

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.

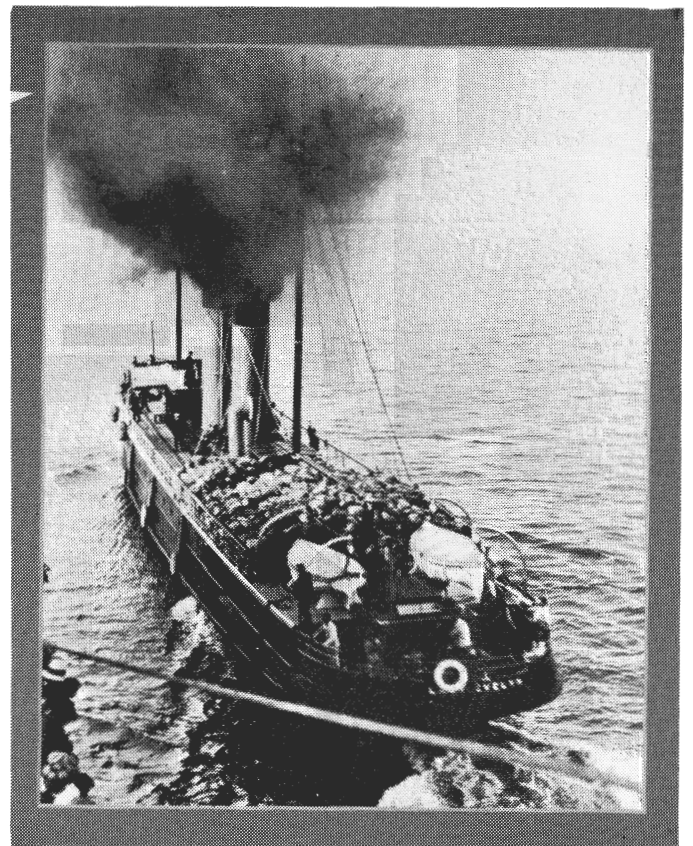
F.A. Rochester
Inspecteur" (15)*

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.

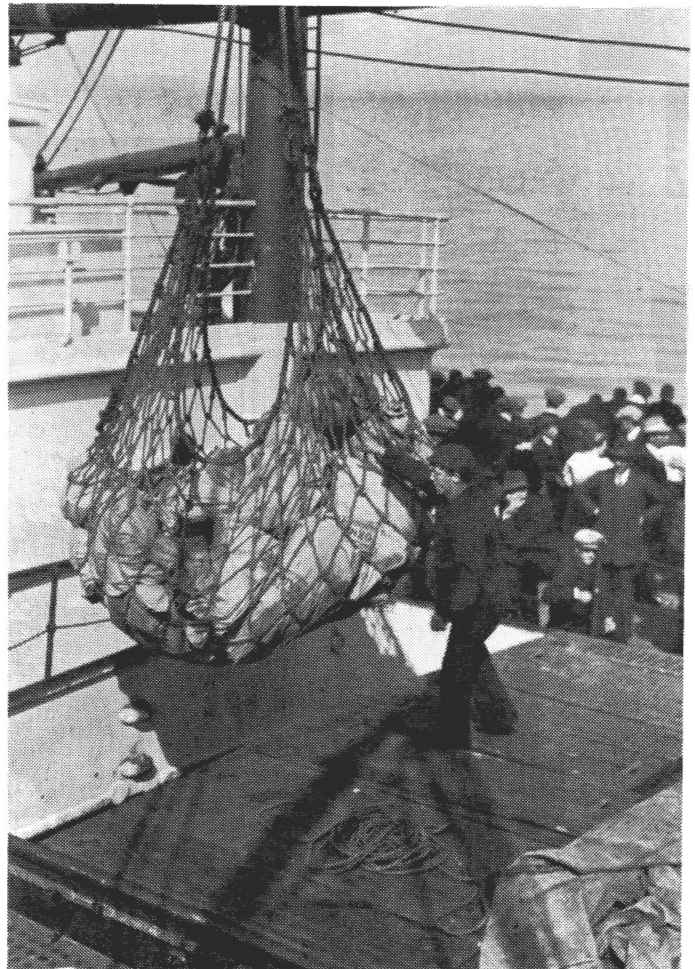
Le transport transatlantique du courrier est complètement bouleversé dès le déclenchement de la guerre. Les paquebots-poste sont réquisitionnés comme transports de troupes ou comme croiseurs auxiliaires et l'horaire si précis mis en place tout au long des années de paix ne peut plus être respecté. Dès 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).

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