

# La station Marconi

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

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

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

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

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

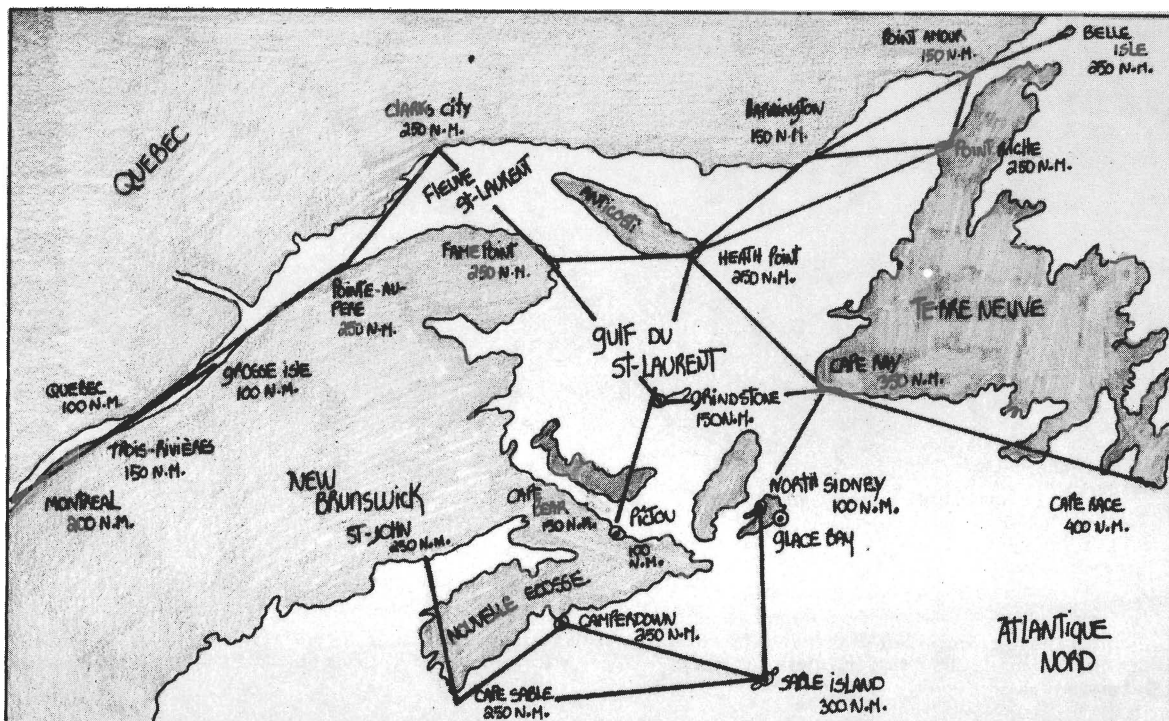
Toutes ont fonctionné de façon satisfaisante.

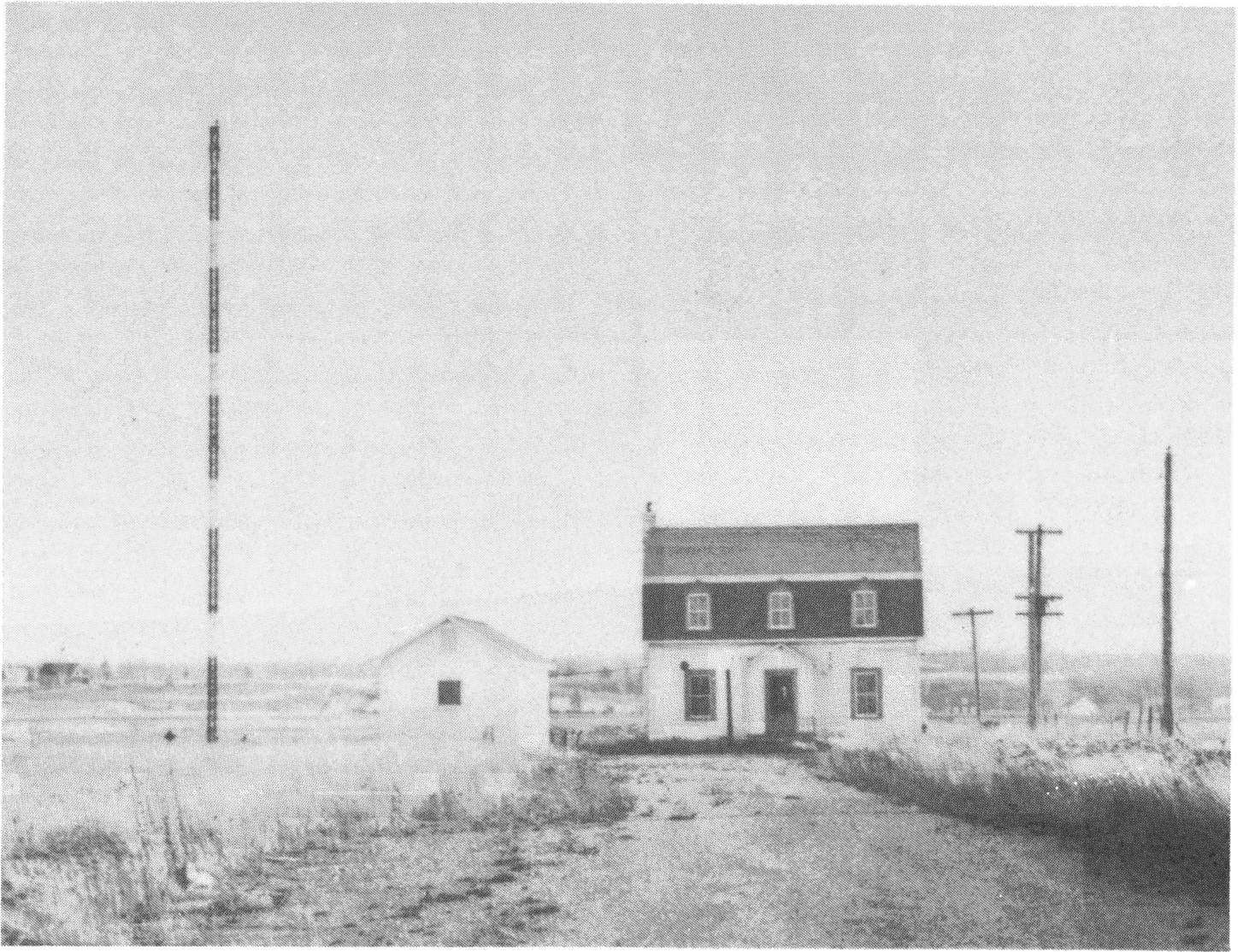
C. Doutré  
Surintendant des stations  
de télégraphie sans fil  
du gouvernement (1)

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



# 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