

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 acceptèrent 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^{ème} 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:

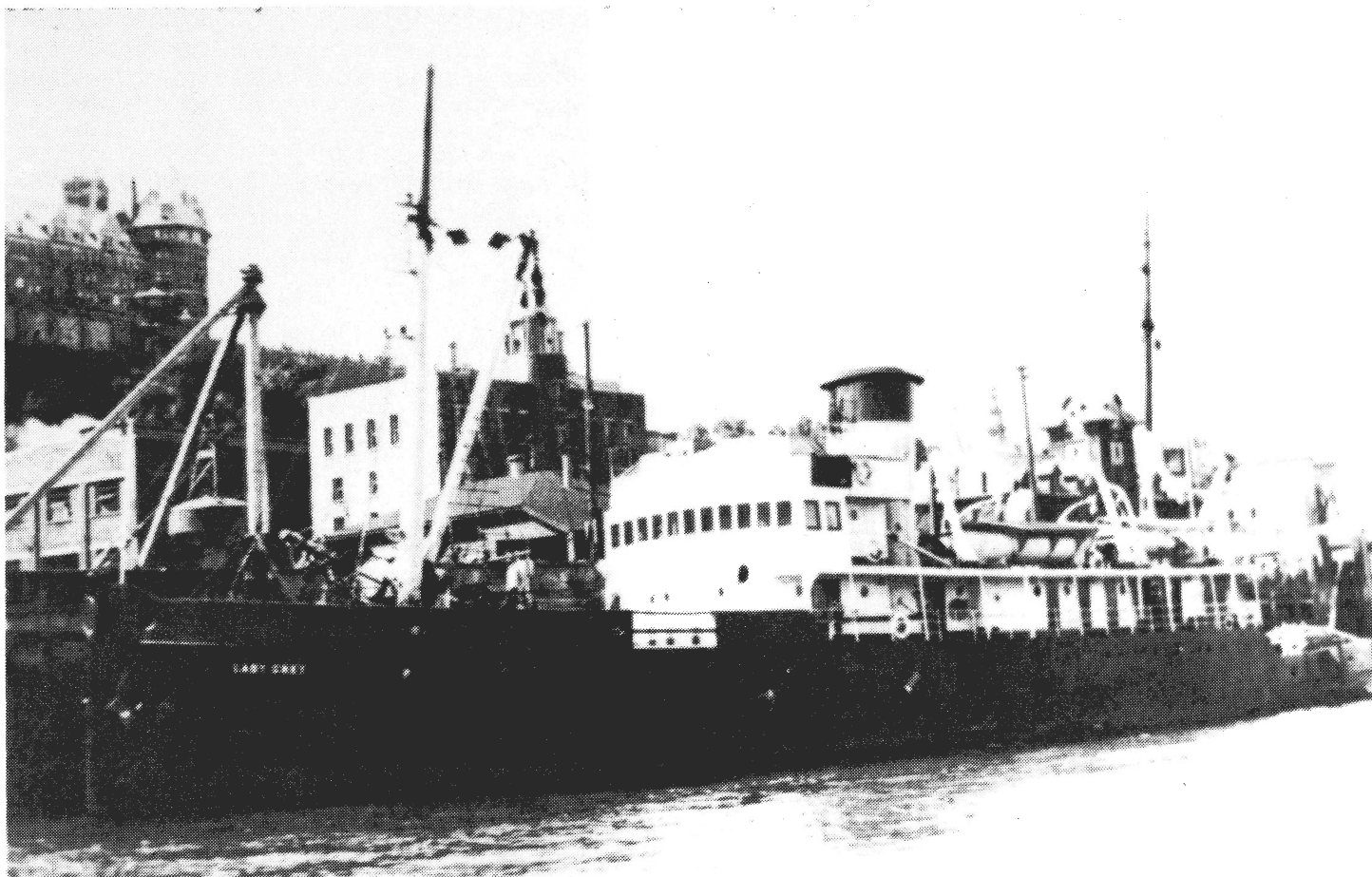
"Durant la guerre, le gardien du phare devait effectuer une surveillance aérienne. Aux heures convenues, ici c'était 11 heures, 3 heures et 6 heures, on recevait un code transmis par la radio. Il fallait camoufler et cela nous rendait nerveux. Un jour, par mer calme, assis devant le

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).

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 reten- tion des navires du Canadien Pacifique à Rimouski.
15. APC. RG 3, vol 622, dossier 38877, Lettre de F.A. Rochester, ins- pecteur, 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, minis- tre "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. Bro- thers, 1953, p. 99-100.
3. Benoît Brouillette, **Le port et les transports**, dans **Montréal économique**, Collection "Études sur notre milieu" sous la direc- tion 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 "De- puty 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 pilo- tage. (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