

UN PORT DE MER A POINTE-AU-PERE, BIC OU RIMOUSKI?

Vers le milieu du XIX^e siècle, le développement des voies de communication dans le Bas St-Laurent était primordiale pour l'économie de notre région. Entre Québec et Trois-Pistoles, la construction du chemin de fer "Intercolonial Railway" était en voie de réalisation. Or, ce chemin de fer, devait être mis en relation avec un port de mer. Ce port de mer devait "...mettre le Canada en rapport direct avec l'Europe..." (1) Ce port était donc d'une importance extrême et ce, non seulement pour le Bas St-Laurent, mais pour le Québec et le Canada tout entier.

Il fallait donc choisir un emplacement adéquat pour une telle entreprise. C'est ici que les conflits d'intérêt surviennent car trois endroits se disputent pour l'obtention du port, tout en étant bien conscients des avantages économiques qu'une telle innovation amènerait chez eux. Pointe-au-Père, Rimouski et Bic se disputent le site. Cependant, c'est surtout entre Rimouski et Bic qu'il y aura conflit.

Pour James Smith, (professeur au collège de Rimouski) ardent défenseur de la cause rimouskoise, c'est Rimouski qui était l'endroit idéal. Etant donnée la topographie des lieux, le port de Rimouski pourrait être considéré comme un "hâvre de refuge" pour les navires. Il y a un vaste bassin entre la "terre du sud et l'extrémité est de St-Barnabé." (2) Ce vaste bassin, est abrité à partir de l'est de l'île St-Barnabé, en passant par l'Eglise de Rimouski et la Pointe-au-Père. Il est propre au mouillage des vaisseaux. "Au Sud-est de la pointe est de l'île St-Barnabé, il y a un quai." (3) Ce quai prolonge le bassin. Il faudra allonger ce quai et lui jeter un pilier,

de manière à briser la mer de ce côté, et sur lequel on pourra placer un dépôt de combustibles pour les vapeurs venant de l'Océan, ou du Golfe, on aura le hâvre à la fois le plus sûr, le plus vaste, le plus commode et le moins dispendieux à compléter, vû le grand quai déjà construit, qu'il soit possible de trouver dans le bas du fleuve. [4]

Celui qui avait fait ces observations, avait cru bon de les faire approuver par 16 pilotes et capitaines de vaisseaux du fleuve St-Laurent.

M. Smith était convaincu qu'il y avait un très grand intérêt économique à la construction d'un port de mer à Rimouski. L'intérêt commercial était lié aux mines de fer de la côte nord. Avec l'exploitation des mines de fer cette industrie "amènera la navigation d'hiver qui la mettra en communication avec la voie ferrée construite jusqu'à Rimouski et fera alors l'exportation du fer, d'où une source de revenus considérables pour le chemin de fer projeté." (5)

Puis, sur les rivages du St-Laurent, s'élèvera bientôt la construction des vaisseaux en fer. Enfin, il a insisté sur la

nécessité d'un port de mer en communication avec le chemin de fer à cause des pêcheries de la côte nord et de celles du sud jusqu'à Gaspé.

Tout ce plaidoyer en faveur d'un port dans le Bas St-Laurent eût pour effet de faire présenter les requêtes au gouvernement fédéral.

Les premiers jalons furent posés en 1850, mais ce n'est qu'en 1854-1855 que le port était ouvert à la navigation, à la suite des démarches répétées et opiniâtres du député d'alors, M. Joseph-Charles Taché. Mais le quai à eau profonde favorisant l'arrêt des paquebots, ne devint une réalité que vers 1912. [6]

En exposant ainsi sa façon de voir les choses sur l'utilité du port de Rimouski, James Smith était venu en conflit avec les gens du Bic qui considéraient que l'emplacement de ce site était supérieur à celui de Rimouski.

Le Bic, suivant James Smith ne pourra jamais être un port de mer à cause des écueils qui avoisinent l'île du même nom. Le Bic, ajoute-t-il, dont l'aspect sauvage étonne l'imagination et fait l'admiration des voyageurs, ne saurait être qu'un lieu de repos et de contemplation pour le poète ou l'écrivain, ou de méditation pour le solitaire. [7]

M. J.B. Chamberland répliqua en faveur du Bic. Il publia une brochure en faveur d'un hâvre dans le Bas du fleuve. Cependant, c'est le capitaine Henry H. Bayfield, qui a apporté le plus d'arguments en faveur du Bic. Par contre, il disait aussi: qu'il ne croyait pas que les vaisseaux sans pilotes puissent passer entre l'île du Bic et la terre principale dans les temps brumeux à moins qu'ils ne soient très bien informés des lieux. (8) Le seul endroit où un grand vaisseau pourrait entrer, c'est "le petit bassin compris entre le Cap-Enragé, l'Islet Brûlé." (9) Là encore, la profondeur n'est pas suffisante et le fond est hérissé de nombreux rochers. M. Henry Bayfield semble plutôt vouloir recommander ce quai comme étant "un lieu sûr et commode pour les vapeurs et autres vaisseaux côtiers employés au transport des passagers et des produits de la campagne entre les paroisses d'en bas et Québec." (10) Mr. Bayfield ne semble donc pas avoir recommandé ces lieux pour un terminus de chemin de fer, mais plutôt pour le commerce local.

Ainsi, Bic n'eût jamais le port de mer qu'il espérait. Un quai fut construit par la suite par le gouvernement fédéral. On crut alors la cause gagnée, mais une violente tempête renversa ce quai peu après.

Marguerite Garon, étudiante
UQAR, Rimouski.

REFERENCES:

1. James Smith, **Hâvre de refuge. Rimouski vs Bic et Chemin de fer des Trois-Pistoles**, Québec, Des Presses de E.R. Fréchette, 1856, p. 3.
2. **Ibid.**, p. 7.
3. **Ibid.**, p. 8.
4. **Ibid.**
5. Mgr R. Ph. Sylvain, "Un défenseur du port de Rimouski: James Smith", dans **Le Progrès du Golfe**, 19 juin 1936, p. 3.
6. "Depuis cent ans, le port de Rimouski a pris de l'expansion", dans **Le Progrès du Golfe**, 16 juin 1954, p. 1.
7. R. Ph. Sylvain, **Op. Cit.**, p. 3.
8. Tiré de **The Intercolonial in connexion with a harbour at Rimouski**, Rimouski, The Printing Office of **La Voix du Golfe**, 1869, p. 8.
9. James Smith, **Op. Cit.**, p. 5.
10. **Idib.**, p. 6.