

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^{ème} 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^{ème} 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)



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^{ème} 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

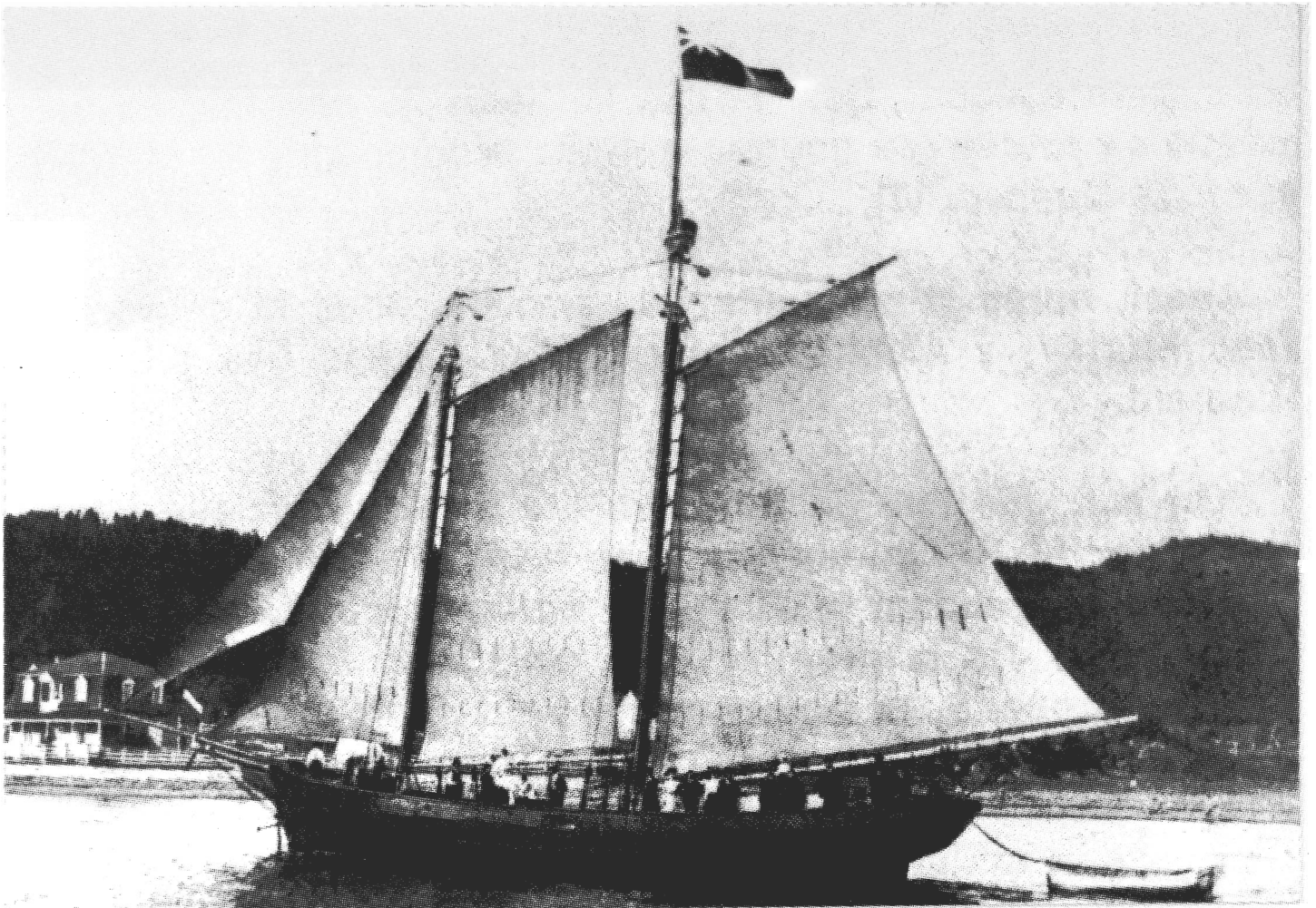
britannique, prend donc la direction du pilotage sur le fleuve en 1805. Le gouvernement se réserve un droit de regard sur ses activités. (16) Le mandat de la corporation ne se limite pas à la surveillance du service de pilotage; la corporation s'occupe aussi de l'établissement et de l'entretien des aides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

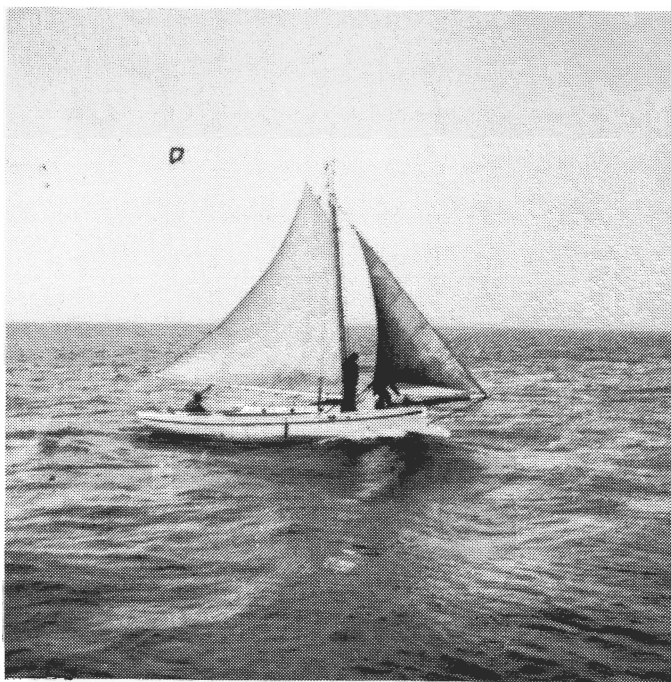
La Corporation des pilotes répond que Pointe-au-Père n'est pas une station de pilotage, qu'elle n'est pas dans la limite de pilotage du district de Québec, de telle sorte que les pilotes ne sont pas du tout obligés de s'y rendre et qu'ils le font seulement pour accommoder les compagnies de navigation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

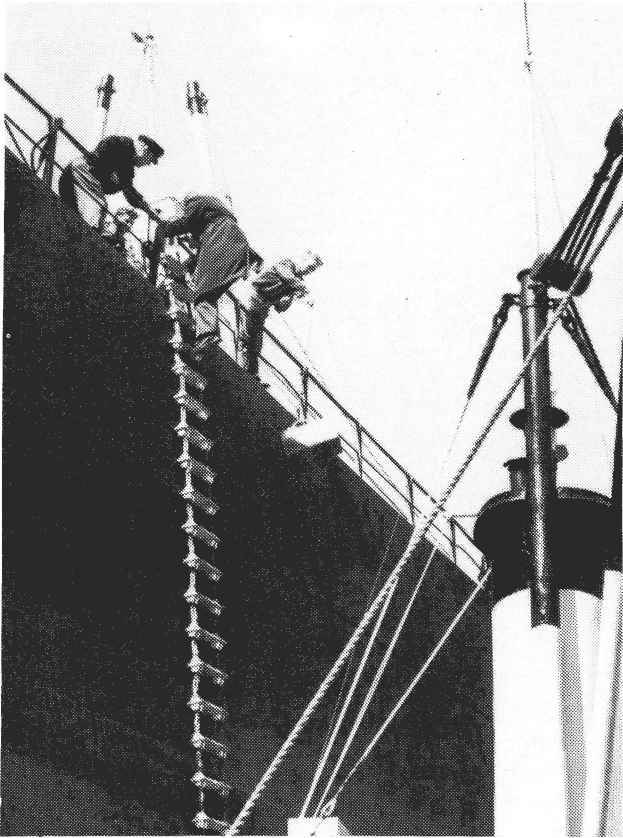
Secrétaire-trésorier" (24) *



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.

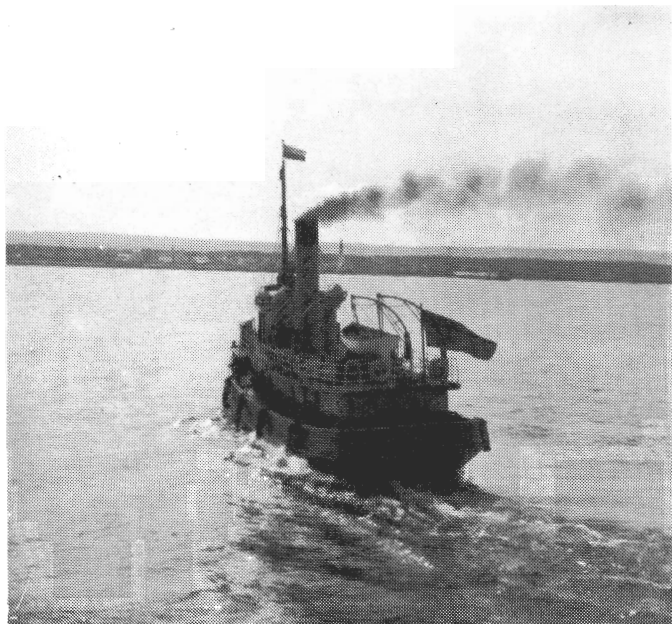
Plus de 400 océaniques font annuellement de Pointe-au-Père leur unique escale entre Québec et l'Europe et au cours des 30 dernières années quelque 26,000 passagers et 10,400 pilotes y ont été débarqués ou embarqués sur des bateaux non-pontés. (...)" (30) *

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 insouciante 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.

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