'un poids total d'une tonne et demie, et les vitres de la coupole." (11)**

L'allongement de la saison de navigation allait faire subir des conditions extrêmes au matériel initialement prévu pour une saison de navigation estivale:

**"La station du phare était ouverte du 1er avril au 10 janvier. On ouvrait quelques fois en mars, selon les besoins. La lumière brilla douze mois par année à partir de la fin des années '50. Par temps froid, les tuyaux gelaient. Il fallait arrêter**

le signal et faire des miracles pour dégeler les tuyaux. On les chauffait par de petits feux ou encore on injectait de l'alcool de bois dans l'air comprimé, ce qui était assez efficace (...)

Pour les besoins du phare, un bateau nous arrivait à tous les étés en juin ou juillet, apportant les approvisionnements d'huile, de peinture, de charbon mou et tous les matériaux nécessaires. Les inspecteurs pour la lumière et la machinerie venaient par la même occasion faire les vérifications. C'était une journée assez mouvementée." (12)

Les années de guerre avaient amené d'autres problèmes. Les forces armées et l'industrie de guerre accaparant la plupart des hommes valides, il devint difficile pour le gardien de recruter un assistant et il se trouva parfois seul pour effectuer tout le travail. De plus, l'instauration du couvre-feu de l'Isle-Verte à Douglstown en 1942, pour faire face à l'incursion des sous-marins allemands, allait compliquer l'horaire déjà surchargé du gardien:

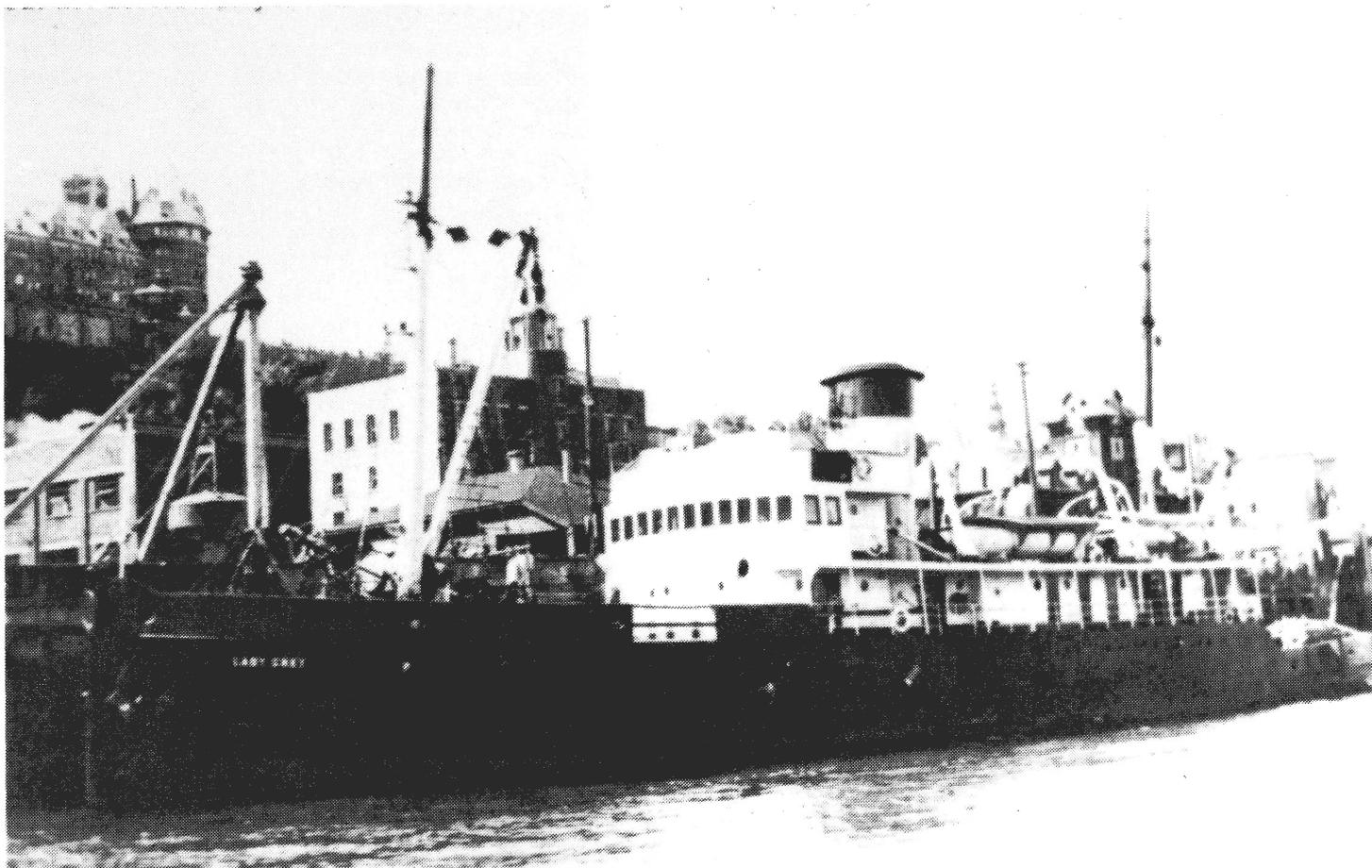
**"Durant la guerre, le gardien du phare devait effectuer une surveillance aérienne. Aux heures convenues, ici c'était 11 heures, 3 heures et 6 heures, on recevait un code transmis par la radio. Il fallait camoufler et cela nous rendait nerveux. Un jour, par mer calme, assis devant le**

**phare, on a entendu un bruit, comme un moteur et on était d'avis que c'était un sous-marin. A onze heures, ce soir-là, il y avait quatre bateaux de coulés près de Cloridorme." (13)**

Le danger était bien réel et lorsque la vapeur Carolus fut frappé par une torpille au large de Grand-Métis le 9 octobre 1942, (14) il était sans doute en vue du feu de Pointe-au-Père.

Quatre fois par jour, il fallait remonter le poids de 600 livres, travail qui nécessait plus d'une demi-heure d'efforts soutenus. Le feu continuait cependant à tourner grâce à un mécanisme prévu à cet effet dans l'engrenage du système d'horlogerie. Il fallait nettoyer le plus souvent possible le prisme et les vitres extérieures et entretenir en parfait ordre de marche le diaphone. Le prisme reposant sur un réservoir de deux gallons de mercure il était nécessaire d'en vérifier le niveau et de rajouter du mercure à l'occasion. Ce bain de mercure était nettoyé à chaque année. (15)

M. Roger Saint-Pierre prend en charge le phare et ses dépendances de 1964 à 1972, date à laquelle il est remplacé par M. Armand Lafrance, bientôt à sa retraite et qui ne sera pas remplacé. La technique a eu raison de ceux qui entretenaient des feux pour guider les marins le long des côtes depuis l'Antiquité. A Pointe-au-Père aussi la boucle est bouclée et une époque est révolue...



Le Lady Grey, un brise-glace construit en 1906, était affecté au service des phares dans l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent. Le 1er février 1955 il coule dans le chenal sud de l'île d'Orléans alors qu'il est abordé par le traversier Cité de Lévis qu'il allait secourir. (Tiré de Ivan S. Brookes, The lower St-Lawrence).

# La station Marconi

A l'aube du XXIème siècle, la télégraphie sans fil, une invention due à Guglielmo Marconi, allait révolutionner le monde des communications et contribuer de façon décisive à l'éclosion de ce qu'il est convenu d'appeler le "siècle des communications". A la fin du XIXième siècle le télégraphe était d'usage courant dans tout le monde industrialisé et dans les colonies rattachées aux empires européens et de nombreux câbles télégraphiques sous-marins reliaient les continents mais les navires en mer demeuraient aussi isolés qu'ils l'avaient toujours été.

Le poste Marconi de Pointe-au-Père, même s'il n'a été ni le premier ni le plus important poste de T.S.F. au Canada, allait cependant jouer un rôle historique important et cela à deux reprises. Grâce à lui, en 1910, une importante affaire criminelle qui passionnait le monde entier allait trouver sa conclusion et quatre années plus tard cette même station captait les signaux de détresse de l'Empress of Ireland.

La station Marconi de Pointe-au-Père était en opération en 1909 parmi le réseau des vingt stations opérées pour le compte du gouvernement par la "Marconi Wireless Telegraph Company of Canada". Le rapport du surintendant en fait foi:

**Pointe-au-Père, fleuve St-Laurent; Clark-City, fleuve St-Laurent; Pointe-Rennomée, fleuve St-Laurent; Heath-Point, Anticosti; Cap-à-l'Ours, I.P.E.; Pictou, N.E.; Cap Race, T.N.; Whittle Rock, Golfe St-Laurent; Pointe-Amour, Golfe St-Laurent; Belle-Isle, Golfe St-Laurent. Cap Ray, T.N.; Sydney, N.E.; Cap Sable, N.E.; Ile-aux-Perdrix, N.B.; Pointe-Grey, C.B.; Victo-**

**ria, C.B.; Pachena, C.B.; Pointe Estivan, C.B.; Cap Lazo, C.B.**

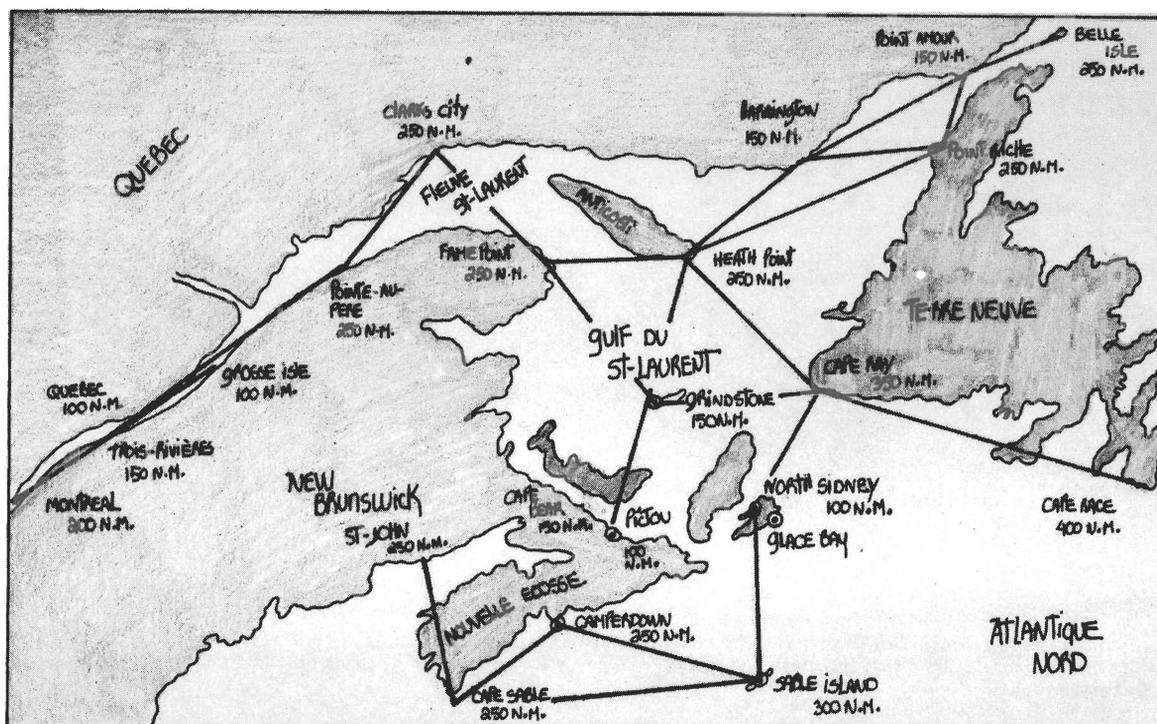
**Toutes ont fonctionné de façon satisfaisante.**

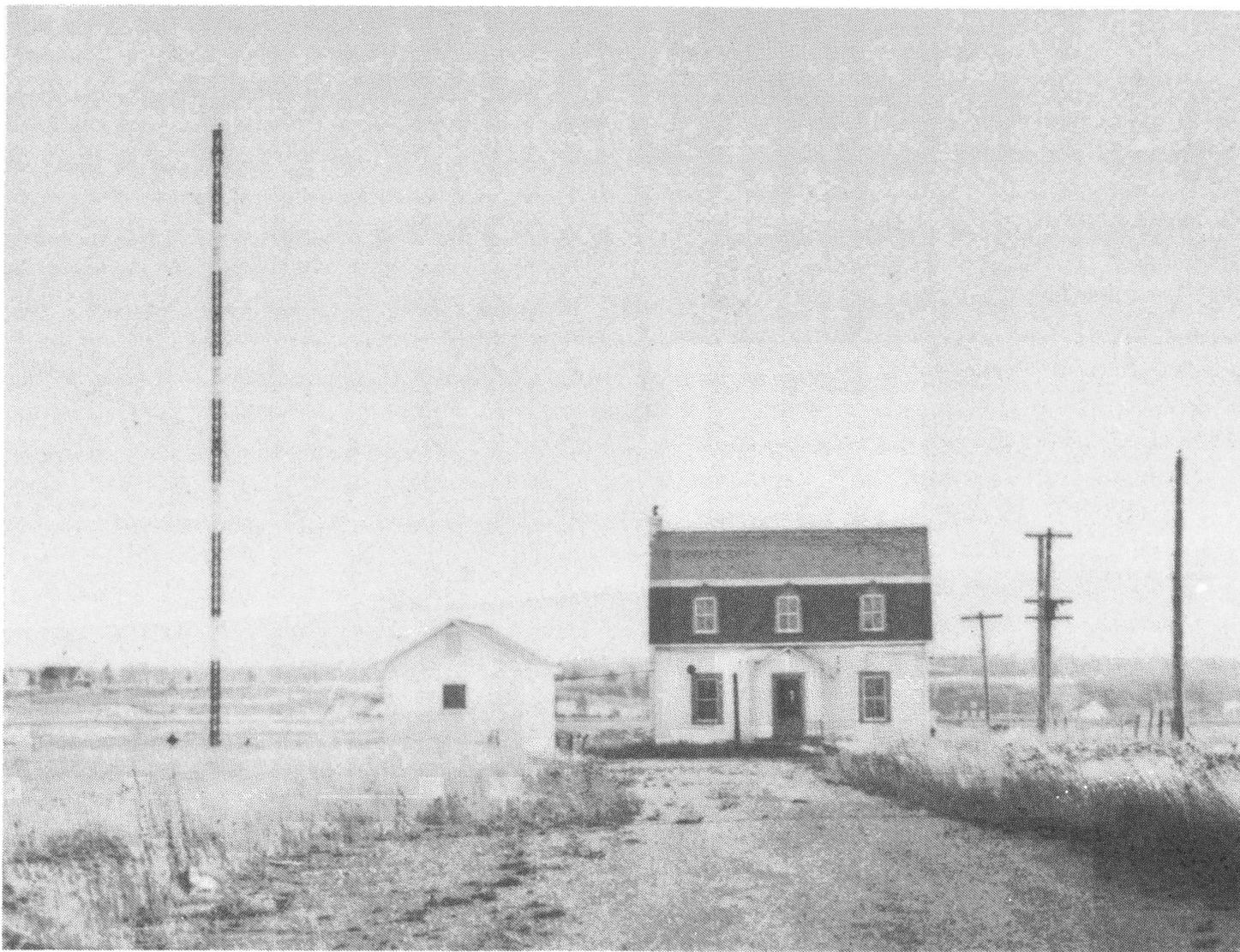
**C. Doure  
Surintendant des stations  
de télégraphie sans fil  
du gouvernement (1)**

A cette date de nombreux navires, surtout des paquebots, possédaient un radio sans fil et le Lake Champlain de la compagnie canadienne Beaver Line avait été le premier navire de la ligne à se munir d'un poste de télégraphie sans fil en 1900. (2) Le Canada jouait donc un rôle de pionnier dans le domaine de la radio-télégraphie sans fil et c'est à la fois le hasard et la perspicacité des autorités canadiennes qui avaient produit ce résultat.

Guglielmo Marconi né en Italie, le 25 avril 1874, dans une famille aisée de Bologne, était passionné de physique et avait à peine 21 ans lorsque, se servant des découvertes de Hertz et de Branly, il réussit une transmission sans fil sur une distance de 100 mètres sur la propriété familiale. Ne recevant aucun encouragement dans son pays il alla en Angleterre, et il couvrit des distances de plus en plus grandes avec son appareil: 14 km à travers le canal de Bristol en 1897, 50 km par-dessus la manche en 1899 et 175 km entre le continent et la Corse en 1901. (3).

Nous retrouvons alors le jeune inventeur au Canada. En 1901, après avoir tenté sans succès une liaison transatlantique à partir de Cape Cod, aux Etats-Unis, il déménage ses installations à Signal Hall, près de Saint-Jean de Terre-Neuve d'où il réussit à capter les signaux envoyés de sa





La station Marconi (Collection Centenaire de Pointe-au-Père)

station de Poldhu, en Cornouailles. Chassé de Terre-Neuve par la menace de poursuites légales de la part des compagnies de télégraphe jalouses de leur monopole, il est invité par le premier ministre de la Nouvelle-Écosse à poursuivre ses expériences à Table Head sur l'île du Cap-Breton. Le gouvernement canadien ne veut pas être laissé en reste et on retrouve bientôt Marconi à Ottawa. (4). Le premier ministre Laurier accorde sa caution à un prêt de \$80,000 dollars au jeune Italien pour la construction de la station de Glace Bay: "C'est sans conteste un des meilleurs placements que le gouvernement ait jamais fait." (5)

La "Marconi Wireless Telegraph Company of Canada", future "Marconi du Canada" est immédiatement fondée et le ministère de la Marine passe une entente pour l'opération conjointe des stations. Le réseau s'étend et l'année même de l'attribution du prix Nobel de Physique à Marconi, en 1909, la station de Pointe-au-Père est en opération.

Malgré ses avantages évidents le télégraphe sans fil, employé par le gouvernement et les compagnies de navigation, est à l'époque ignoré d'une grande partie de la population et c'est le dénouement d'une sombre affaire criminelle qui allait publiciser, des deux côtés de l'Atlantique, le nouveau mode de communication. Le récit qui va suivre, digne d'un "thriller" d'Agatha Christie, est emprunté pour l'essentiel à l'ouvrage de Robert Collin, **A**

#### **voice from Afar.**

Tôt en 1910, Belle Crippen, une ex-actrice, était disparue de son domicile de Londres. Son époux, le docteur Hawley Crippen, un dentiste doté de quelques notions de chirurgie, déclara qu'elle était morte à l'étranger. Ses voisins, flairant un scandale, trouvèrent étrange le fait que la secrétaire de 27 ans du dentiste aménage avec le cinquagénénaire docteur Crippen. Ethel Le Nive était petite et jolie, avec de longs cheveux bruns et la flatteuse habitude d'écouter attentivement les hommes qui parlaient. Ces agissements éveillèrent les soupçons de l'inspecteur chef Walter Dew de Scotland Yard qui vint vérifier. Crippen, un petit homme à lunettes, aux yeux bleues avec une moustache épaisse et de fausses dents, admis que sa femme n'était pas morte à l'étranger. Elle l'avait déserté, déclara-t-il et il avait eu trop honte pour l'admettre.

Ensuite Crippen et Ethel Le Nive disparurent. L'inspecteur Dew renifla autour de la maison Crippen avec le zèle d'un chien policier. Enfin, soulevant quelques briques poussiéreuses du plancher de la cave, il découvrit ce qui apparut être le cadavre de Mme Crippen, coupé en petits morceaux. La chasse à l'homme commence, mais Crippen demeure introuvable.

A bord du *Montrose* en route d'Anvers à Québec au début de juillet 1910, le capitaine Kendal, l'infortuné commandant de l'*Empress of Ireland* quatre années plus tard,

trouve étrange que "M. Robinson et son fils" se tiennent par la main. Une marque sur le nez de Robinson, ses fausses dents et l'emploi de termes médicaux par celui-ci éveillent les soupçons de Kendal et il remarqua de plus que les pantalons de son fils, retenus par des épingles à la taille, lui allaient particulièrement mal. Il télégraphia en Angleterre qu'il tenait Crippen.

Immédiatement, l'inspecteur Dew s'embarqua sur un navire rapide de la White Star, le Laurentic, qui dépassa le Montrose sur l'Atlantique. Des messages traversaient en même temps l'océan et des millions de lecteurs de journaux attendaient le dénouement de l'affaire. Au même moment, à bord du Montrose, Robinson faisait l'éloge du "sans fil", invention qui allait bientôt lui passer la corde au cou.

L'inspecteur Dew débarqua à Pointe-au-Père où le rejoignirent deux policiers envoyés de Québec. Le Montrose faisant escale pour chercher le pilote, les trois hommes, déguisés en pilotes montèrent à bord. Le premier "pilote" se dirigea vers le faux Robinson:

- **"Bonjour docteur Crippen, je suis le chef inspecteur Dew.**

- **Bonjour M. Dew, répondit Crippen.**

- **Je vous arrête pour le meurtre et la mutilation de votre femme à Londres, le ou aux environs du 2 février dernier."**

Un journaliste de l'"Associated Press" avait réussi à monter à bord. Comme le Montrose appareillait pour Québec, il jeta par dessus bord le récit de l'arrestation scellé dans une boîte à tabac. Il s'était entendu avec un opérateur de la station télégraphique de Pointe-au-Père. Dave McWilliams qui recueillit la boîte et s'empressa de relayer la nouvelle au reste du monde. Comme le résumait plus tard le Toronto Star, "le long bras du sans fil a traversé la mer et a arrêté le présumé meurtrier de sa femme et sa compagne." Ethel Le Nive fut acquittée mais Crippen fut jugé, trouvé coupable et pendu en novembre de la même année.

Deux années plus tard, en 1912, le télégraphe sans fil prouve encore de façon éclatante son utilité lorsque le Titanic frappe un iceberg et sombre, entraînant avec lui 1,596 vies humaines. 745 passagers sont secourus par ce que le Titanic avait envoyé des messages de détresse et tous les passagers auraient pu être sauvés si les navires à proximité avaient été équipés de télégraphe sans fil. Les survivants éplorés, débarqués à New York où Marconi était justement de passage, l'acclamèrent comme leur sauveur. (6)

A 1h50, le matin du 29 mai 1914, l'Empress of Ireland, un paquebot du Canadien Pacifique, entre en collision au large de Sainte-Luce avec le charbonnier Storstad. Crawford Leslie, opérateur du sans-fil de Pointe-au-Père capte les signaux de détresse de l'infortuné navire et dépêche des secours sur les lieux. Le bateau-pilote Eureka et le bateau-poste Lady Evelyn, basé à Rimouski, forcent la vapeur jusqu'au lieu du naufrage. Malheureusement le navire a coulé très vite et on ne peut rescaper qu'une faible partie des passagers. (7)

Construit à l'extrémité ouest des installations maritimes de Pointe-au-Père, le poste de télégraphie sans fil occupe l'extrémité d'une pointe de terre qui s'avance dans le marais salé. La station revêt l'aspect d'une maison de ferme à mansardes d'une architecture très répandue dans la région et seule l'antenne qui se dresse à proximité laisse deviner le caractère particulier de l'édifice.

De 1909, au début des années '60 la station opère de jour comme de nuit, sept jours par semaine et son rayon d'action s'étend jusqu'au début du golfe Saint-Laurent, ce

qui la met en contact avec la station Marconi de Pointe-Renommée, à l'entrée de l'estuaire. De cet endroit, les messages provenant des navires loin à l'intérieur du golfe peuvent être relayés à la station de Pointe-au-Père de façon à ce que le service de la quarantaine et le bateau-pilote soient prêt à accueillir les océaniques.

La station connaît des transformations à mesure que la radiotélégraphie se développe. Jusqu'en 1927, les messages sont transmis grâce à un transmetteur à étincelles. Les communications se font sur "la clé" dont le signal sonore continu est causé par une étincelle qui saute entre deux carbones. Le code, quoique différent du morse, repose sur le même principe de signaux sonores plus ou moins prolongés. (8) En 1927 un journal local annonce la fin du martyr des radiophiles: un transmetteur à ondes entretenues remplace l'ancien transmetteur dont l'étincelle produisait une interférence des ondes radio. (9)

De nombreux opérateurs se sont succédés à la station Marconi de Pointe-au-Père. Nous avons déjà parlé de Crawford Leslie. Au début Philippe Murphy est à la tête de la station, assisté des opérateurs Craig, Moore et Cyprien Ferland. Quand Philippe Murphy quitte Pointe-au-Père pour Louisbourg, il est remplacé par Alexandre Chevron, en 1919. On peut aussi citer les noms de messieurs Husfield, Heckmutter, Rayne, Cotto, McCuligut, et Philippe Desrosiers. (11)

En 1956, la station est vendue au gouvernement canadien et sous l'administration de Transport Canada messieurs Frigon, Jodoin et Poirier en assurent la bonne marche. (12) La station est définitivement fermée lors du transfert du poste de pilotage en 1959.



L'opérateur de sans-fil à son poste (Collection Musée de la Mer).

# Le pilotage en aval de Québec

## Le pilotage sous le régime français

Le système hydrographique du Saint-Laurent impose une navigation et une batellerie différente de sa source des Grands Lacs à son débouché dans le Golfe du Saint-Laurent. Au début de la navigation sur le fleuve, c'est cette partie océanique du fleuve, de Québec à l'Île d'Anticosti, qui nécessitait des guides bien au fait de la grande rivière. Jusqu'au XIX<sup>ème</sup> siècle le commerce océanique restera limité à cette partie du fleuve en aval de Québec et, pour la colonie française d'Amérique, le fleuve constituait un lien dont la sécurité était vitale:

**"L'histoire du pilotage est étroitement liée à l'histoire du Canada. La fondation et le développement de la colonie française à Québec tiennent à l'existence du Saint-Laurent qui la rendait accessible à la France dont elle dépendait presque entièrement. Il en résultait un mouvement continu de bâtiments entre Québec et la France. Faute d'autres moyens de communication, la nouvelle colonie se développa le long de ses voies navigables et les voyages impliquaient donc la navigation dans les eaux restreintes où l'on rencontrait des conditions et des dangers inconnus des navigateurs hauturiers et imposant de recourir à des gens connaissant parfaitement la nature et les particularités des cours d'eau." (1)**

Au XVIII<sup>ème</sup> siècle il existait trois classes de pilotes. Il y avait premièrement le pilote hauturier qui faisait partie de l'équipage et était le second du capitaine. En second lieu, on retrouvait le pilote côtier dont la principale qualité était sa connaissance des côtes, des rivières et des ports. Il ne se servait d'aucun compas et se guidait grâce à son observation de la côte. Il ne pouvait donc exercer ses talents dans l'obscurité ou la brume. Cette classe de pilotes, pilote côtier, ou au Québec, pilote de fleuve, est celle qui nous intéresse ici. Enfin, le pilote lamaneur qui était strictement un pilote de port. Au Québec, le pilote de fleuve remplissait aussi cette fonction. (2)

Nous ne savons pas avec certitude qui fut le premier pilote sur le Saint-Laurent. Jacques Cartier remonta le fleuve pour la première fois en 1535. Or son beau-frère, capitaine d'un des navires, était pilote de profession: "Au second navire, nommé la Petite Hermine, était capitaine sous le dit Cartier, Macé Jalobert". (3) Jalobert, premier pilote, certes, à remonter le fleuve, mais non pilote du fleuve. Dans le registre des mariages de Québec, on apprend qu'un certain Noël Langlois est inscrit comme pilote en 1634, mais rien n'indique qu'il ait exercé sa profession en Nouvelle-France. En 1922, M. Pierre-Georges Roy, archiviste provincial, découvrit dans les archives publiques deux documents privés, daté de 1646 et 1647, dans lesquels Abraham Martin était dénommé "pilote royal en ce pays" et "pilote de la rivière". (4) Si la question de savoir qui fut le premier pilote sur le Saint-Laurent ne sera peut être jamais tirée au clair, il est certain que des membres de la profession sont en Nouvelle-France à l'époque et

que la nécessité du pilotage sur le Saint-Laurent est reconnue.

Le Saint-Laurent était craint et avec raison. Libre de glaces une partie de l'année seulement le grand fleuve est soumis à des tempêtes et à des brouillards denses et fréquents. Cette crainte est aussi partagée par les Anglais. En 1711, on voit ceux-ci réunis en conseil de guerre au lendemain du naufrage de 8 navires de leur flotte sur les récifs de l'île-aux-Oeufs, et décidés à rebrousser chemin, convaincus de l'impossibilité de remonter le fleuve jusqu'à Québec sans pilotes locaux. (5)

En 1731, le gouverneur nomme le premier pilote officiel qui se rend à chaque saison à l'Île Verte pour attendre l'arrivée des navires. Si on ne peut retracer d'autres indications sur la présence de pilotes dans la région, le fait devait être connu à l'époque car, par deux fois, en 1759, la flotte d'invasion anglaise se rend au Bic pour y chercher des pilotes. William Wood, qui a rassemblé les livres de bord des capitaines et des premiers maîtres des navires anglais engagés dans la guerre de la Conquête, nous révèle que le 23 mai 1759, l'amiral Durell fait escale au Bic et attire à son bord quelques pilotes locaux en montrant les couleurs françaises. (6) Le 19 juin suivant, le capitaine Douglas du Rodney, qui maîtrise bien la langue française, tente d'engager d'autres pilotes au Bic. Mais, comme il est écrit dans un de ces livres de bord, "même sur leur propre fleuve les pilotes français ne valent pas les premiers maîtres britanniques." (7) Sans doute peut-on expliquer ce peu d'efficacité des pilotes du Bic dans le fait qu'ils ne sont pas intéressés à conduire la flotte d'invasion en toute sécurité jusqu'à Québec!

## Bic, poste officiel de pilotage de 1762 à 1905

Avec l'arrivée des forces d'occupation anglaises, le pilotage devient plus strictement règlementé. L'Amirauté britannique s'attaque dès 1760 à l'étude hydrographique du fleuve et le 24 juin 1762, une première ordonnance du gouverneur Murray tente de règlementer le trafic sur le fleuve. Le préambule se lit comme suit:

**"Par l'honorable Murray, écuyer, gouverneur de Québec; règles et règlements que doivent observer tous les capitaines ou commandants de bâtiments qui montent ou descendent le Saint-Laurent jusqu'à Québec, le pilote breveté et tous les autres pilotes ayant subi l'examen et qui détiennent des certificats par moi décernés." (8)**

D'après cette ordonnance M. David Allégéo, "personne en charge des pilotes", doit veiller à ce que des pilotes se tiennent au Bic du commencement de la saison à la mi-octobre et à l'île-aux-Coudres jusqu'à la mi-décembre. Une ordonnance plus complète du gouverneur Carleton vient remplacer celle de Murray en 1768. On y spécifie que de 8 à 10 pilotes doivent se tenir au Bic et au moins 10 à l'île-aux-Coudres. (9)

# James Cook, hydrographe du Saint-Laurent

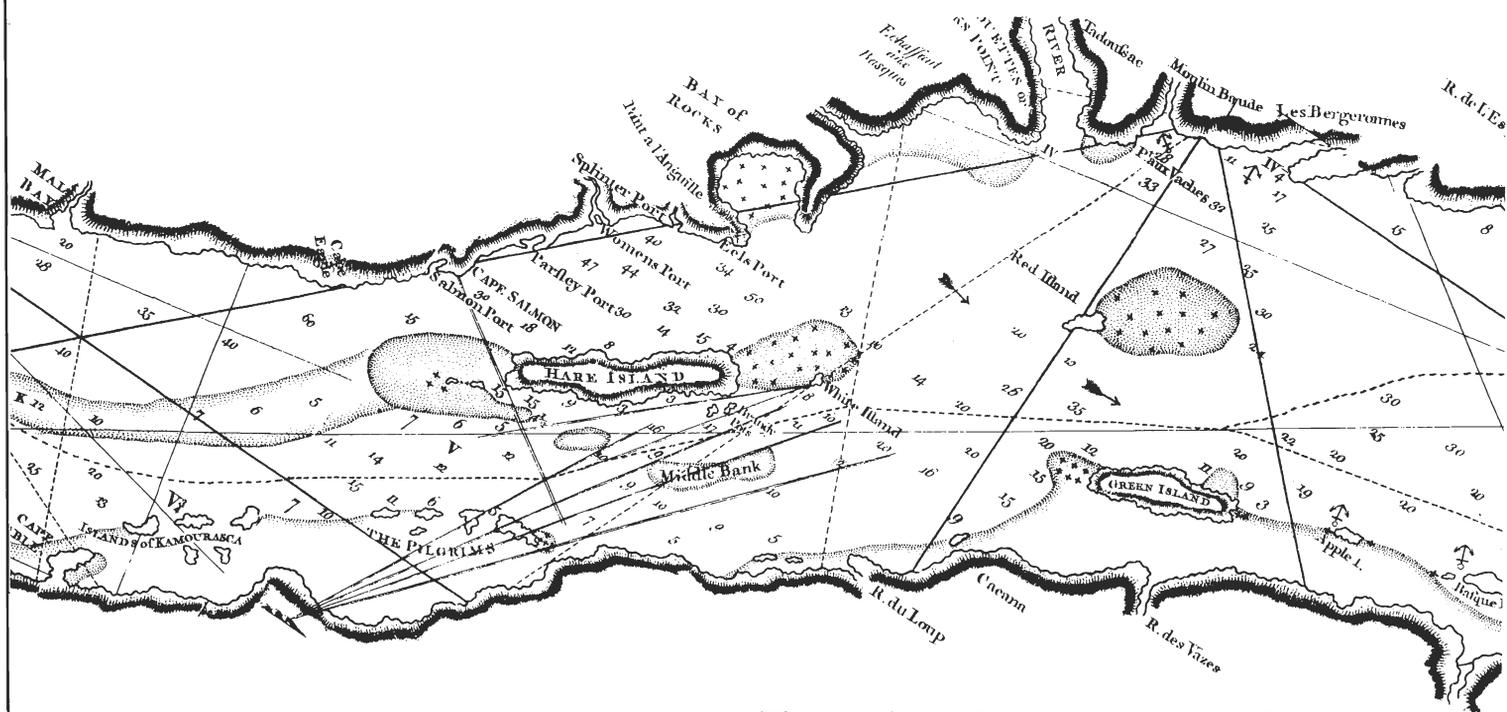
La Grande-Bretagne, l'Australie et la Nouvelle-Zélande considère James Cook comme un héros national. C'est cependant au Québec, où son passage est souvent ignoré, qu'ils allaient se révéler ses remarquables talents d'hydrographe et sa dévorante curiosité scientifique. En effet, c'est à cet autodidacte, considéré à juste titre comme le plus grand navigateur de son époque, que l'on doit le premier relevé sérieux des fonds marins du fleuve et de l'estuaire du Saint-Laurent.

La France, préoccupée par la navigation sur le fleuve, ne s'était pas désintéressée de la question et dès 1635 les Jésuites enseignent l'hydrographie à leur collège de Québec. Ils seront d'ailleurs nommés "professeurs royaux d'hydrographie". Le 22 mai 1731, le Sieur La Richardière et le pilote Pierre Dizet reçoivent l'ordre d'appareiller sur la goélette Thomas Marie pour sonder les rives nord et sud

du fleuve et découvrir des zones de mouillage. (1) Cependant l'étude du fleuve n'était guère avancée en 1759.

James Cook, le fils d'un ouvrier agricole, est né le 28 octobre 1728 au village de Marton, dans le Yorkshire, en Angleterre. A quatorze ans, il s'engage comme mousse sur un navire marchand et il passe les treize années suivantes à naviguer sur la Baltique et la Mer du Nord. (2) En 1756, l'Angleterre est en guerre et en quelques années la marine royale passe de 345 à 422 unités. Elle a donc besoin de marins expérimentés et Cook est accepté à titre de simple matelot sur l'Eagle, un navire de guerre de 60 canons. (3)

En 1758, il prend part à la prise de Louisbourg à bord du Pembroke et l'année suivante, il passe maître d'équipage sur le Mercury. Le navire fait partie de la flotte d'avant-garde de l'amiral Durell chargée de reconnaître les défenses



## THE ST. LAWRENCE CHART

A facsimile of one in *The North American Pilot* by

CAPTAIN COOK

whose local service began with the

QUEBEC EXPEDITION OF 1759

COPYRIGHT by THE CHAMPLAIN SOCIETY, in 1909, for *THE LOGS of the CONQUEST of CANADA*, edited by Lt.-Colonel WILLIAM WOOD, F.R.S.C., whose note on CARTOGRAPHY, prefixed to the Introduction, gives further particulars.

Biéquet  
N.E. & E

Isle of Bic

Cape à l'Original E. & N. Distance 4 Leagues

Wa

ses françaises opposées aux troupes du général Wolfe et de l'amiral Saunders. Le 23 mai, Durell arrive devant Bic où il réussit à capturer des pilotes en hissant les couleurs françaises. (4) Les anglais se méfient cependant de ces pilotes et préfèrent effectuer des sondages à la Traverse et au passage nord de l'Île d'Orléans. Cook est chargé du travail. Comme il ne peut exécuter cette délicate mission de jour, il s'aventure pendant sept nuits à bord d'une petite barque, accomplissant avec minutie les sondages requis. Les Français ne sont pas dupes de la manoeuvre et une nuit Cook, poursuivi par un groupe de Français et d'indiens, doit trouver refuge sur l'Île d'Orléans, occupée par les forces britanniques. (5) Tous les navires de la flotte d'invasion pourront passer sans encombre à travers le chenal balisé par Cook.

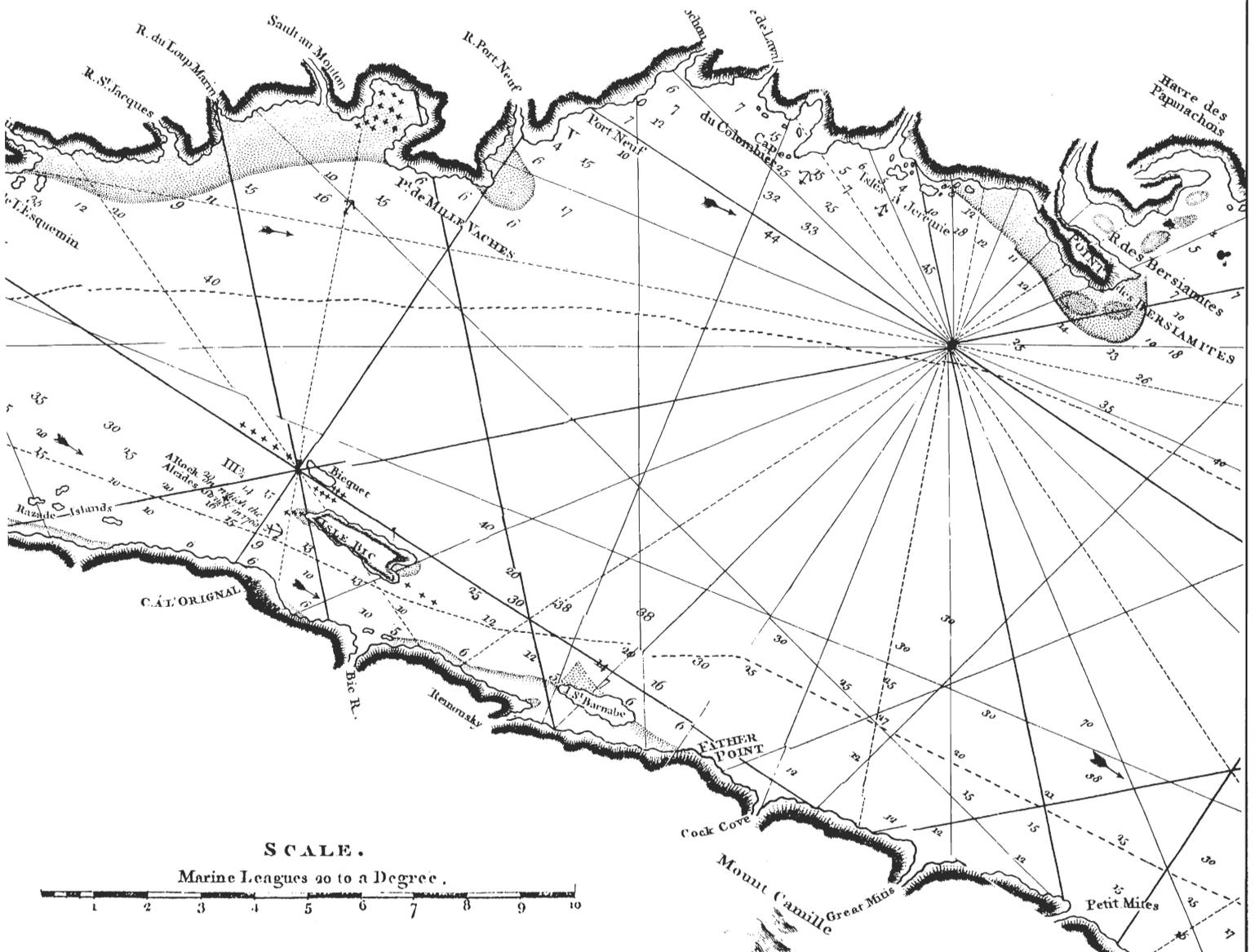
Nommé premier maître du Northumberland en septembre 1759, il retourne passer l'hiver à Halifax avec la flotte britannique. Il quitte Halifax avec l'amiral Colville le 27 avril 1760 et arrive à Québec le 10 mai. L'Amirauté est pressée d'établir une bonne carte du fleuve et James Cook passe tout l'été à effectuer des sondages entre Matane et l'embouchure du Richelieu. (6) Il termine son travail l'année suivante et la carte qu'il réalise est tellement précise qu'en certains points où les fonds sont peu changeant, elle pour-

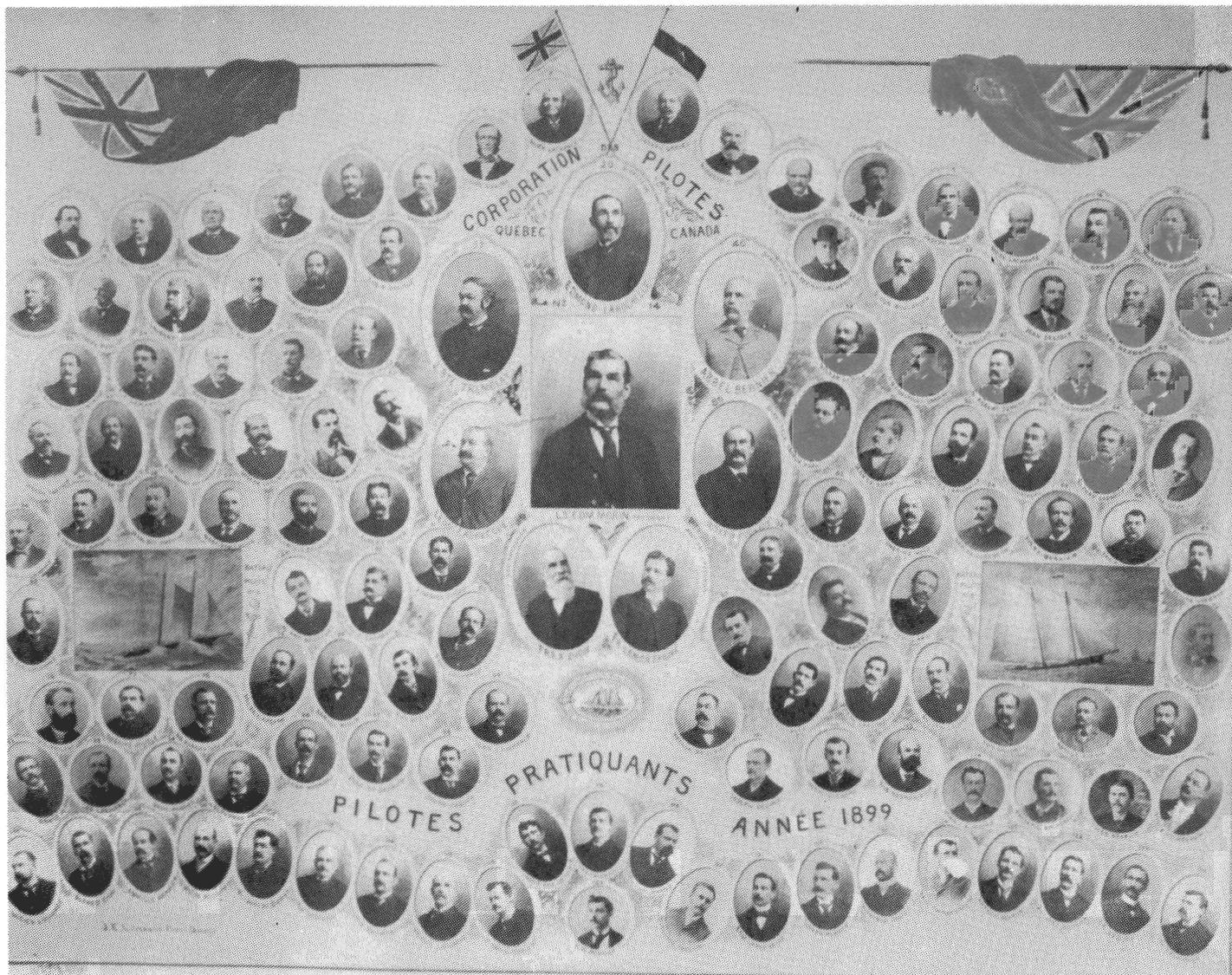
rait encore servir de nos jours. (7) Le 19 janvier 1761, l'amiral Colville note dans son journal "qu'il a donné l'ordre au magasinier de payer au maître d'équipage du Northumberland cinquante livres en considération pour son travail infatigable grâce auquel il s'est fait lui-même le maître du pilotage sur le Saint-Laurent." (8)\*

En 1762 et 1763, Cook est occupé à dresser un relevé des côtes de Terre-neuve, du Labrador et des îles Saint-Pierre et Miquelon. En 1768, la Société Royale de Londres demande à Georges III d'armer un navire pouvant conduire une expédition qui se rendrait observer le passage de Vénus devant le soleil, observation possible seulement à partir des mers du Sud. James Cook, reconnu pour ses qualités de scientifique et de meneur d'hommes est nommé chef de l'expédition et capitaine de l'Endeavour (l'Entreprise).

De 1768 à 1780 Cook conduira trois expéditions autour du monde, découvrant de nouvelles terres dans le Pacifique et les eaux boréales et australes. Il meurt à Hawaï en 1780, voulant séparer ses hommes des indigènes au cours d'une violente querelle. Ainsi disparaît un des plus grands marins de l'histoire.

Traduction de l'auteur.





Les membres de la Corporation des pilotes en 1899 (Collection Centenaire de Pointe-au-Père).

Selon l'abbé Joseph D. Michaud qui s'est attaché à retracer les premiers habitants du Bic, ces pilotes ne résident pas en permanence à cet endroit et ne font que se servir de l'île du Bic comme base de leurs opérations. Le gouverneur Haldimand caresse même l'idée, en 1780, de faire du Bic un port royal pour la marine militaire et marchande. M. Allegéo se voit chargé d'exécuter les travaux sur l'île mais le projet est bientôt abandonné. (10)

En 1788, les plaintes répétées des armateurs et des capitaines amènent les autorités à légiférer une nouvelle fois et le gouverneur Dorchester par son "ordonnance ayant pour objet de régler le pilotage sur le Saint-Laurent et d'empêcher les abus dans le port de Québec", institue un régime d'apprentissage réglementé pour les pilotes. Quatre bateaux au minimum, avec un effectif complet soit deux pilotes et un nombre illimité d'apprentis, devaient croiser constamment au Bic du 25 avril au 15 novembre et les pilotes devaient monter à bord du premier navire à se présenter, sans préférence pour l'un ou l'autre, sous peine d'amende. (11)

C'est à cette même époque que les pilotes s'installent définitivement au Bic. Joseph Labrie, fils de José (Joseph) Labrie, premier résident permanent du Bic, obtient sa commission de pilote le 2 août 1787 et se fait concéder une

terre voisine de celle de son père. A la même date, Antoine Petit, fils de "la mère Petit", tenancière d'une maison de repos célèbre dans les chroniques régionales, obtient aussi sa commission de pilote. Jean-Pierre Arseneau, acadien d'origine, Antoine Michaud, les William Ross père et fils sont aussi pilotes au Bic et y résident en permanence. (12) William Ross père était d'ailleurs depuis au moins 1782 Surintendant de l'île du Bic comme le révèle une recherche généalogique de Marguerite Dumouchel-Butler sur la famille Ross. (13)

Les effets de l'ordonnance de 1788, dont le but premier était d'augmenter le nombre de pilotes, tardent à se faire sentir et en 1802 il n'y a que 49 pilotes en exercice en aval de Québec. (14) Au début du XIX<sup>ème</sup> siècle le commerce océanique sur le Saint-Laurent connaît une brusque accélération, surtout grâce à l'essor du commerce du bois avec l'Angleterre. En 1805, 170 navires quittent Québec; en 1810, il y en aura 661. (15) Les pilotes ne suffisent plus à la tâche et les autorités coloniales doivent réagir. La solution vient de la métropole. En effet depuis 1512 la "Trinity House", nommée ainsi d'après le préambule de la charte accordée à la corporation par Henri VIII, s'occupait de la navigation sur la Tamise. Une corporation publique, la "Maison de la Trinité de Québec", copiée sur le modèle

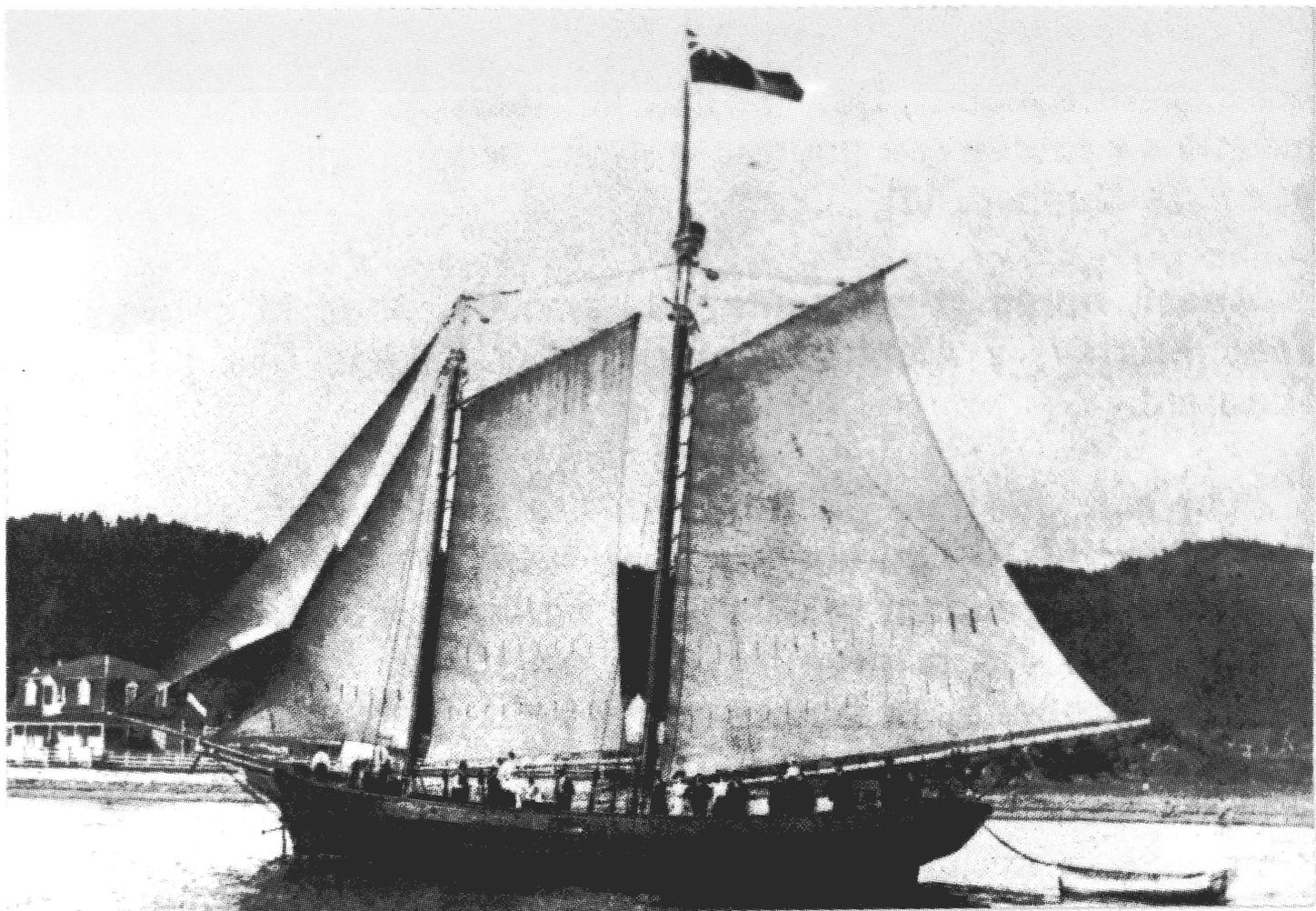
britannique, prend donc la direction du pilotage sur le fleuve en 1805. Le gouvernement se réserve un droit de regard sur ses activités. (16) Le mandat de la corporation ne se limite pas à la surveillance du service de pilotage; la corporation s'occupe aussi de l'établissement et de l'entretien des aides à la navigation telles que bouées, phares, balises et amers.

Le fait qu'un plus grand nombre de pilotes soient acceptés dans la profession allait provoquer de nombreux abus. La concurrence devient plus vive et les pilotes se risquent de plus en plus loin sur le fleuve pour offrir leurs services aux navires montants. Le 23 juillet 1808 un certain capitaine Lambly expédie un rapport au secrétaire du gouverneur dans lequel il sollicite l'autorisation de croiser à 10 ou 20 lieues en aval de Pointe-au-Père pour se saisir des pilotes coupables de s'aventurer aussi loin du poste officiel de pilotage du Bic. (17) Dans les années 1830 cette situation empire encore, vu le grand nombre de pilotes en excédent. Il ne faut donc pas s'étonner si, d'après l'analyse des archives de la Maison de la Trinité par M. Pierre-Georges Roy, de 1805 à 1846, 41 des 428 pilotes nommés durant cette période se sont noyés ou sont portés disparus. (18) De plus l'étude hydrographique du fleuve est incomplète et la carte de Bayfield, dressée en 1830-31, est pleine d'erreurs. (19)

Malgré une nouvelle législation en 1849, la qualité du service de pilotage ne semble pas s'améliorer à cette époque et le député de Rimouski, Joseph-Charles Taché, dans son fameux rapport au gouvernement en 1850, aborde la question en ces termes:

**“Un mot maintenant sur le manque d'organisation de la profession des pilotes. Aujourd'hui, il n'existe presque aucun règlement à ce sujet; les pilotes à la vérité sont surveillés et condamnés à l'amende ou démis de leurs fonctions lorsqu'on a quelque chose à leur reprocher ou qu'un accident est arrivé par leur faute; mais en dehors de cela il n'existe rien. Les pilotes vont au devant des vaisseaux dans des embarcations particulières, soit chaloupe ou goélette et cinglent ainsi vers le bas du fleuve et jusque dans le golfe, exposé à toutes sortes de misères et de dangers, ce qui fait que souvent ils sont épuisés de fatigue et de veilles avant de mettre le pied sur le pont des navires qu'ils ont à diriger. Un autre mal qui résulte de cette mauvaise pratique c'est que stationnés tous ensemble dans un endroit où le fleuve à une largeur de vingt à vingt-cinq lieues, les vaisseaux passent par un temps sombre ou la nuit, montent inaperçus et souvent se trouvent engagés dans les endroits dangereux du fleuve sans pilotes; (...) Tant que ce système durera les pilotes et le commerce y perdront et notre navigation sera défectueuse.”** (20)

Le rapport Taché rallie les suffrages des pilotes en aval de Québec et en 1854 le “Bill Taché” est présenté pour la première fois au gouvernement à la demande de 200 des pilotes (37 s'y opposent). Les armateurs s'opposent aussi



Une des goélettes de la Corporation des pilotes (Tiré de Bic 150ième anniversaire).

au principe de mise en commun des gains des pilotes contenu dans le projet de loi, alléguant qu'il engendrerait la paresse au détriment des aptitudes naturelles des pilotes. Soumis à ces pressions divergentes, le gouvernement ne bouge pas. En 1860, excédé par la perte par noyage de 58 des leurs au cours des deux années précédentes, les 280 pilotes brevetés du Saint-Laurent demandent unanimement au gouvernement de pouvoir s'unir en corporation. Le "Bill Taché" est adopté l'année même. (21)

La "Corporation des pilotes pour le havre de Québec et en aval" regroupe alors tous les pilotes brevetés de la circonscription qui doivent obligatoirement en faire partie. Elle édicte les règlements portant sur l'affectation, la discipline, le partage des recettes, etc... La Maison de la Trinité conserve l'autorité du pilotage, nomme les surintendants et prend les mesures disciplinaires. La loi de 1873 vient renforcer ces dispositions mais en 1875 la Maison de la Trinité est abolie et l'autorité du pilotage passe à la Corporation des commissaires du havre de Québec et ce jusqu'en 1905. (22)

La loi de 1860 fait obligation à la Corporation des pilotes d'entretenir des goélettes aménagées spécialement pour les pilotes à la station officielle qui demeure à Bic. Trois goélettes construites pour la Corporation au coût total de \$24,509 (23) assurent le transport des pilotes de Québec à Bic et leur transfert à l'embarquement et au débarquement des navires.

La mise en commun des gains et l'utilisation de ces solides goélettes font que les deux problèmes majeurs reprochés au service de pilotage se trouvent en grande partie résolus après 1860. D'une part, les pilotes ne s'aventurent plus jusque dans le golfe au péril de leur vie pour offrir leurs services et d'autre part les capitaines peuvent toujours trouver des pilotes au Bic, et ceux-ci peuvent rejoindre les océaniques même par une mer difficile grâce à leurs goélettes.

Un des objectifs de la loi de 1860 avait été de réduire le nombre de pilotes, mais il semble que l'effectif ait toujours été supérieur à 125 jusqu'au XXI<sup>ème</sup> siècle. Peu de ceux-ci résident au Bic en permanence et la plupart préfèrent demeurer à bord de la goélette dans l'attente d'un navire à piloter. A la fin du siècle, même si la station officielle est encore située au Bic, de nombreux pilotes préfèrent opérer à partir de Pointe-au-Père, 30 kilomètres plus à l'est. La présence des pilotes spéciaux de la Allan Line et le service de transbordement offert par le gardien du phare avec un petit voilier font que le site prend de l'importance. Certains pilotes préfèrent aussi se soustraire à la discipline régnant sur les goélettes de la Corporation.

Au tournant du siècle tout le service de pilotage apparaît désuet aux yeux des utilisateurs. Les paquebots rapides font la traversée Liverpool-Québec en 7 jours à une vitesse de 30 kms à l'heure et doivent attendre à Pointe-au-Père une petite chaloupe à voile balottée par les vagues. L'autorité du pilotage, soit la Corporation des commissaires du havre de Québec, est soumise aux pressions des armateurs pour qu'un meilleur service soit offert à Pointe-au-Père même si cet endroit est, selon la législation en vigueur, hors de la circonscription de pilotage. Cette lettre du secrétaire-trésorier de la Corporation sollicitant un avis légal situe bien la problématique du pilotage sur le fleuve en 1902:

Québec, 20 juin 1902

"A M. Lane

Avocat

Cher monsieur,

On s'est plaint du service des pilotes aux océaniques à Pointe-au-Père, service assuré par M. McWilliams avec son voilier et qu'un service

de ce genre est un retard pour la navigation, et que la Corporation des pilotes devrait y substituer un service de bateau-pilote à vapeur.

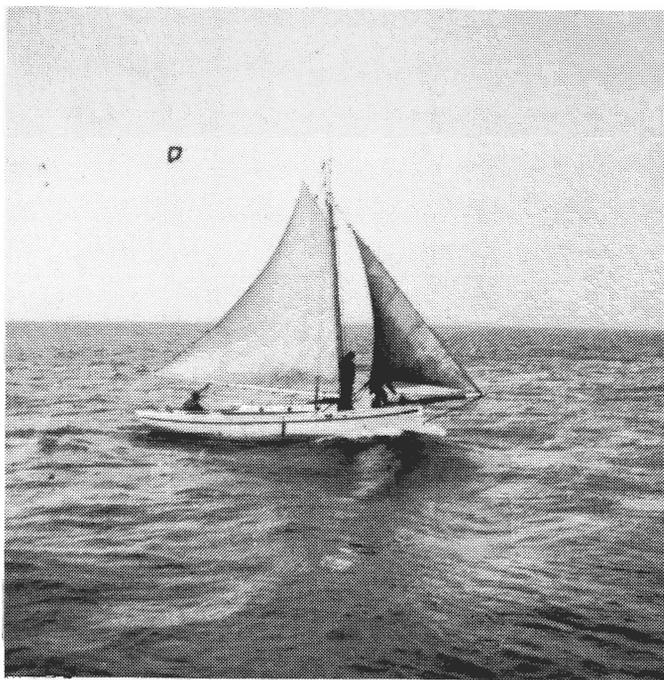
La Corporation des pilotes répond que Pointe-au-Père n'est pas une station de pilotage, qu'elle n'est pas dans la limite de pilotage du district de Québec, de telle sorte que les pilotes ne sont pas du tout obligés de s'y rendre et qu'ils le font seulement pour accommoder les compagnies de navigation et que ce serait aux compagnies à fournir un transbordement adéquat pour les pilotes.

Pointe-au-Père est à l'extérieur de la zone de pilotage et dans ces circonstances on m'a demandé de m'enquérir auprès de vous à savoir si les Commissaires peuvent ordonner à la Commission des pilotes d'établir une station de pilotage là-bas.

Je veux aussi savoir si dans l'intérêt de la navigation en général les Commissaires ont aussi le pouvoir d'obliger la Corporation des pilotes à remplacer leurs goélettes à la station de pilotage par un bateau-pilote à vapeur ou un autre moyen plus rapide pour transporter les pilotes des navires ou aux navires. (...)

Woods

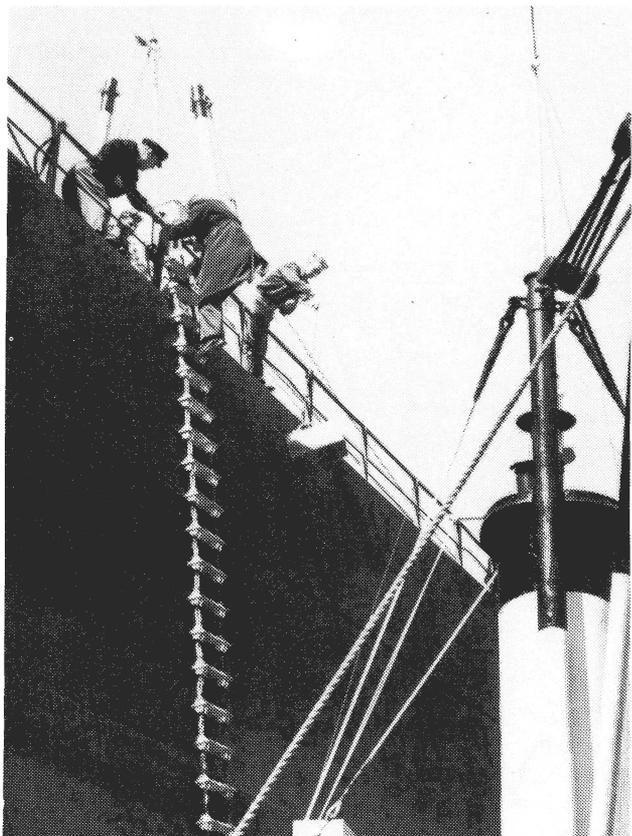
Secrétaire-trésorier" (24) \*



La chaloupe à voile et à rames de John McWilliams (Collection Centenaire de Pointe-au-Père).

Les pressions des armateurs et des propriétaires de compagnies de navigation, personnages puissants à l'époque, arrachent finalement la décision au gouvernement et la station de pilotage est transférée à Pointe-au-Père pour la saison 1906. A l'automne 1905, les habitants du Bic voient partir pour la dernière fois la goélette des pilotes, départ qui scelle l'histoire d'un siècle et demi de pilotage au Bic.

\* Traduction de l'auteur.



Pilote montant à bord (Collection Centenaire de Pointe-au-Père)

Comme nous l'avons vu précédemment, à partir de 1800, les pilotes se rendent de plus en plus loin dans l'estuaire à la rencontre des navires. Dès cette époque de nombreux pilotes se fixent en aval de la station officielle de pilotage de Bic dans l'espoir d'être les premiers à offrir leurs services aux navires montants: A Pointe-au-Père, à Sainte-Luce, à Pointe-des-Monts, sur la côte nord. Dès 1800, James Forbes, François Forbes et Daniel McMullen surveillent le large au Cap des Pilotes à Matane et font force de rames dès qu'un navire est en vue. (25)

Dans sa "Description topographique de la province du Bas-Canada" parue en 1815, Joseph Bouchette note "qu'une route passable conduit depuis un peu au-dessous de Bic jusqu'à Pointe-au-Père, et il y a un petit établissement composé de quelques maisons habitées par des pilotes et entourées de quelques champs cultivés et de jardins." (26) M. Pierre-Georges Roy a pu retracer dans les archives de la Maison de la Trinité de Québec les noms de neuf pilotes admis dans la profession de 1805 à 1836 et ayant résidé à Pointe-au-Père. Ce sont Louis-Marie Lavoie, Pierre Lavoie, Joseph Langlois, William Ross (Il s'agit de William Ross fils dont on a déjà parlé), Alexander Ross, Daniel Ross, Joseph Ross, Joseph Doiron et Pierre Rouleau. (27)

Vers 1850 les instructions de l'amiral Bayfield de l'Amirauté britannique aux capitaines à la recherche d'un pilote dans l'estuaire nous révèlent que Pointe-au-Père est déjà à l'époque un centre de pilotage:

**"Pilotes: On peut souvent rencontrer des goélettes de pilotes au large de Pointe-des-Monts et les bateaux-pilotes attendent fréquemment près de la Pointe Caribou, à la baie Trinité, près du phare de Pointe-des-Monts**

**et dans l'anse de Saint-Augustin. Si cependant on ne peut y obtenir un pilote et s'il fait jour, un navire peut naviguer en toute sécurité et à l'aide de sondages s'efforcer de s'approcher des maisons de Pointe-au-Père, quoique le temps puisse y être brumeux et longer le rivage à une profondeur d'au moins 10 à 11 brasses à marée basse. Plusieurs pilotes vivent sur cette pointe et on peut presque toujours en obtenir un. (...)**

**Le navire étant à au moins 10 ou 11 brasses, la proue tournée vers le large on peut tirer un ou deux coups de canon ce qui aura sûrement pour effet d'appeler un pilote, à moins que le temps soit très mauvais, car ces pilotes sont sans peur et excellents rameurs." (28) \***

La loi instaurant la Corporation des pilotes en 1860 reconnaît à l'armateur le droit de choisir son pilote et accorde à la Montreal Ocean Steamship Company, dont nous avons abondamment parlé auparavant, le droit de choisir quatre pilotes dispensés de tout autre service de pilotage. (29) La loi ne fait que reconnaître une situation de fait car les pilotes spéciaux de cette ligne sont déjà établis à cette date à Pointe-au-Père, comme le prouve l'érection d'un phare par la compagnie à cet endroit un an auparavant.

De 1856, date probable de l'installation des pilotes de la Montreal Ocean Steamship Company à Pointe-au-Père, à la fin du siècle, la présence des pilotes spéciaux de cette compagnie provoque un effet d'entraînement et l'importance de Pointe-au-Père comme premier poste de pilotage dans l'estuaire s'affirme d'année en année. Dans une requête des grandes compagnies de navigation pour la construction d'un quai à Pointe-au-Père, en 1886, les auteurs amènent les arguments suivants à l'appui de leur thèse:

**"Pointe-au-Père est connu à travers le monde comme la première escale pour les navires pénétrant dans le Saint-Laurent et la dernière lorsqu'on le quitte. Il est situé directement sur le trajet des navires et on peut y aller en tout temps tellement son approche est sécuritaire en provenance de toutes les directions, tellement grande est la profondeur de l'eau, avec de bons relevés et de bons fonds partout.**

**Plus de 400 océaniques font annuellement de Pointe-au-Père leur unique escale entre Québec et l'Europe et au cours des 30 dernières années quelque 26,000 passagers et 10,400 pilotes y ont été débarqués ou embarqués sur des bateaux non-pontés. (...)" (30) \***

Il faudra cependant attendre jusqu'en 1902 pour que débute la construction d'un quai à Pointe-au-Père. Terminé en 1905, ce quai était le prérequis nécessaire au transfert du poste de pilotage de Bic à Pointe-au-Père.

Le 20 juillet 1905 par la "Loi concernant le port et la circonscription de pilotage de Québec" le Ministère de la Marine et des Pêcheries devient officiellement l'autorité du pilotage ce qui ne fait que légaliser une situation de fait. La décision la plus importante a pour effet de déménager la station de pilotage de Bic à Pointe-au-Père à 30 kms en aval. Le gouvernement prend en charge le service de bateau-pilote et les pilotes doivent se départir de leurs trois goélettes. Leur vente ne rapporte que \$2575.00, soit le dixième de leur coût initial. Le Ministère de la Marine et des Pêcheries s'engage aussi à prendre en charge le vivre et le couvert des pilotes en attente à Pointe-au-Père. (31)

\* Traduction de l'auteur.

Comme il y a encore un trop grand nombre de pilotes, le ministère accorde alors une retraite supplémentaire de \$300.00 à tous ceux qui acceptent de prendre leur retraite à 65 ans: Avant 1905 un pilote pouvait exercer son métier jusqu'à 78 à 80 ans si son état de santé le lui permettait. Cette mesure a rapidement de l'effet puisqu'en 1912, il ne demeure que 73 pilotes et 22 aspirants en exercice. (32)



L'Eureka (Collection Centenaire de Pointe-au-Père)

Au printemps 1906 l'Eureka arrive à Pointe-au-Père pour la première fois. Il reviendra ainsi de Québec, en avril, jusqu'en 1923, et la silhouette trapue du petit vapeur deviendra familière aux équipages de tous les navires faisant la navette entre le Saint-Laurent et les ports européens. Le vapeur est décrit en ces termes par l'inspecteur des coques du Ministère de la Marine en 1910:

**"Vaisseau en acier à hélice, longueur 94.7 pieds, largeur 22 pieds, profondeur 11.9 pieds, jaugeage brut 170 tonnes, net 91 tonnes, force 40 chevaux-vapeur.**

**Construit à Glasgow en 1893 pour le Ministère des douanes, maintenant employé au service du pilotage sous le capitaine F.X. Pouliot." (33)**

La concentration des pilotes à Pointe-au-Père et la mise en service de l'Eureka n'allaient pas résoudre tous les problèmes du pilotage en aval de Québec. Le Ministère, autorité du pilotage sur le fleuve, ne pouvait surveiller la marche quotidienne des opérations et aucun mode de délégation de pouvoir n'avait été prévue par la loi de 1905. De plus, le maintien du système de mise en commun des gains avait engendré, selon les armateurs un relâchement certain de la conscience professionnelle des pilotes. D'autres événements viennent alors envenimer la question:

**"A cette époque il survint aux bâtiments pilotés par des pilotes brevetés entre Québec et Pointe-au-Père une série d'accidents qui culmina en 1912 avec l'échouement du Bellona, du Gladstone et du Royal George, le double échouement du Beothic et, finalement l'échouement du Manchester Importer. Quand il apparut que la plupart de ces accidents avaient pour cause une navigation insouciant des pilotes, les milieux maritimes jetèrent le**

**blâme sur l'organisation du pilotage, sur le manque d'écoles de navigation assurant la formation des pilotes, sur le caractère exclusif de la Corporation des pilotes et sur le régime de mise en commun assurant une rémunération égale aux bons comme aux mauvais pilotes." (34)**

Le 30 janvier 1913, une commission chargée d'enquêter sur le pilotage dans les circonscriptions de Québec et de Montréal est instituée et dépose rapidement ses recommandations en deux rapports successifs, un des trois commissaires, le capitaine Adjutor Lachance, s'étant dissocié des conclusions de ses confrères. Selon Yves Bernier, auteur du rapport qui porte son nom, le rapport Lindsay "déconcerte beaucoup par la pauvreté des renseignements qu'il apporte." (35) Il semble cependant que les pressions des armateurs aient porté leurs fruits car la commission recommande que la Corporation des pilotes soient abolie et que, par le fait même, le système de mise en commun des gains soit abandonné. La législation est alors modifiée selon les recommandations du rapport Lindsay mais les pilotes forment immédiatement une nouvelle corporation, "l'Union des pilotes licenciés pour le havre de Québec et au-dessous", remplacée en 1924 par "l'Association des pilotes licenciés pour le havre de Québec et en aval". (36) Les pilotes ont finalement gagné la partie et la mise en commun des gains demeure assurée.



Le Jalobert et, à l'arrière plan, l'Abraham Martin I (Collection Centenaire de Pointe-au-Père)

En 1923 la station de pilotage de Pointe-au-Père prend encore de l'importance grâce au déménagement de la station de la quarantaine de Grosse-Isle, ainsi qu'en fait état l'Avis aux Marins no 77 de 1922:

**"A l'ouverture de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent, en 1923, l'examen de routine des passagers et des équipages prendra place à Pointe-au-Père, l'officier médical abordant le bateau en même temps que le pilote, à partie du bateau-pilote. (...)**

**Il s'ensuit que tous les navires qui seront trouvés exempts de maladies susceptibles de quarantaine recevront leur laissez-passer à**

**Pointe-au-Père et pourront éviter de se présenter à Grosse-Isle.” (37) \***

On estime le temps sauvé aux navires grâce à ce changement à environ six heures. (38) Le Polona, navire affecté à la station de Grosse-Isle, s'en trouve libéré et il remplace l'Eureka pour la saison 1923. Rebaptisé le Jalobert, du nom du premier pilote à remonter le Saint-Laurent, c'est un navire de 278 tonnes construit à Kingston en 1911 et d'une longueur de 107 pieds pour un tirant d'eau de 12 pieds. (39) A partir de 1924, un petit navire vient le seconder, l'Abraham Martin I.



Le Citadelle (Collection Centenaire de Pointe-au-Père).

Au cours des années 30 la crise frappe durement le trafic maritime et comme "la grande navigation n'anime plus que le modeste village de Pointe-au-Père" (40), les pilotes s'en ressentent. Les revenus s'amenuisent et la guerre qui va suivre n'améliore pas les choses, malgré une augmentation temporaire des tarifs de pilotage. En 1935 le Citadelle, un vapeur de 430 tonnes construit à Lévis trois années plus tôt remplace le Jalobert et en 1946 l'Abraham Martin II vient le seconder. (41)



L'Abraham Martin II (Collection Centenaire de Pointe-au-Père).

L'organisation du pilotage en aval de Québec ne subira pas avant 1959 de modification majeure. A cette date cependant, l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, le gonflement du trafic et les pressions des compagnies de navigation pour que la station de pilotage soit transférée sur la côte nord obligent le Ministère des Transports à réagir. Il est alors décidé de transférer la station de pilotage aux Escoumins, sur la rive nord. Les pilotes auraient préféré s'établir à Trois-Pistoles (42) de façon à raccourcir le trajet jusqu'à Québec mais les conditions de glace pouvaient y restreindre la navigation hivernale.

Au printemps 1960 c'est donc à la nouvelle station que se rend le Citadelle. L'année même des modifications importantes sont apportées à la législation: On établit un système de classes de pilotes à la place de celui des pilotes spéciaux en usage depuis un siècle et on instaure l'affectation conjointe de deux pilotes en hiver. (43) Depuis lors, peu de modifications ont été apportées à la réglementation du pilotage sur le Saint-Laurent.

Ainsi Pointe-au-Père fondé par des pilotes et habité par ceux-ci depuis plus de cent cinquante années est-il abandonné à l'automne 1959. Les citoyens de Pointe-au-Père se consolent par la promesse qu'on leur a faite d'un port de grande envergure sera bientôt construit et que le village deviendra bientôt le lien privilégié avec la côte nord...



Le Jalobert échoué à Pointe-au-Père le 17 juillet 1928 (Collection Centenaire de Pointe-au-Père)

\* Traduction de l'auteur.

# Les malles européennes à Rimouski

Rimouski allait devenir il y a plus d'un siècle un lieu très important pour les centaines de personnes engagées dans la distribution du courrier des deux côtés de l'Atlantique. C'est en effet en 1876 que les expéditions des malles européennes sont manipulées au quai de Rimouski et cette ville demeurera pendant plus de 40 années un maillon essentiel du réseau postal de l'empire britannique. Les documents qui nous réfèrent à cette époque nous rappellent les trésors d'imagination et de persévérance dépensés dans le but d'accélérer de quelques heures la livraison du courrier des deux côtés.

Le service postal tel que nous le connaissons doit beaucoup à l'introduction du timbre-poste en Angleterre en 1840, une innovation qui allait révolutionner les services postaux à travers le monde. A peu près à la même époque, Londres sent le besoin d'accélérer la livraison du courrier dans l'empire et, en 1839, la compagnie Cunard obtient le contrat, doté de généreuses subventions, pour la livraison transatlantique des envois postaux. L'Unicord est affecté à cette tâche et doit relâcher à Pictou, en Nouvelle-Écosse, avec le courrier en provenance d'Europe et ce courrier est alors acheminé à Québec et à Montréal par un vapeur rapide. Le système se révèle lent et inefficace et est bientôt abandonné.

À cette date le service postal canadien a déjà une longue histoire car dès 1705 un courrier achemine les envois officiels et privés entre Québec, Trois-Rivières et Montréal. Après la conquête le service est réorganisé pour le compte de la couronne britannique par Benjamin Franklin, qui étend le service postal des treize colonies anglaises d'Amérique au territoire de la nouvelle colonie et ce jusqu'à la révolution américaine. La Couronne administre directement les postes au Canada jusqu'en 1851, date à

laquelle les provinces canadiennes prennent en charge leur propre service postal. (1)

Le gouvernement de l'Union tente alors de reprendre le service transatlantique mais il essuie un échec, en 1855, le premier soumissionnaire ne pouvant respecter ses engagements. L'année suivante le gouvernement signe une autre entente exclusive avec la Montreal Ocean Steamship Company (La Compagnie des Paquebots-Poste de Montréal) fondée en 1852 et animée par les frères Hugh et Andrew Allan. Le courrier doit être livré à Portland l'hiver, d'où il est acheminé sur Montréal, et à Québec durant la saison de navigation. (2) Malgré certaines difficultés (la compagnie perd cinq navires en peu de temps) le service est jugé satisfaisant. La compagnie fournit les aménagements à des postiers qui trient le courrier durant la traversée de façon à ce qu'il soit acheminé vers sa destination finale dès le débarquement.

En 1865, le chemin de fer Intercolonial est complété de Halifax à Montréal et, durant l'hiver, le courrier est acheminé sur Halifax de Portland. Au cours de la saison de navigation, il devient possible de raccourcir le temps d'expédition entre la Grande-Bretagne et toutes les provinces du Dominion en débarquant le courrier à Rimouski, d'où il est acheminé par trains rapides vers les provinces maritimes à l'est et vers l'Ontario et le Québec à l'ouest. (3)

De 1876 à 1897, l'Intercolonial assure lui-même le transfert des sacs postaux des océaniques de la Allan Line au quai de Rimouski. Les rapports du maître de poste général signalent qu'une somme de \$6,000 à \$7,000 dollars est versée annuellement pour ce service à l'Intercolonial. (4) Des soumissionnaires sont chargés du transport des sacs postaux du quai à la gare de Rimouski, comme l'indique le "registre du service postal 1888-1902": (5)

Agent contractuel	Déplacements par semaine	Distance (milles)	Coût du service	Commencé	Se termine
Charles Gasse	6	2	\$ 80.00	1 janv. 90	31 déc. 93
Charles Gasse	6	2	\$100.00	1 janv. 94	31 déc. 97
Charles Gasse	6	2	\$100.00	1 janv. 98	abandon
V. Fournier	6	2	\$ 95.00	1 fév. 98	31 déc. 1901

A partir de 1897, c'est le capitaine J.H. Dorion qui décroche le contrat de transfert du courrier des océaniques au quai de Rimouski, service qu'il assurera pendant onze années pour la somme de \$4,800 par année. (6) Il effectue le service à bord d'un vapeur à aubes de 182 tonnes, le Rhoda, dont le faible tirant d'eau lui permet l'accostage en tout temps au quai de Rimouski.

Au début du siècle la livraison du courrier s'accélère encore et il devient possible de recevoir à Québec une lettre expédiée d'Angleterre une dizaine de jours plus tôt. D'après le contrat du 2 novembre 1903, liant la Allan Line et le Ministère du Commerce, deux navires, le Bavarian et le Tunisian doivent effectuer dix aller-retours durant l'année à la vitesse garantie de 17 noeuds contre une subvention de 1 000 livres par circuit. Quatre autres navires de la même compagnie, l'Ionian, le Parisian, le Sicilian et le Pretorian doivent effectuer ces traversées à une vitesse moindre mais la subvention s'en trouve réduite d'autant (500 livres). D'autres clauses de ce contrat se rapportent directement à Rimouski:

**"(...) relâchant à Moville en Irlande pour l'embarquement des malles et à Rimouski dans la province de Québec lorsqu'en route pour Québec ou à Halifax dans la province de Nouvelle-Écosse lorsqu'en route pour Saint-Jean pour le débarquement des dites malles, et appareillant de Québec à chaque samedi en direction est, relâchant à Rimouski déjà cité pour l'embarquement des malles et à Moville pour le débarquement des dites malles (...)**

**6- Il est compris et accepté qu'à Rimouski les malles devront être livrées et reçues d'un navire fourni par les Autorités des Postes du Canada (...)** (7) \*

Au cours des onze années durant lesquelles le Rhoda effectue le transfert des malles, le service offert semble souffrir de graves lacunes, comme le suggère cette lettre de M. Andrew Allan, propriétaire de la Allan Line, à l'honorable Rodolphe Lemieux, Maître de poste général:

**"Si ma mémoire m'est fidèle le Rhoda a assuré ce service depuis 1896, et durant toute cette période il a été une source d'insatisfaction sous tous les rapports, à l'exception probablement de son capitaine, (...)**

En vous écrivant comme je le fais, je désire vous démontrer franchement le point de vue des contracteurs des postes, et je désirerais vous démontrer les nombreuses difficultés auxquelles les contracteurs des postes assurant le service sur le Saint-Laurent sont confrontés. C'est le voeu, je comprends, du gouvernement canadien, de faire la livraison du courrier de Sa Majesté le plus rapidement possible et les océaniques postaux traversent l'Atlantique aussi rapidement qu'ils le peuvent. A l'arrivée à Rimouski il y a généralement un sérieux délai, et, à plusieurs occasions, un délai inutile, et la cause majeure de ce délai habituel est en raison de l'inefficacité du navire-postal. Non seulement le vapeur Rhoda a-t-il rendu un service inefficace, mais le capitaine Dorion n'a jamais été en position de fournir un équipage valable pour transférer le courrier postal à son navire et de son navire à l'océanique, et vice-versa. J'ai personnellement vu, durant les deux dernières années, plus de sept cents sacs de courrier arriver sur le quai de Rimouski en partance pour la

\* Traduction de l'auteur.

**Grande-Bretagne et il n'y avait que quatre hommes du Rhoda pour transférer ces sacs du train postal au Rhoda, et à cette occasion l'océanique attendait l'arrivée du navire postal." (8) \***

Simultanément des délais sérieux surviennent lors du transbordement du courrier le 27 juillet 1907 et le conseil municipal de Rimouski se saisit de l'affaire. A cette date le gouvernement s'est déjà porté acquéreur du Lady Evelyn, un vapeur de 582 tonnes construit à Birkenhead, en Angleterre, en 1901. Ce bateau-poste constitue un lourd investissement, plus de \$94,000 pour le coût d'achat et l'entretien en 1907, (9) et le Ministère des Postes à hâte de le voir à pied d'oeuvre. Des travaux de dragage sont cependant nécessaires au quai de Rimouski et certains suggèrent qu'il y a suffisamment d'eau au quai de Pointe-au-Père et que la gare de Saint-Anaclet pourrait aussi manipuler les sacs postaux... Les élus de Rimouski tiennent donc à rectifier les faits lors d'une séance spéciale du conseil tenue le 1er août 1907 et une résolution est votée et envoyée au Ministère des Postes:

**"Vu que le service des malles européennes se fait, au quai de Rimouski, depuis maintenant au-delà de 30 ans;**

**Que le service, au dit quai de Rimouski, a toujours donné pleine et entière satisfaction; que, jusqu'à dernièrement les bateaux transatlantiques chargés de transporter les malles n'ont éprouvé aucun retard et n'ont souffert d'aucun inconvénient digne de mention, mais que, depuis le commencement de la présente saison, à deux ou trois reprises différentes, et spécialement le samedi 27 juillet 1907, les "Empresses" of Britain et Ireland de la Cie. Pacifique Canadien, ont eu à subir de sérieux délais dans la réception des malles, et vu qu'il appert que les délais ne peuvent être attribués à autres causes, qu'au fait que les officiers en charge de la direction des dits bateaux refusent de donner au bateau allège chargé actuellement de recevoir et livrer les dites malles la protection qui doit lui être accordée suivant les règles de la marine, protection dont il a surtout besoin dans les temps de tempête, et qui lui était absolument nécessaire le 27 juillet, alors qu'il faisait un gros vent;" (10)**

Le conseil de Rimouski ne manque pas de dénoncer au passage les manoeuvres de ceux qui verraient bien les malles européennes à Pointe-au-Père:

**"Ce Conseil profite de la présente circonstance pour protester contre les agissements de certaines personnes qui, par des moyens souvent plus ou moins avouables, au détriment de l'intérêt public bien entendu, voudraient induire les autorités à enlever au port de Rimouski le service des malles qui s'y est fait depuis plusieurs années de manière à donner satisfaction générale et sans faire encourir de grandes dépenses, pour transporter le service quelques milles plus bas à un endroit où il ne pourrait se faire que bien imparfaitement et qu'après avoir fait encourir à la Puissance du Canada des dépenses énormes pour construire à cet endroit, des travaux de protection que la nature elle-même fournit au port de Rimouski où se fait actuellement le service des malles." (11)**

Les élus se plaignent également du fait que malgré les \$40,000 affectés par le Ministère des Travaux Publics au

\* Traduction de l'auteur.



Le Rhoda (Archives Publiques du Canada).

## Temps de rétention des navires du canadien Pacifique en 1908.

Steamer	Voyage	Port	Arrival		Departure		Detention	
			Date	Hour	Date	Hour	Hours	Mins.
Empress of Ireland	25	Rimouski	27 June	12.29 a.	27 June	10.34 a.	10	05
Empress of Britain	27	Rimouski	11 July	1.13 a.	11 July	9.12 a.	7	59
Empress of Ireland	26	Rimouski	25 July	12.58 a.	25 July	9.55 a.	8	57
Empress of Britain	28	Rimouski	8 Aug.	8.07 a.	8 Aug.	8.40 a.		33
Empress of Ireland	27	Rimouski	22 Aug.	12.28 a.	22 Aug.	11.54 a.	11	26
Empress of Britain	29	Rimouski	5 Sep.	3.57 a.	5 Sep.	8.30 a.	4	33
Empress of Ireland	28	Rimouski	19 Sep.	7.34 a.	19 Sep.	9.30 a.	1	56
Empress of Britain	30	Rimouski	3 Oct.	2.15 a.	3 Oct.	8.52 a.	6	37
Empress of Ireland	29	Rimouski	17 Oct.	2.00 a.	17 Oct.	8.12 a.	6	12
Empress of Britain	31	Rimouski	31 Oct.	1.54 a.	31 oct.	9.11 a.	7	17
Empress of Ireland	30	Rimouski	14 Nov.	2.15 a.	14 Nov.	9.45 a.	7	30

dragage du havre de Rimouski, les travaux progressent très lentement. M. Andrew Allan est aussi insatisfait des dragues fournies par le ministère et le capitaine Laroche, commandant du Lady Evelyn, dans une lettre expédiée le 22 août 1907, suggère de commencer immédiatement son service. (12) Le 29 du même mois le premier transbordement des sacs postaux est effectué sans encombre. (13) L'entrée en service du nouveau vapeur semble faire taire les critiques même si par deux fois, en 1908, l'Empress of Ireland est immobilisé pendant plus de 10 heures par des problèmes dus au transbordement du courrier. (14)

Le rapport d'un inspecteur du Ministère des Postes nous aide à comprendre comment fonctionne le système de transfert des envois postaux:

### Mémo au maître de poste en chef

20 septembre 1909

La suivante est transmise pour information au maître de poste en chef en relation avec l'expédition des malles britanniques par le S.S. Victorian le 18 du mois.

Le courrier en provenance de l'Ouest est arrivé à la gare de Rimouski à . . . . . 5.27 A.M.

Le courrier en provenance de l'Est est arrivé à la gare de Rimouski à . . . . . 6.50 A.M.

Le train postal est arrivé au quai de Rimouski à . . . . . 7.15 A.M.

Le bateau a quitté le port à . . . . . 7.20 A.M.

Le bateau a accosté le navire à . . . . . 7.35 A.M.

Le S.S. Virginian (sic) est reparti à . . . . . 8.07 A.M.

Le train en provenance de l'ouest avait un retard de 16 minutes.,

Le train en provenance de l'est était en avance de 2 minutes.

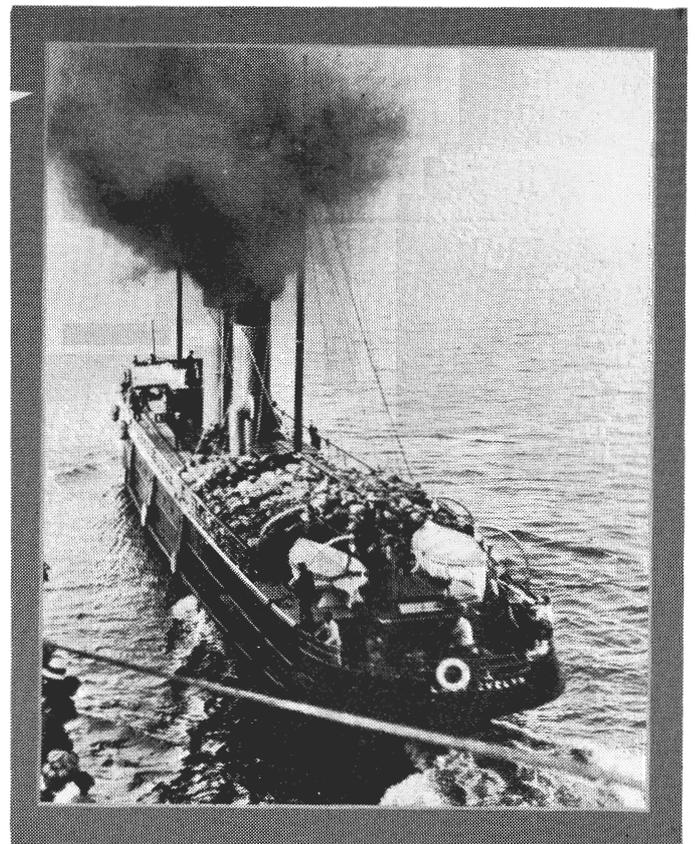
F.A. Rochester  
Inspecteur" (15)\*

L'idée d'offrir le service des malles européennes à Rimouski ne sera jamais acceptée par une partie des élus à Ottawa et le gouvernement doit subir des pressions multiples visant au transfert du service. D'une part les Néo-écossais voudraient accepter à l'année longue les malles européennes comme ils le font déjà à Halifax durant l'hiver et d'autre part les compagnies de navigation, dont les navires doivent souvent attendre le courrier en face de Rimouski, préféreraient assurer le service à partir de Québec.

Un essai non concluant avait été tenté à Sydney à l'île du Cap-Breton mais cet endroit présentait un désavantage certain du fait que les océaniques de la Allan Line et ceux du Canadien Pacifique empruntaient la route la plus courte pour l'Angleterre, celle du détroit de Belle-Isle, route pour le balisage duquel le gouvernement avait investi des som-

mes importantes. Le fait de détourner des océaniques vers l'île du Cap-Breton aurait signifié la perte d'une demi-journée sur le trajet Liverpool-Moville (Irlande)-Québec. Des extraits d'un discours prononcé par le président de la Chambre de Commerce de Rimouski, M. Séraphin Vachon, le 18 mai 1911, devant les délégués à la Fédération des Chambres de Commerce, à Québec, nous aide à dégager la problématique des malles européennes telle que vue par les Rimouskois:

"La correspondance aussi bien que les colis postaux en général qui s'échangent actuellement avec l'Europe, sont très considérables et augmentent dans d'énormes proportions tous les jours. Il y a trois ans, les plus grosses malles comprenaient environ 800 sacs ou paniers et l'an dernier nous avons des vapeurs qui ont apporté et livré au port de Rimouski plus de 2,800 de ces colis.



Le Lady Evelyn prend charge du courrier d'outre-mer laissé par l'Empress of Britain (Collection Musée de la Mer).

\* Traduction de l'auteur.

Des essais ont été tentés à Sydney qui ont coûté des sommes énormes au gouvernement. Mais il s'agissait de l'intérêt du pays, et ces dépenses ont été faites dans le but exclusif de savoir si en faisant arrêter les bateaux à Sydney au lieu de Rimouski on ne sauverait pas quelques heures sur la rapidité du trajet vu que Sydney à Montréal, un train spécial prenait ces malles et les transportait sans arrêt jusqu'à Lévis et à Montréal.

L'expérience a démontré le contraire, et le port de Rimouski fut définitivement choisi. (...)” (16)

Le délégué rimouskois fait aussi remarquer que le trajet minimum de Rimouski à Québec est de 8 heures trente et que le déchargement des sacs postaux au port de Québec est retardé par la priorité donnée aux passagers qui débarquent à cet endroit, de sorte qu'il faut ajouter un autre quatre heures à l'horaire de livraison du courrier. De plus, les océaniques doivent parfois accomplir un long arrêt à la station de la quarantaine de Grosse-Isle alors que:

“Il est parfaitement reconnu par expérience que le train spécial porteur des malles prend 4 heures à faire le trajet de Rimouski à Lévis, et que les accidents qui retardent les chemins de fer sont purement matériels et par conséquent toujours évitables. Sur les deux modes de transport la voie ferrée gagne donc 4½ hres au moins, en outre que les éventualités de retards par la brume, la marée ou la quarantaine n'existent pas.” (17)

Il suffirait, selon le délégué rimouskois, qu'on améliore le transbordement au quai de Rimouski et que l'on rétablisse le train spécial en provenance d'Halifax pour que le service soit au-dessus de toutes critiques.

La question des malles européennes à Rimouski ne sera pas définitivement réglé avant le déclenchement du premier conflit mondial mais le nom du Lady Evelyn allait bientôt faire le tour du monde grâce au rôle qu'il allait jouer lors du naufrage de l'Empress of Ireland en mai 1914.

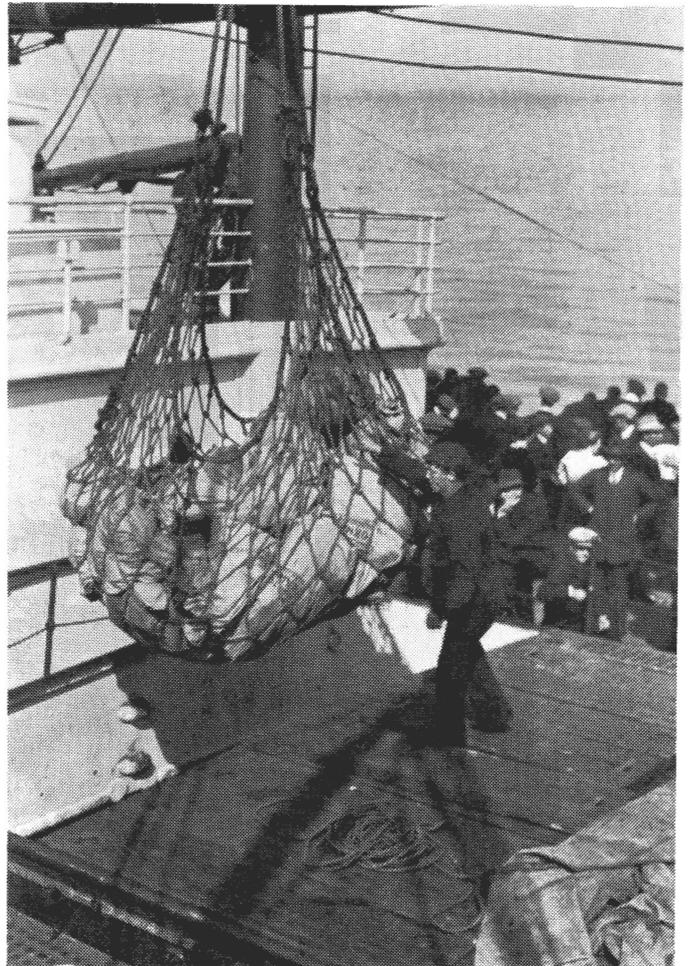
Le transport transatlantique du courrier est complètement bouleversé dès le déclenchement de la guerre. Les paquebots-poste sont réquisitionnés comme transports de troupes ou comme croiseurs auxiliaires et l'horaire si précis mis en place tout au long des années de paix ne peut plus être respecté. Dès octobre 1914, 32 paquebots se rassemblent dans la Baie de Gaspé pour convoier les 31,000 hommes du premier contingent canadien et la plupart des navires affectés précédemment par la ligne Allan au transport des malles européennes font parti du convoi. (18) L'intensification de la guerre sous-marine obligera d'ailleurs la formation de convois dans le havre d'Halifax jusqu'en 1918. Le Canadien Pacifique, qui avait absorbé la ligne Allan en 1915, perdra onze navires au cours de ces années terribles. (19)

Le Lady Evelyn restera cependant en poste à Rimouski jusqu'en 1917, comme nous le révèle le rapport du Maître de poste en chef. (20)

En 1920, le rapatriement du contingent canadien est terminé et les compagnies peuvent reprendre le service régulier. Mais dans le contrat qui lie les cinq compagnies subventionnées pour le transport des malles européennes (la Cunard, l'Anchor-Donaldson, la Robert Reford, la Canadian Pacific Ocean Services et la White Star Dominion) on recherche en vain le nom de Rimouski. Les paquebots-poste prendront et laisseront dorénavant le courrier à Halifax et à Québec, selon la saison (21): C'est la

fin d'une époque pour Rimouski, les conditions qui y avait amené le service en 1876 étant révolues.

Un certain volume de courrier continuera à transiter par Pointe-au-Père grâce aux bateaux-pilotes et jusqu'en 1959, l'Euréka, le Jalobert et le Citadelle vont se relayer à cette tâche. Les liaisons aériennes allaient cependant monopoliser le transport du courrier de première classe à partir du second conflit mondial.



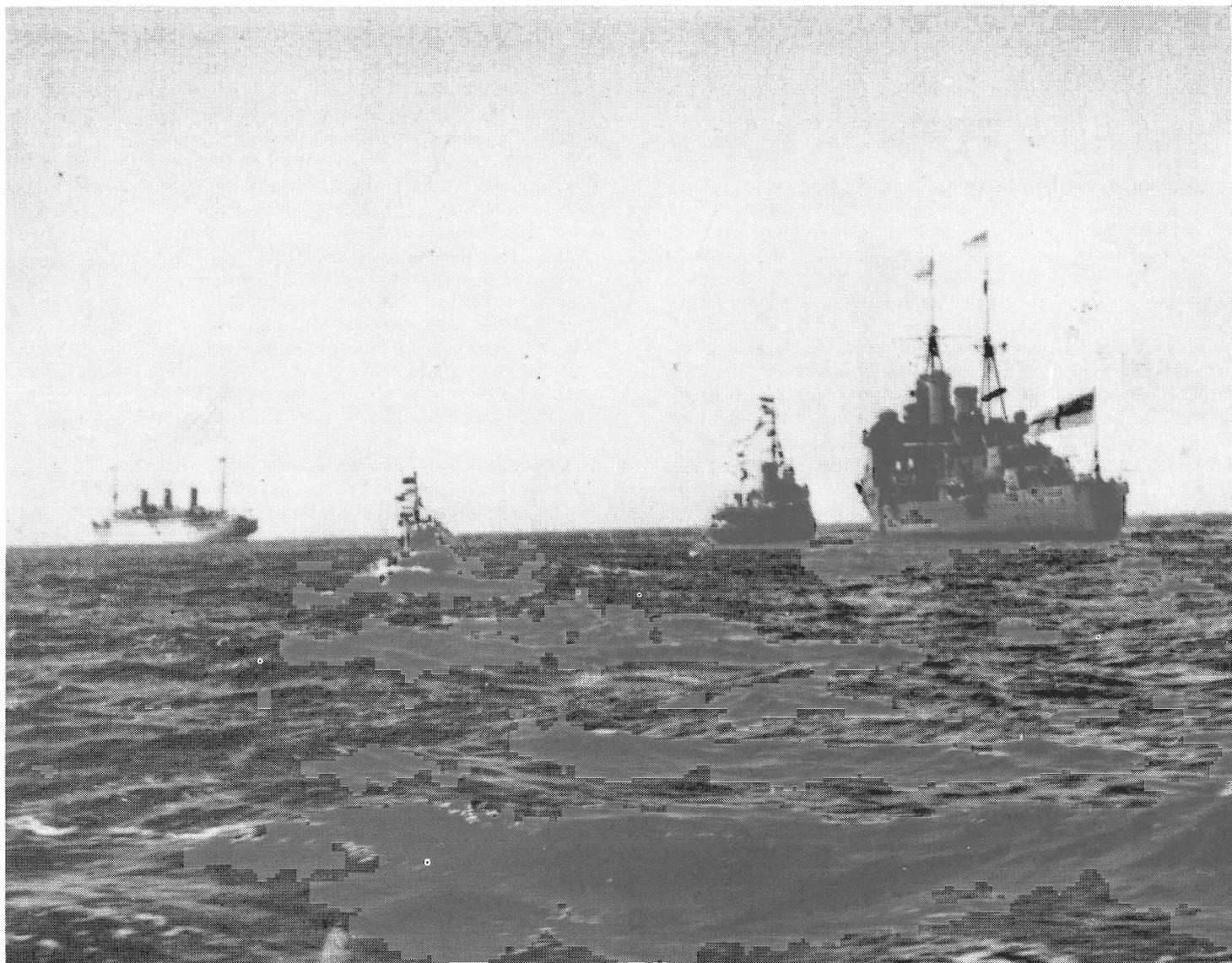
Le courrier est hissé à bord du S S Victoria (Archives Publiques du Canada).

# Les paquebots sur le fleuve

Pendant plus d'un siècle les paquebots ont sillonné le fleuve Saint-Laurent, transportant des millions d'immigrants en provenance d'Europe. A plus d'un titre Pointe-au-Père est redevable à l'époque des grands paquebots. La décision de la Montreal Ocean Steamship Company d'entretenir des pilotes spéciaux et d'ériger un phare à Pointe-au-Père a consacré la vocation maritime de la pointe. Pour des centaines de milliers d'immigrants et de passagers transatlantiques l'arrêt du navire à Pointe-au-Père pour l'accostage du bateau-pilote a constitué le premier lien avec le Nouveau-Monde.

De 1852, date d'incorporation de la plus ancienne et la

plus puissante compagnie de paquebots au Canada avant la première guerre mondiale, à 1971, date du retrait du dernier navire du Canadien Pacifique sur la route de l'Atlantique nord, une époque à vécu. La voie laurentienne a connu la même vogue et le même déclin en ce qui a trait au transport des passagers que les autres grands axes maritimes. Les compagnies de paquebots, déjà secouées par les deux grandes guerres et la baisse de l'immigration ont reçu un coup fatal des lignes d'aviation transatlantiques. Mais de 1859, date de l'érection du premier phare à 1959, alors qu'elle perd la station de pilotage, Pointe-au-Père aura vécu l'époque des paquebots de façon intense.



En 1938, le roi Georges VI et la souveraine sont en visite au Canada. L'Empress of Australia, ayant à son bord le couple royal, remonte le fleuve escorté des croiseurs britanniques Southampton et Glasgow. Le 18 mai, l'escadre vient chercher les pilotes Albert Lachance et Auguste Santerre à Pointe-au-Père. Nous reconnaissons, de gauche à droite, L'Empress of Australia, l'Abraham Martin I, le Citadelle et un des croiseurs. (Collection Centenaire de Pointe-au-Père).

Au Canada, le transport des passagers est intimement lié au développement de l'immigration. Pour les immigrants de la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, la traversée de l'océan était une épreuve synonyme de danger et de maladie. Durant les années 1840 le port de Québec reçoit en moyenne plus de 35,000 immigrants annuellement (1). Entassés à 300 ou 400 sur de petits navires, ils constituent la cargaison de retour des océaniques engagés dans le transport du bois du Canada à l'Angleterre. Des milliers meurent du choléra durant la traversée ou à la station de quarantaine de Grosse-Ile. Quelques années plus tard, la situation s'est complètement modifiée. Des navires en acier propulsés à la vapeur assurent le service régulier des deux côtés de l'Atlantique, transportant le courrier et les passagers à une vitesse inimaginable quelques années plus tôt. En 1861, le "Great Eastern", un mastodonte de 22,000 tonnes, mouille dans le port de Québec après avoir traversé l'océan en 8 jours et 6 heures avec plus de 3,000 personnes à bord. (2) L'ère des paquebots modernes était née, ère qui allait permettre une révolution dans le trafic passager transatlantique.

Pendant le siècle et demi d'occupation française de 1608 à 1760, à peine quelques milliers d'immigrants traversent l'Atlantique et remontent le fleuve. En comparaison, en 1913 seulement, année record, plus de 400,000 immigrants, la majorité en provenance d'Europe, déferlent sur le Canada (3) On peut estimer que la plupart d'entre eux empruntent le fleuve jusqu'à Québec ou Montréal. De 1852 à 1915, la "Compagnie des paquebots-poste de Montréal", ou la "ligne Allan" est au centre de cette révolution et l'histoire de ses succès est aussi un peu l'histoire maritime de Pointe-au-Père. A cette époque, les armateurs ont un poids auprès du gouvernement que leur envieraient aujourd'hui bien des capitaines d'industries et Pointe-au-Père profite pendant un demi-siècle des pressions répétées des frères Allan en sa faveur.

La métropole britannique avait bien tenté dans les années 1340 d'intéresser la compagnie "Cunard" à la liaison Grande-Bretagne-Canada mais l'essai avait fait long feu. Une seconde tentative, subventionnée par le gouvernement de l'Union avait échoué, la compagnie choisie ne pouvant respecter l'horaire. C'est alors qu'entrent en scène les frères Hugh et Andrew Allan qui, à la tête d'une groupe d'hommes d'affaires de Québec, Montréal et Kingston, fondent le 10 novembre 1852, la "Montreal Ocean Steamship Company". (4)

Les frères Allan font construire en Écosse deux paquebots de fer, le CANADIAN et l'INDIAN. En 1855, leur compagnie possède quatre paquebots. L'année suivante, un contrat lie cette compagnie au gouvernement de l'Union pour le transport du courrier selon le système adopté par les postes britanniques: des compagnies de paquebots rapides prévoient un espace sur leurs navires pour le transport des malles royales et ces compagnies sont subventionnées. La vitesse est un élément primordial et les navires en fer et à hélice de la compagnie des frères Allan font tout pour respecter l'horaire. Cette entreprise croit à un rythme accéléré, reflétant bien l'intensification des échanges entre le Canada et l'Europe. "En 1860, elle inaugure une liaison hebdomadaire avec Liverpool; en 1862, une ligne Glasgow-Montréal (hebdomadaire en 1872), en 1876, une ligne Glasgow-Amérique du Sud, en 1871 une ligne Glasgow-Boston et Montréal-Londres. En 1871, elle absorbe la State Line qui assure la liaison entre Glasgow et New-York, la Royal Exchange Shipping et enfin la Hill Line. En 1897, elle devient la Allan Steamship Line." (5)

En 1888, cette compagnie possède trente paquebots jaugeant 96,820 tonneaux, ainsi que douze "clippers" et

d'autres types de navires. (6) Le nombre croissant des passagers transportés par la ligne Allan nous donne une bonne idée de la progression de ses affaires:

Années	Vers le	Vers	Total
	Canada	l'Europe	
1970-71	22,000	4,600	26,600
1906	47,892	12,313	60,205
1907	57,944	16,522	74,466
1913	73,867	31,060	104,927(7)

Les succès de la ligne Allan avaient inspiré d'autres entrepreneurs. La Beaver Line, fondée en 1868, possède 6 vapeurs en 1889 et la Dominion Line, fondée en 1871, possède 5 vapeurs sur l'Atlantique. Des compagnies étrangères se joignent aussi au trafic comme William Thompson en 1861, les frères Donaldson en 1874, et la ligne Bossière en 1887. (8)

En 1889, un observateur note que Montréal est relié aux quatre coins du monde par 20 lignes de bateaux hauturiers dont le tonnage de navires en service dépasse 870,000 tonnes et à la fin du siècle le Saint-Laurent est plus occupé qu'en aucun autre temps de son histoire. (9) Avec l'arrivée du 20<sup>ème</sup> siècle le mouvement ne semble pas vouloir s'arrêter comme le démontre la valeur du commerce via le Saint-Laurent, exprimée en dollars:

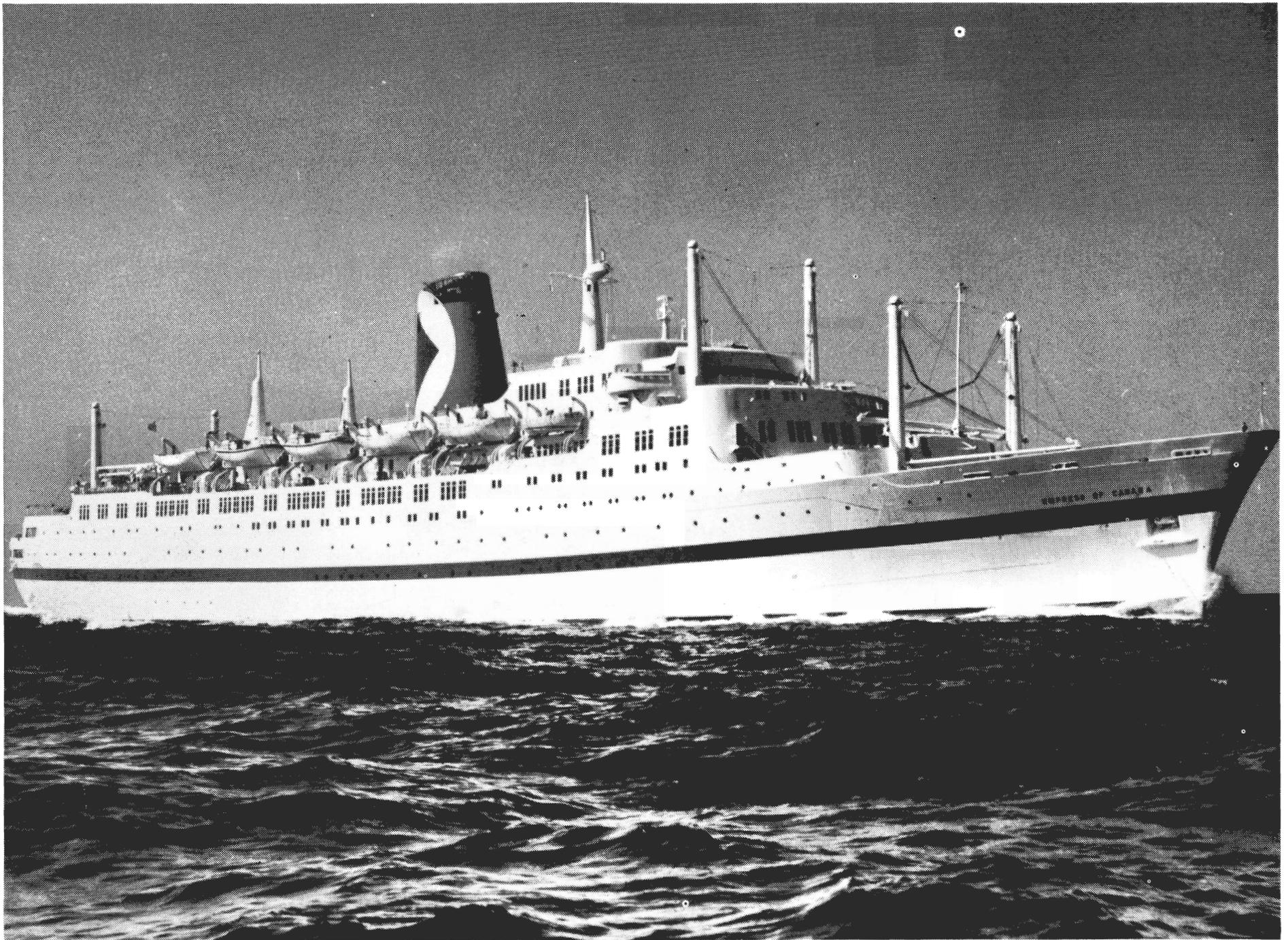
1900: \$ 97,948,377.00
1907: \$111,500,341.00
1902: \$113,414,381.00
1903: \$132,019,550.00 (10)

Les risques d'accidents croissent en proportion et le gouvernement injecte des sommes considérables dans le balisage de la voie d'eau. C'est à cette époque que Pointe-au-Père se voit doté des systèmes sonores et visuels les plus modernes, en plus d'un quai et d'une station de télégraphie sans fil.

En 1911, la compagnie Cunard reprend le service canadien après une absence de 44 années (11), bientôt rejointe par la White Star-Dominion Canadian Service en 1913. En 1903, naît le service océanique du Canadien Pacifique qui allait dépasser tous ses concurrents et absorber le plus gros de ceux-ci, la Allan Line, en 1915. A la veille de la première guerre mondiale l'océan Atlantique n'est plus un obstacle aux communications entre l'Europe et l'Amérique. En 1907, le "Mauritania" relie New York à Liverpool en moins de 5 jours (12) et le contrat accordé à la Allan Line par le Ministère des postes en 1903 oblige les navires de cette compagnie à conserver une vitesse moyenne de 17 noeuds, soit plus de 30 kilomètres à l'heure! (13)

A la veille du premier conflit mondial les paquebots se croisent sur le fleuve dans une noria incessante. Au cours de la saison de navigation, de 250 à 300 paquebots viennent chercher ou déposer leur pilote à Pointe-au-Père. Le système est parfaitement rodé mais implique le croisement des trajets des navires montants et descendants. Le 29 mai 1914, l'accident survient et il implique un des fleurons du trafic passager laurentien: l'Empress or Ireland du Canadien Pacifique est éperonné par un charbonnier norvégien au large de Sainte-Luce. Si tragique qu'il soit, cet accident sera bientôt éclipsé par la guerre qui éclate deux mois plus tard en Europe.

Lorsque la guerre éclate en Europe, le Canada s'y trouve automatiquement impliqué. C'est une guerre dévoreuse d'hommes et le gouvernement canadien organise la traversée du premier contingent canadien. Le contingent embarque à Québec à la fin de septembre et va se former en convoi dans la baie de Gaspé où le rejoint son escorte britannique. Les 32 navires transportant 31,200 hommes de troupes, 7,300 chevaux et une grande quantité d'équi-



L'Empress of Canada, dernière unité du Canadien Pacifique en service sur l'Atlantique, vendue en 1971 (Collection Musée de la Mer).

pements, de munitions et de canons appareillent le 3 octobre et arrivent sains et saufs à Plymouth le 14 octobre. (14) Il nous a semblé intéressant de reproduire la liste de ces navires, pour la plupart engagés dans le trafic passager laurentien durant les années de paix.

#### Navires du convoi de Gaspé en 1914.

Navire	Compagnie	Année	Tonnage
Sicilian	Allan Line	1899	7,328
Tunisian	Allan Line	1900	10,576
Grampian	Allan Line	1907	9,611
Virginian	Allan Line	1905	10,757
Corinthian	Allan Line	1900	7,333
Scandinavian	Allan Line	1898	12,099
Scotian	Allan Line	1898	10,322
Numidian	Allan Line	1891	4,836
Montezuma	Canadian Pacific	1899	8,360
Tyrolia	Canadian Pacific	1900	7,535
Montreal	Canadian Pacific	1900	8,644
Monmouth	Canadian Pacific	1900	4,078
Ruthenia	Canadian Pacific	1904	7,394
Athenia	Donaldson	1904	8,668
Lakonia	Donaldson	1899	4,686
Cassandra	Donaldson	1906	8,135
Saxonia	Cunard	1900	14,297
Ivornia	Cunard	1900	14,278
Alaunia	Cunard	1913	13,405
Andania	Cunard	1913	13,405
Franconia	Cunard	1911	18,150
Arcadian	R. M. S. P.	1899	8,939
Caribbean	R. M. S. P.	1890	5,823
Bermudian	Quebec SS. Co.	1904	5,530
Royal Edward	C. NOR. RY	1908	11,117
Royal George	C. NOR. RY	1907	11,146
Laurentic	White Star	1908	14,892
Megantic	White Star	1909	14,878
Manitou	Atl. Transport	1898	6,849
Manhattan	Atl. Transport	1898	8,004
Lapland	International	1908	18,565
Zealand	International	1908	11,905

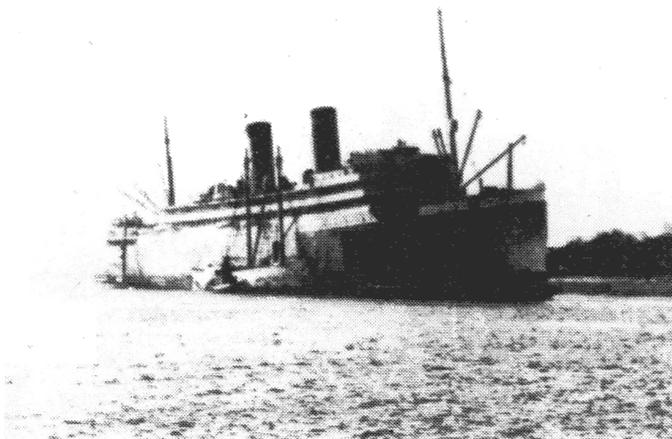
Cette guerre sonne le glas de la flotte engagée dans le transport des passagers au Canada avant 1914. Exposées pendant plus de quatre années aux coups des sous-marins allemands, transformées en transport de troupes ou en croiseurs auxiliaires, les magnifiques unités familières à nos côtes vont pour la plupart rejoindre le fond de l'océan. La Cunard perd quatre navires dévoués au service canadien, le Canadien Pacifique, qui avait absorbé la ligne Allan en octobre 1915 en perd onze et la Donaldson, engagée depuis longtemps dans le commerce canadien en perd huit. (15) Le destin semble s'acharner sur certains navires: Le Montrose du Canadien Pacifique dont le nom est relié à Pointe-au-Père grâce à l'affaire Crippen, échappe aux coups de l'ennemi. Rebaptisé le Forfar, il sera coulé par un sous-marin allemand le premier décembre 1940. (16)

Jusqu'en 1920, les paquebots survivants se chargent de rapatrier les dizaines de milliers d'hommes du contingent canadien en Europe. Le service régulier ne tarde pas à renaître et en 1921 au moins cinq compagnies de paquebots-poste sont à l'oeuvre. (17) Il faut cependant reconstituer la flotte et les chantiers maritimes se convertissent vers une production de temps de paix. De grands paquebots, cédés par l'Allemagne à titre de dédommagement de guerre, fondent l'ossature des nouvelles flottes. Comme les Américains ont hérité du Leviathan de 54,000 tonnes (l'ex Vaterland) et les Anglais du Majestic de 56,000 tonnes (l'ex Bismarck) (18), le Canadien Pacifique prend charge du Kaiserin Auguste Victoria de 25,000 tonnes qu'il rebaptise Empress of Scotland.

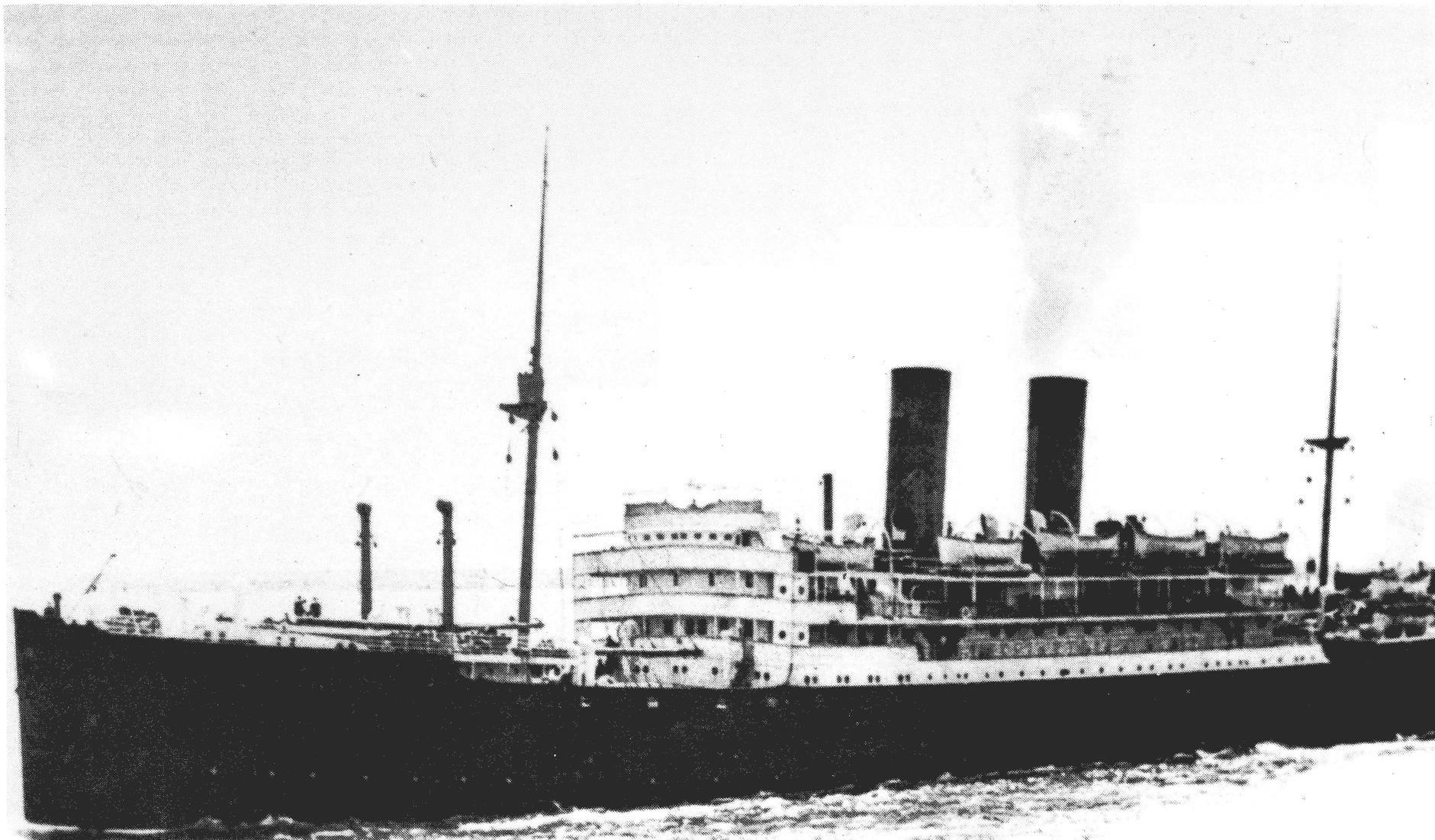
Le Canadien Pacifique accapare une portion grandissante du trafic passager. Alors qu'en 1905 cette compagnie disposait de 8 navires dont le plus grand jaugeait 9,674 tonnes, on la retrouve en 1925 forte de 13 paquebots jaugeant 9,750 tonnes pour le plus petit à 25,150 tonnes pour le plus gros (l'Empress of Scotland). (19) Aiguillonné par la course au tonnage que se livrent à cette époque les grandes nations maritimes sur la ligne de New York, le Canadien Pacifique lance en 1931 l'Empress of Britain, véritable hôtel flottant de 42,500 tonnes. Coulé par les Allemands en 1941, il aura été le plus grand paquebot engagé dans le trafic régulier sur le fleuve et de nombreux témoins de Pointe-au-Père et des alentours se souviennent du grand navire blanc qui venait relâcher en face de la pointe dans l'attente de son pilote.

Entre les deux guerres l'immigration perd de l'importance et l'on ne rapproche plus des records de 1913. A ce chapitre l'année 1925 sera la meilleure mais la rapidité, la sécurité et le confort des nouveaux paquebots attirent une nouvelle clientèle de gens d'affaires et de touristes aisés. A cette date, 180,000 passagers transatlantiques transitent par le port de Montréal et l'année 1930 sera la dernière à enregistrer plus de 100,000 voyageurs. L'immigration s'étant presque complètement tarie en 1939, on ne retrouve plus à Montréal que 50,000 passagers transatlantiques dont les arrivées et les départs s'équilibrent. (20)

Encore une fois la guerre. Pour la seconde fois en 20 ans, les paquebots reprennent le service, transportant des millions de soldats vers tous les champs de bataille du monde. Le Queen Mary de la Cunard remporte sans conteste la palme avec 765,000 hommes transportés à bon port mais son jumeau, le Queen Elizabeth n'est pas en reste s'adjugent un autre record pour une traversée avec 27,000 hommes à bord (21) Les navires canadiens, quoique moins prestigieux que leurs pendants de la ligne New York, n'en accomplissent pas moins un travail périlleux et la guerre prélève son tribut dans leur rang. Une fois le contingent rapatrié, en 1945, les navires survivants reprennent les liaisons transatlantiques régulières.



Le 12 mai 1912, le Royal George de la Canadian Northern Railway s'échoue à Saint-Laurent, sur l'île d'Orléans. Cet accident et plusieurs autres allaient provoquer la tenue de la commission d'enquête Lindsay en 1913. On retrouvera le Royal George dans la liste des navires rassemblés dans la Baie de Gaspé en septembre 1914 (Tiré de Ivan S. Brookes, The Lower St-Lawrence).



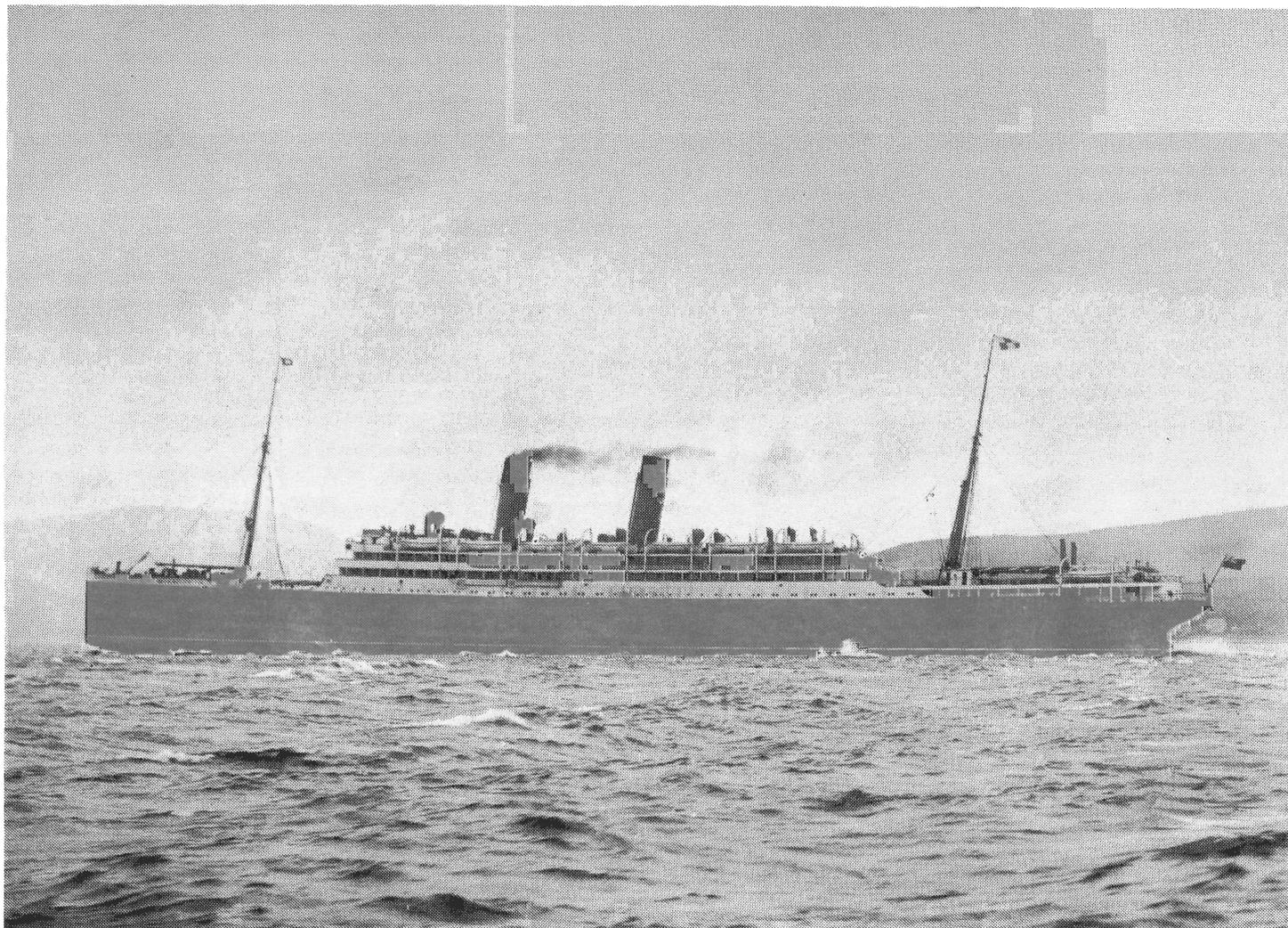
En 1911, la Compagnie Cunard est de retour sur le Saint-Laurent. L'Ascania est son premier paquebot affecté à cette ligne (Tiré de Ivan S. Brookes, The Lower St-Lawrence).

Tableau IV: Trafic régulier à Montréal de 1935 à 1939

Lignes océaniques	Lieux de destination
Cunard Whitestar	Glasgow, Belfast, Liverpool
Anchor-Donaldson	Londres, Le Havre
Far East	Extrême-Orient (Changai et Singapour)
Vancouver-St-Lawrence	Vancouver
Bristol City	Bristol
Ocean Steamship	Extrême-Orient
Canadien Pacifique	Glasgow, Liverpool, Irlande, Southampton, Cherbourg, Le Havre
Cair Thompson	Newcastle, Dundee
Canadien National	Antilles, Amérique du Sud, etc...
Head et Ellerman	Iles britanniques, France, Belgique, Hollande et Extrême-Orient
Furness Withy	Manchester
County	Angleterre, France, Belgique, Hollande
Hambourg-American	Allemagne
North German Lloyd	
Montreal Shipping	Ports Méditerranéens
Lloyd Mediterraneo	
Elder Dempster	Afrique et Inde
Ocean Dominion	Antilles
Canada Steamship	Anvers, Rotterdam, Hambourg

La prospérité des années '50 et la naissance du tourisme de masse amènent la dernière période faste des paquebots sur le Saint-Laurent et à la fin de la décennie une dizaine de grands navires assurent encore le service passager transatlantique sur une base régulière. Le Canadien Pacifique entretient deux paquebots de 25,500 tonnes, l'Empress of Britain et l'Empress of England et un navire de 20,000 tonnes l'Empress of France, survivant du dernier conflit mondial. L'Empress of Canada de 28,000 tonnes vient les rejoindre au début des années '60. La Cunard exploite quatre unités modernes: le Corinthia, le Saxonia, le Sylvania et l'Ivernia. L'Homéric et l'Italia de la Home Line viennent compléter la liste. (22) De plus, des compagnies comme la Shipping Limited et la Holland American Line exploitent des paquebots sur le Saint-Laurent mais sur une base moins régulière. (23)

Au cours des années 60, les avions réactés accaparent progressivement le marché des passagers transatlantiques et le Canadien Pacifique se départit de ses Empress de 1967 à 1971. La compagnie Cunard abandonne aussi son service passager. Aujourd'hui les Alexander Pouchkine, Michael Lermotov ou Stefan Batory ne fréquentent le Saint-Laurent que de façon occasionnelle. (24) Mais déjà en 1960, le déménagement de la station de pilotage de Pointe-au-Père aux Escoumins avait privé les habitants de la région du magnifique spectacle qu'offraient les grands paquebots arrêtés au large de la pointe.



L'Empress of Ireland , navire jumeau de l'Empress of Britain

# RÉFÉRENCES

## Les phares de Pointe-au-Père

1. William Wood, **The Logs of the Conquest of Canada**, Toronto, The Champlain Society, 1909, p. XVIII.
2. Canada, **Rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage** (Rapport Bernier), vol IV, **Étude sur le pilotage au Canada. Fleuve et Golfe Saint-Laurent**, Ottawa, 1970, p. 27-28.
3. Edward F. Bush, **Les phares du Canada**, dans **Lieux historiques canadiens**, no 9, Ottawa, Ministère des Affaires indiennes et du Nord, 1980, p. 63.
4. Encyclopaedia Britannica, **Lighthouse**, Londres, 1960, vol. 14, p. 84.
5. IBID.
6. Edward F. Bush, op. cit. p. 7.
8. Thomas E. Appleton, **Usque ad mare. A History of the Canadian Coast Guard and Marine**, Department of Transport, Ottawa, 1968, p. 107-109.
8. Edward F. Bush, op. cit. p. 7.
9. IBID, p. 14
10. IBIB. p. 65-67.
11. Joseph-Charles Taché, **Le Rapport Taché**. Tiré de **Appendice of the Journal of the Legislative Assembly of the Province of Canada**, 1850 Repris intégralement dans la **Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent**, vol VI, no 1, Janv-avril 1979.
12. J. Hamelin et Y. Roby, **Histoire économique du Québec. 1851-1896**, Montréal, Fides, 1971, p. 113.
13. Joseph Bouchette, **Description topographique de la province du Bas-Canada**, Londres, Faden, 1815, p. 567.
14. H.W. Bayfield, **Sailing Directions For the Gulf and River St-Lawrence**, vol. 1 2ième édition, Londres, 1843, p. 92-95.
15. Edward F. Bush, op. cit. p. 30.
16. IBID. p. 63
17. Thomas E. Appleton, op. cit. p. 105.
18. Edward F. Bush, op. cit. p. 18.
19. Archives publiques du Canada (APC), RG12, vol 1503, dossier 7952-F2, **Notice to Mariners**, no 68 de 1890.
20. APC, RG 11, vol, 233, dossier 45 809, Correspondance du Ministère des Travaux Publics.
21. Collaboration, **Une Lumière sur la côte**, Pointe-au-Père, La Corporation des Fêtes du Centenaire, 1982, p. 195-196.
22. APC, RG 12, vol 1531, dossier 7904-S2, **Father Point Light**.
23. APC, RG 12, vol 1503, dossier 7952-F2, Extrait du rapport de M. Gregory du 31 juillet 1889.
24. IBID. Lettre de M. Gregory au Ministre de la Marine, le 23 juillet 1889.
25. IBID. Revolving apparatus required from E. Chanteloup for Father Point Light.
26. IBID. Lettre de l'agent du Ministère de la Marine au Ministre de la Marine, le 25 mars 1891.
27. Edward F. Bush, op. cit. p. 18.
28. Canada, Parlement, **Documents parlementaires**, 1903, no 21, Rapport de l'ingénieur en chef, p. 45.
29. IBID.
30. Rapport Bernier, p. 61.
31. APC RG 12, vol 1531, dossier 7904-S2, Lettre du secrétaire-trésorier de la Corporation des commissaires du Havre de Québec à M. Lane, avocat, le 20 juin 1902.
32. Canada, Parlement, **Documents parlementaires**, 1910, no 21, rapport de l'ingénieur en chef, p. 68.
33. Edward F. Bush, op. cit. p. 16.
34. Encyclopaedia Britannica, **Lighthouse**, Londres, 1960, vol 14, p. 91.
35. IBID. p. 92 et Edward F. Bush, op. cit. p. 108.
36. Edward F. Bush, op. cit. p. 33.
37. Canada, **Livres des feux, des bouées et des signaux de brume, côte de l'Atlantique, 1972**, Ottawa, Ministère des Transports (Marine).
38. APC. **Commission des lieux et monuments historiques du Canada**, novembre 1976.
39. Collaboration, **Une Lumière sur la côte**, op. cit. p. 199-200.
40. Edward F. Bush, op. cit. p. 24.
41. Canada, **Livre des feux, des bouées et des signaux de brume, côte de l'Atlantique, 1976**, Ottawa, Transport Canada (Marine).

## Les systèmes sonores

1. Jean-Claude Lasserre, **Le Saint-Laurent, grande porte de l'Amérique**, Ville Lasalle Hurtubise HMH, 1980, p. 469.
2. Encyclopaedia Britannica, **Lighthouse**, Londres, 1960, vol 14 p. 96.
3. Collaboration, **Une Lumière sur la côte**, op. cit. p. 204.
4. Thomas E. Appleton, op. cit. p. 113.
5. Encyclopaedia Britannica, **Lighthouses**, Londres, 1960, vol 14 p. 96-97.
6. Canada, Parlement, **Documents parlementaires**, 1903, no 21, rapport de l'ingénieur en chef, p. 46.
7. Edward F. Bush, op. cit. p. 24.
8. Canada, Parlement, **Documents parlementaires**, 1904, no 21, rapport de l'ingénieur en chef, p. 58.
9. Canada, Parlement, **Documents parlementaires**, 1905, no 21, rapport de l'ingénieur en chef, p. 61.
10. Encyclopaedia Britannica, **Lighthouses**, Londres, 1960, vol 14, p. 97.
11. Canada, Parlement, **Documents parlementaires**, 1910, vol 21 appendice II, p. 176.
12. Edward F. Bush, op. cit. p. 24.
13. IBID. p. 26.
14. Entrevue avec M. Charles-Auguste Lavoie, le 22 avril 1983.

## Les gardiens de phares

1. Edward F. Bush, op. cit. p. 67.
2. IBID.
3. Damase Potvin, **Le Saint-Laurent et ses îles**, Québec, Garneau, 1945, p. 227.
4. IBID. p. 228.
5. Edward F. Bush, op. cit. p. 32.
6. Thomas E. Appleton, op. cit. p. 107-109.
7. Collaboration, **Une lumière sur la côte**, op. cit. p. 443.
8. **Le Progrès du Golfe**, 30 janvier 1914.
9. Edward F. Bush, op. cit. p. 32.
10. Collaboration, **Une Lumière sur la côte**, op. cit. p. 201.
11. IBID.
12. IBID. p. 202.
13. IBID. p. 202-203.
14. Ivan S. Brookes, **The Lower St-Lawrence**, Freshwater Press Inc. Cleveland, 1974, p. 254.
15. Entrevue avec M. Charles-Auguste Lavoie, le 22 avril 1983.

## La station Marconi

1. Canada, Parlement, **Documents parlementaires**, 1910, no 21, annexe 17, Rapport du surintendant des stations de télégraphie sans fil du gouvernement, p. 219.
2. Edward F. Bush, op. cit. p. 32.
3. Pierre Grimal et al. **Dictionnaire des Biographies**, Paris, P.U.F., 1958, vol 11, p. 968.
4. Robert Collins, **A Voice from Afar, The History of Telecommunications in Canada**, Toronto, McGraw-Hill Ryerson Ltd, 1977, p. 162-163.
5. Thomas E. Appleton, op. cit. p. 164.
6. Robert Collins, op. cit. p. 164.
7. James Croall, **Fourteen Minutes**, London, Sphere Books Limited, 1978, p. 75-80.
9. Collaboration, **Une Lumière sur la côte**, op. cit. p. 206-207.
9. "Bonne nouvelle pour les radiophiles" dans **Le Progrès du Golfe**, 4 mars 1927.
10. Collaboration, **Une Lumière sur la côte**, op. cit. p. 207.
11. IBID.

## Le pilotage

1. Canada, Gouvernement, **Rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage** (Rapport Bernier), Vol IV, **Étude sur le pilotage au Canada. Fleuve et Golfe Saint-Laurent**, 1970, p. 24.
2. IBID. p. 25-26.
3. Jacques Cartier, **Voyages en Nouvelle-France**, Cahiers du Québec, Hurtubise HMH, 1977, p. 79-80.
4. Rapport Bernier, p. 25.
5. Jean Lafrance, **Les épaves du Saint-Laurent (1650-1760)**, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 1972, p. 124.
6. William Wood, **The Logs of the Conquest of Canada**, Toronto, The Champlain Society, 1909, p. 90.
7. IBID. p. 124.
8. Rapport Bernier, p. 27.
9. IBID.
10. Joseph D. Michaud, **Le bic, Les étapes d'une paroisse, tome I**, Québec, Ernest Tremblay, 1925, p. 147-148.
11. Rapport Bernier, p. 28-29.
12. Joseph D. Michaud, op. cit. p. 158.

13. Marguerite Dumouchel-Butler, **William (Guillaume Ross)** dans **Mémoires de la Société Généalogique Canadienne-Française**, Vol XXV, no. 3, juillet-août-septembre 1974.
14. Rapport Bernier, p. 30.
15. Jean-Claude Lasserre, op. cit. p. 203.
16. Thomas F. Appleton, op. cit. p. 17.
17. Rapport Bernier, p. 37-38.
18. IBID. p. 35.
19. J. Hamelin et Y. Roby, op. cit. p. 107.
20. Rapport Taché dans **Revue d'histoire du Bas Saint-Laurent**, vol. VI no. 1 Janv.-Avril 1979 p.
21. Rapport Bernier, p. 41-42.
22. IBID. p. 43-46.
23. IBID. p. 53.
24. APC RG 12, vol 1531, dossier 7904-S2. Lettre du secrétaire-trésorier de la Corporation des Commissaires du havre de Québec à M. Lane, avocat, le 20 juin 1902.
25. Mgr Antoine Gagnon, **Histoire de Matane**, Matane, Société d'histoire de Matane, 1977, p. 328.
26. Joseph Bouchette, op. cit. p. 566-567.
27. Pierre-George Roy, **La Trinity House ou la Maison de la Trinité de Québec**, dans **Bulletin de recherches historiques**, Lévis, 1918, Vol 24, no 4, p. 148-149-189-190-222.
28. H.W. Bayfield, **The St-Lawrence Pilot**, Vol 1, 4 éd., Londres, 1860, p. 41.
29. Rapport Bernier, p. 42.
30. Archives de l'Archevêché de Rimouski, A Deep Water Pier at Father Point, on the Lower St-Lawrence Badly Needed, p. 2.
31. Rapport Bernier, p. 52-53.
32. IBID. p. 54
33. Canada, Parlement, **Documents parlementaires** 1910, no 21, Rapport de l'inspecteur des coques, p. 31.
34. Rapport Bernier, p. 55.
35. IBID. p. 56
36. IBID. p. 62-68.
37. APC, RG 43, Vol 321, dossier 56 884. **Avis aux Marins** no 77 de 1922, Département de la Marine et des Pêcheries, Ottawa, 23 décembre 1922.
38. **Montreal Gazette**, 26 juin 1923.
39. **Lloyd's Register of Shipping**, Londres, Lloyds Register of Shipping, 1928.
40. Raoul Blanchard, **L'Est du Canada français**, Province de Québec, Montréal. Beauchemin, 1935, p. 170.
41. Collaboration, **Une Lumière sur la côte**, op. cit. p. 183-185.
42. Winter port set for Father Point, Chronicle Telegraph, 7 juillet 1959.
43. Rapport Bernier, p. 81.

#### Les malles européennes à Rimouski

1. **Encyclopaedia Britannica**, "Postal Services", Londres, 1969, vol 18, p. 314.
2. J. Hamelin et Y. Roby, op. cit. p. 113.
3. William Smith, **Canada and its provinces. The Post Office 1763-1912**, Toronto, Publishers Association of Canada Limited, 1914, p. 643.
4. Canada Parlement, **Documents parlementaires**, 1883-1895, no 24, Report of the Postmaster General.
5. APC RG 3 Register of mail service, 1888-1902, p. 83.
6. Canada, Parlement, **Documents parlementaires**, 1897-1908, no 24, Report of the Postmaster General.
7. APC RG 3 vol 620, dossier 20050, Articles of agreement between Minister of Trade and Commerce and Messrs H. and A. Allan (SS CO.) for conveyance of mails to and from Great-Britain.
8. APC. RG 3 vol 622, dossier 29719, Lettre de M. Andrew A. Allan à l'honorable Rodolphe Lemieux, Maître de Poste en chef, le 31 juillet 1907.
9. Canada, Parlement, **Documents parlementaires**, 1908, no 24, Report of the Postmaster General.
10. APC. RG 3, vol 522, dossier 29719, Résolution du conseil de la municipalité de la ville de St-Germain de Rimouski, jeudi premier août 1907.
11. IBID.
12. APC. RG 3, vol 622, dossier 29719, Lettre du capitaine L.E. Laroche au Maître de Poste en chef, le 22 août 1907.
13. APC. RG 3, vol 622, dossier 29719, Télégramme au Maître de Poste en chef par A. Gobeil, le 29 août 1907.
14. APC. RG 3 vol 622, dossier 35793, Rapport sur le temps de retenue des navires du Canadien Pacifique à Rimouski.
15. APC. RG 3, vol 622, dossier 38877, Lettre de F.A. Rochester, inspecteur, au Maître de Poste en chef, le 20 septembre 1909.
16. Les malles européennes et le Port de Rimouski, dans le Progrès du Golfe, 19 mai 1911.
17. IBID.

18. Ivan S. Brookes, op. cit. p. 219.
19. IBID. p. 43.
20. Canada, Parlement, **Documents parlementaires**, 1917, Report of the Postmaster General.
21. APC. RG 3, vol 646, dossier 93976, Lettre de F.C.T. O'Hara, ministre "Deputy Postmaster General", à l'honorable A. K. McLean.

#### Les paquebots sur le fleuve

1. Fernand Ouellet, **Histoire économique et sociale du Québec 1760-1850; structure et conjoncture**, Montréal, Fides, 1971, p. 472.
2. James Dugan, **The Great Iron Ship**, New-York, Harper S. Brothers, 1953, p. 99-100.
3. Benoît Brouillette, **Le port et les transports**, dans **Montréal économique**, Collection "Études sur notre milieu" sous la direction de Esdras Minville. Montréal, Fides. 1943. p. 145.
4. J. Hamelin et Y. Roby, op. cit. p. 113.
5. IBID.
6. Jean-Claude Lasserre, op. cit. p. 281.
7. IBID. p. 283.
8. IBID. p. 281-282
9. J. Hamelin et Y. Roby, op. cit. p. 115.
10. Canada, Parlement, **Documents parlementaires**, 1904, no 21, annexe 4, p. 87.
11. Ivan S. Brookes, op. cit. p. 43.
12. Raoul Crabbé, **La conquête sur l'Atlantique**, Namur, Les éditions du Soleil Levant, 1957, p. 166.
13. APC. RG 3, vol 620, dossier 20050, 2 novembre 1903, Articles of agreement between Minister of Trade and Commerce and Messrs H. and A. Allan (SS CO.) for conveyance of mails to and from Great Britain.
14. Ivan S. Brookes, op. cit. p. 218.
15. IBID. p. 43.
16. Joseph Schull, **Lointains navires**, Ottawa, Ministère de la défense, 1953, p. 59.
17. APC, RG 3, vol 646, dossier 93976, Lettre de F.C.T. O'Hara "Deputy Postmaster General" à l'honorable A.K. McLean.
18. Raoul Crabbé, op. cit. p. 130-131.
19. Jean-Claude Lasserre, op. cit. p. 283.
20. Raoul Blanchard, **L'Ouest du Canada français, Montréal et sa région**, Montréal Beauchemin, 1953, p. 313.
21. Raoul Crabbé, op. cit. p. 141.
22. Jean-Claude Lasserre, op. cit. p. 514.
23. Entrevue avec M. Jacques Raymond, répartiteur pour Transport Canada à Pointe-au-Père et aux Escoumins, Février 1983.
24. Jean-Claude Lasserre, op. cit. p. 514-515.

#### James Cook, hydrographe du Saint-Laurent

1. Canada, Rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage. (Rapport Bernier) Vol. IV, Etude sur le pilotage au Canada, Fleuve et Golfe Saint-Laurent, p. 24-25.
2. **Encyclopaedia Britannica**, vol. 6, **Cook, James**, Enc. Brit., Toronto, 1960, p. 370.
3. Maurice Thiery, **La vie et les sondages du capitaine Cook**, Paris, Editions Pierre Roger, 1929, p. 26.
4. William Wood, **The logs of the Conquest of Canada**, Toronto, the Champlain Society, 1909, p. 90
5. Maurice Thiery, op. cit. p. 28-29
6. William Wood, op. cit. p. XXII
7. Ibid. p. XXVI
8. Ibid. p. XXIII



3,95 \$