

Les paquebots sur le fleuve

Pendant plus d'un siècle les paquebots ont sillonné le fleuve Saint-Laurent, transportant des millions d'immigrants en provenance d'Europe. A plus d'un titre Pointe-au-Père est redevable à l'époque des grands paquebots. La décision de la Montreal Ocean Steamship Company d'entretenir des pilotes spéciaux et d'ériger un phare à Pointe-au-Père a consacré la vocation maritime de la pointe. Pour des centaines de milliers d'immigrants et de passagers transatlantiques l'arrêt du navire à Pointe-au-Père pour l'accostage du bateau-pilote a constitué le premier lien avec le Nouveau-Monde.

De 1852, date d'incorporation de la plus ancienne et la

plus puissante compagnie de paquebots au Canada avant la première guerre mondiale, à 1971, date du retrait du dernier navire du Canadien Pacifique sur la route de l'Atlantique nord, une époque à vécu. La voie laurentienne a connu la même vogue et le même déclin en ce qui a trait au transport des passagers que les autres grands axes maritimes. Les compagnies de paquebots, déjà secouées par les deux grandes guerres et la baisse de l'immigration ont reçu un coup fatal des lignes d'aviation transatlantiques. Mais de 1859, date de l'érection du premier phare à 1959, alors qu'elle perd la station de pilotage, Pointe-au-Père aura vécu l'époque des paquebots de façon intense.



En 1938, le roi Georges VI et la souveraine sont en visite au Canada. L'Empress of Australia, ayant à son bord le couple royal, remonte le fleuve escorté des croiseurs britanniques Southampton et Glasgow. Le 18 mai, l'escadre vient chercher les pilotes Albert Lachance et Auguste Santerre à Pointe-au-Père. Nous reconnaissons, de gauche à droite, L'Empress of Australia, l'Abraham Martin I, le Citadelle et un des croiseurs. (Collection Centenaire de Pointe-au-Père).

Au Canada, le transport des passagers est intimement lié au développement de l'immigration. Pour les immigrants de la première moitié du XIX^{ème} siècle, la traversée de l'océan était une épreuve synonyme de danger et de maladie. Durant les années 1840 le port de Québec reçoit en moyenne plus de 35,000 immigrants annuellement (1). Entassés à 300 ou 400 sur de petits navires, ils constituent la cargaison de retour des océaniques engagés dans le transport du bois du Canada à l'Angleterre. Des milliers meurent du choléra durant la traversée ou à la station de quarantaine de Grosse-Ile. Quelques années plus tard, la situation s'est complètement modifiée. Des navires en acier propulsés à la vapeur assurent le service régulier des deux côtés de l'Atlantique, transportant le courrier et les passagers à une vitesse inimaginable quelques années plus tôt. En 1861, le "Great Eastern", un mastodonte de 22,000 tonnes, mouille dans le port de Québec après avoir traversé l'océan en 8 jours et 6 heures avec plus de 3,000 personnes à bord. (2) L'ère des paquebots modernes était née, ère qui allait permettre une révolution dans le trafic passager transatlantique.

Pendant le siècle et demi d'occupation française de 1608 à 1760, à peine quelques milliers d'immigrants traversent l'Atlantique et remontent le fleuve. En comparaison, en 1913 seulement, année record, plus de 400,000 immigrants, la majorité en provenance d'Europe, déferlent sur le Canada (3) On peut estimer que la plupart d'entre eux empruntent le fleuve jusqu'à Québec ou Montréal. De 1852 à 1915, la "Compagnie des paquebots-poste de Montréal", ou la "ligne Allan" est au centre de cette révolution et l'histoire de ses succès est aussi un peu l'histoire maritime de Pointe-au-Père. A cette époque, les armateurs ont un poids auprès du gouvernement que leur envieraient aujourd'hui bien des capitaines d'industries et Pointe-au-Père profite pendant un demi-siècle des pressions répétées des frères Allan en sa faveur.

La métropole britannique avait bien tenté dans les années 1340 d'intéresser la compagnie "Cunard" à la liaison Grande-Bretagne-Canada mais l'essai avait fait long feu. Une seconde tentative, subventionnée par le gouvernement de l'Union avait échoué, la compagnie choisie ne pouvant respecter l'horaire. C'est alors qu'entrent en scène les frères Hugh et Andrew Allan qui, à la tête d'une groupe d'hommes d'affaires de Québec, Montréal et Kingston, fondent le 10 novembre 1852, la "Montreal Ocean Steamship Company". (4)

Les frères Allan font construire en Écosse deux paquebots de fer, le CANADIAN et l'INDIAN. En 1855, leur compagnie possède quatre paquebots. L'année suivante, un contrat lie cette compagnie au gouvernement de l'Union pour le transport du courrier selon le système adopté par les postes britanniques: des compagnies de paquebots rapides prévoient un espace sur leurs navires pour le transport des malles royales et ces compagnies sont subventionnées. La vitesse est un élément primordial et les navires en fer et à hélice de la compagnie des frères Allan font tout pour respecter l'horaire. Cette entreprise croit à un rythme accéléré, reflétant bien l'intensification des échanges entre le Canada et l'Europe. "En 1860, elle inaugure une liaison hebdomadaire avec Liverpool; en 1862, une ligne Glasgow-Montréal (hebdomadaire en 1872), en 1876, une ligne Glasgow-Amérique du Sud, en 1871 une ligne Glasgow-Boston et Montréal-Londres. En 1871, elle absorbe la State Line qui assure la liaison entre Glasgow et New-York, la Royal Exchange Shipping et enfin la Hill Line. En 1897, elle devient la Allan Steamship Line." (5)

En 1888, cette compagnie possède trente paquebots jaugeant 96,820 tonneaux, ainsi que douze "clippers" et

d'autres types de navires. (6) Le nombre croissant des passagers transportés par la ligne Allan nous donne une bonne idée de la progression de ses affaires:

Années	Vers le Canada	Vers l'Europe	Total
1970-71	22,000	4,600	26,600
1906	47,892	12,313	60,205
1907	57,944	16,522	74,466
1913	73,867	31,060	104,927(7)

Les succès de la ligne Allan avaient inspiré d'autres entrepreneurs. La Beaver Line, fondée en 1868, possède 6 vapeurs en 1889 et la Dominion Line, fondée en 1871, possède 5 vapeurs sur l'Atlantique. Des compagnies étrangères se joignent aussi au trafic comme William Thompson en 1861, les frères Donaldson en 1874, et la ligne Bossière en 1887. (8)

En 1889, un observateur note que Montréal est relié aux quatre coins du monde par 20 lignes de bateaux hauturiers dont le tonnage de navires en service dépasse 870,000 tonnes et à la fin du siècle le Saint-Laurent est plus occupé qu'en aucun autre temps de son histoire. (9) Avec l'arrivée du 20^{ème} siècle le mouvement ne semble pas vouloir s'arrêter comme le démontre la valeur du commerce via le Saint-Laurent, exprimée en dollars:

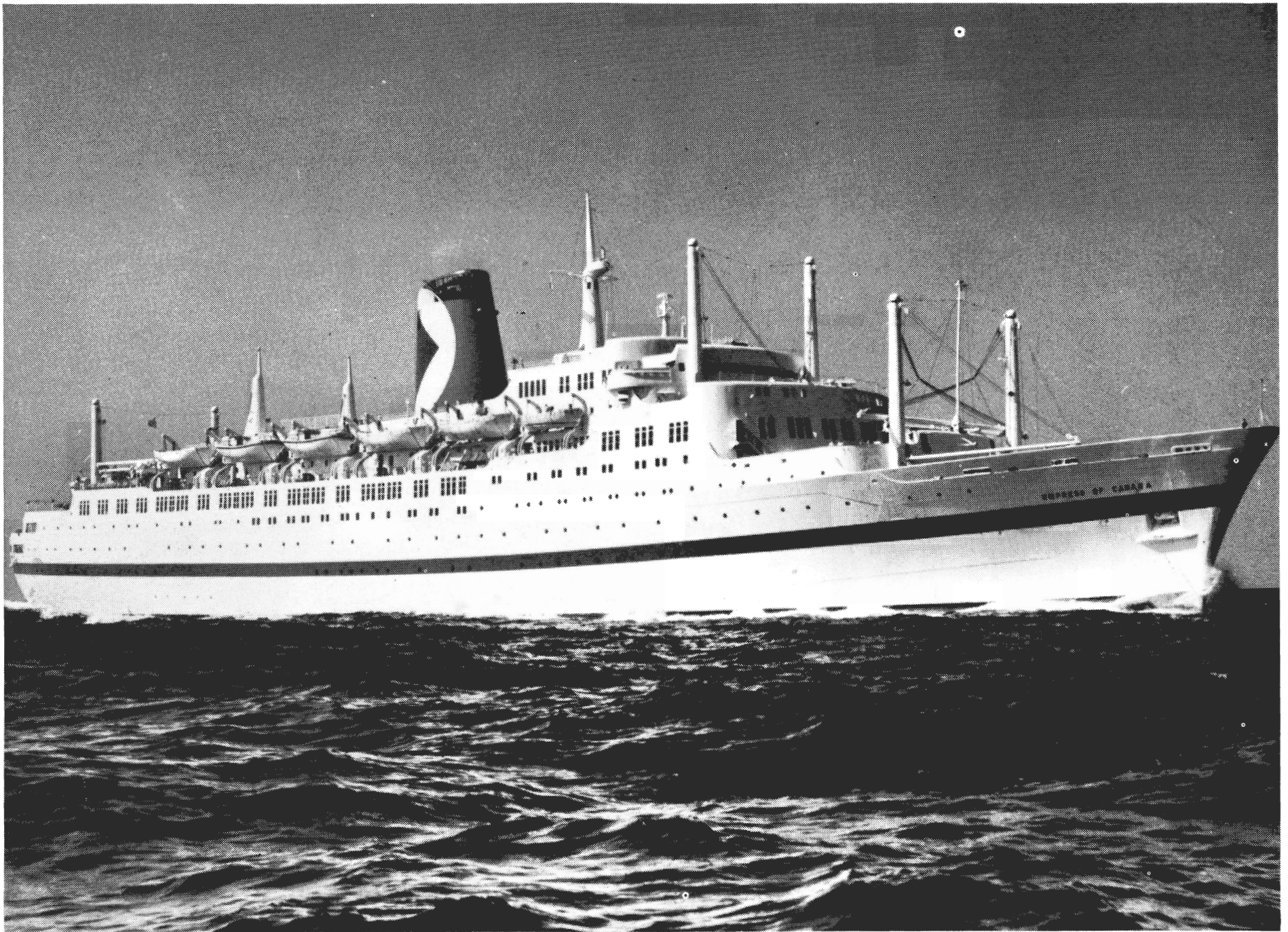
1900: \$	97,948,377.00
1907: \$	111,500,341.00
1902: \$	113,414,381.00
1903: \$	132,019,550.00 (10)

Les risques d'accidents croissent en proportion et le gouvernement injecte des sommes considérables dans le balisage de la voie d'eau. C'est à cette époque que Pointe-au-Père se voit doté des systèmes sonores et visuels les plus modernes, en plus d'un quai et d'une station de télégraphie sans fil.

En 1911, la compagnie Cunard reprend le service canadien après une absence de 44 années (11), bientôt rejointe par la White Star-Dominion Canadian Service en 1913. En 1903, naît le service océanique du Canadien Pacifique qui allait dépasser tous ses concurrents et absorber le plus gros de ceux-ci, la Allan Line, en 1915. A la veille de la première guerre mondiale l'océan Atlantique n'est plus un obstacle aux communications entre l'Europe et l'Amérique. En 1907, le "Mauritania" relie New York à Liverpool en moins de 5 jours (12) et le contrat accordé à la Allan Line par le Ministère des postes en 1903 oblige les navires de cette compagnie à conserver une vitesse moyenne de 17 noeuds, soit plus de 30 kilomètres à l'heure! (13)

A la veille du premier conflit mondial les paquebots se croisent sur le fleuve dans une noria incessante. Au cours de la saison de navigation, de 250 à 300 paquebots viennent chercher ou déposer leur pilote à Pointe-au-Père. Le système est parfaitement rodé mais implique le croisement des trajets des navires montants et descendants. Le 29 mai 1914, l'accident survient et il implique un des fleurons du trafic passager laurentien: l'Empress or Ireland du Canadien Pacifique est éperonné par un charbonnier norvégien au large de Sainte-Luce. Si tragique qu'il soit, cet accident sera bientôt éclipsé par la guerre qui éclate deux mois plus tard en Europe.

Lorsque la guerre éclate en Europe, le Canada s'y trouve automatiquement impliqué. C'est une guerre dévoreuse d'hommes et le gouvernement canadien organise la traversée du premier contingent canadien. Le contingent embarque à Québec à la fin de septembre et va se former en convoi dans la baie de Gaspé où le rejoint son escorte britannique. Les 32 navires transportant 31,200 hommes de troupes, 7,300 chevaux et une grande quantité d'équi-



L'Empress of Canada, dernière unité du Canadien Pacifique en service sur l'Atlantique, vendue en 1971 (Collection Musée de la Mer).

pements, de munitions et de canons appareillent le 3 octobre et arrivent sains et saufs à Plymouth le 14 octobre. (14) Il nous a semblé intéressant de reproduire la liste de ces navires, pour la plupart engagés dans le trafic passager laurentien durant les années de paix.

Navires du convoi de Gaspé en 1914.

Navire	Compagnie	Année	Tonnage
Sicilian	Allan Line	1899	7,328
Tunisian	Allan Line	1900	10,576
Grampian	Allan Line	1907	9,611
Virginian	Allan Line	1905	10,757
Corinthian	Allan Line	1900	7,333
Scandinavian	Allan Line	1898	12,099
Scotian	Allan Line	1898	10,322
Numidian	Allan Line	1891	4,836
Montezuma	Canadian Pacific	1899	8,360
Tyrolia	Canadian Pacific	1900	7,535
Montreal	Canadian Pacific	1900	8,644
Monmouth	Canadian Pacific	1900	4,078
Ruthenia	Canadian Pacific	1904	7,394
Athenia	Donaldson	1904	8,668
Lakonia	Donaldson	1899	4,686
Cassandra	Donaldson	1906	8,135
Saxonia	Cunard	1900	14,297
Ivornia	Cunard	1900	14,278
Alaunia	Cunard	1913	13,405
Andania	Cunard	1913	13,405
Franconia	Cunard	1911	18,150
Arcadian	R. M. S. P.	1899	8,939
Caribbean	R. M. S. P.	1890	5,823
Bermudian	Quebec SS. Co.	1904	5,530
Royal Edward	C. NOR. RY	1908	11,117
Royal George	C. NOR. RY	1907	11,146
Laurentic	White Star	1908	14,892
Megantic	White Star	1909	14,878
Manitou	Atl. Transport	1898	6,849
Manhattan	Atl. Transport	1898	8,004
Lapland	International	1908	18,565
Zealand	International	1908	11,905

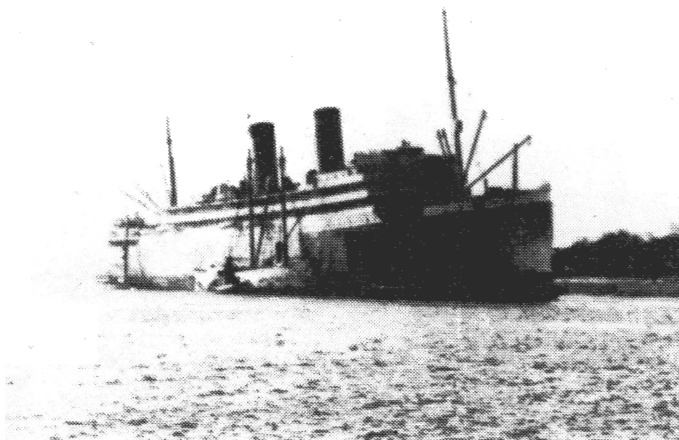
Cette guerre sonne le glas de la flotte engagée dans le transport des passagers au Canada avant 1914. Exposées pendant plus de quatre années aux coups des sous-marins allemands, transformées en transport de troupes ou en croiseurs auxiliaires, les magnifiques unités familières à nos côtes vont pour la plupart rejoindre le fond de l'océan. La Cunard perd quatre navires dévoués au service canadien, le Canadien Pacifique, qui avait absorbé la ligne Allan en octobre 1915 en perd onze et la Donaldson, engagée depuis longtemps dans le commerce canadien en perd huit. (15) Le destin semble s'acharner sur certains navires: Le Montrose du Canadien Pacifique dont le nom est relié à Pointe-au-Père grâce à l'affaire Crippen, échappe aux coups de l'ennemi. Rebaptisé le Forfar, il sera coulé par un sous-marin allemand le premier décembre 1940. (16)

Jusqu'en 1920, les paquebots survivants se chargent de rapatrier les dizaines de milliers d'hommes du contingent canadien en Europe. Le service régulier ne tarde pas à renaître et en 1921 au moins cinq compagnies de paquebots-poste sont à l'oeuvre. (17) Il faut cependant reconstituer la flotte et les chantiers maritimes se convertissent vers une production de temps de paix. De grands paquebots, cédés par l'Allemagne à titre de dédommagement de guerre, fondent l'ossature des nouvelles flottes. Comme les Américains ont hérité du Leviathan de 54,000 tonnes (l'ex Vaterland) et les Anglais du Majestic de 56,000 tonnes (l'ex Bismarck) (18), le Canadien Pacifique prend charge du Kaiserin Auguste Victoria de 25,000 tonnes qu'il rebaptise Empress of Scotland.

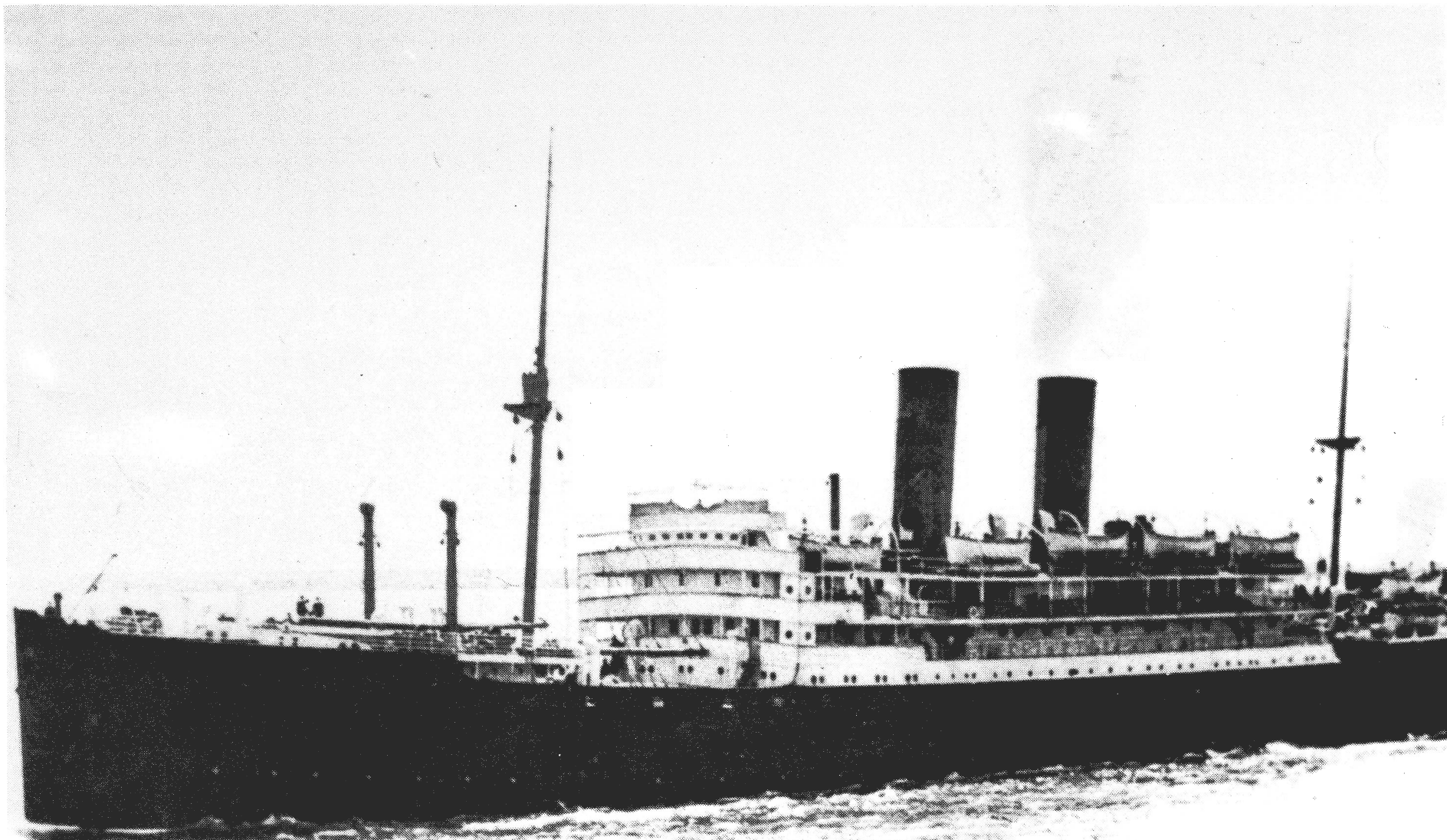
Le Canadien Pacifique accapare une portion grandissante du trafic passager. Alors qu'en 1905 cette compagnie disposait de 8 navires dont le plus grand jaugeait 9,674 tonnes, on la retrouve en 1925 forte de 13 paquebots jaugeant 9,750 tonnes pour le plus petit à 25,150 tonnes pour le plus gros (l'Empress of Scotland). (19) Aiguillonné par la course au tonnage que se livrent à cette époque les grandes nations maritimes sur la ligne de New York, le Canadien Pacifique lance en 1931 l'Empress of Britain, véritable hôtel flottant de 42,500 tonnes. Coulé par les Allemands en 1941, il aura été le plus grand paquebot engagé dans le trafic régulier sur le fleuve et de nombreux témoins de Pointe-au-Père et des alentours se souviennent du grand navire blanc qui venait relâcher en face de la pointe dans l'attente de son pilote.

Entre les deux guerres l'immigration perd de l'importance et l'on ne rapproche plus des records de 1913. A ce chapitre l'année 1925 sera la meilleure mais la rapidité, la sécurité et le confort des nouveaux paquebots attirent une nouvelle clientèle de gens d'affaires et de touristes aisés. A cette date, 180,000 passagers transatlantiques transitent par le port de Montréal et l'année 1930 sera la dernière à enregistrer plus de 100,000 voyageurs. L'immigration s'étant presque complètement tarie en 1939, on ne retrouve plus à Montréal que 50,000 passagers transatlantiques dont les arrivées et les départs s'équilibrent. (20)

Encore une fois la guerre. Pour la seconde fois en 20 ans, les paquebots reprennent le service, transportant des millions de soldats vers tous les champs de bataille du monde. Le Queen Mary de la Cunard remporte sans conteste la palme avec 765,000 hommes transportés à bon port mais son jumeau, le Queen Elizabeth n'est pas en reste s'adjugent un autre record pour une traversée avec 27,000 hommes à bord (21) Les navires canadiens, quoique moins prestigieux que leurs pendants de la ligne New York, n'en accomplissent pas moins un travail périlleux et la guerre prélève son tribut dans leur rang. Une fois le contingent rapatrié, en 1945, les navires survivants reprennent les liaisons transatlantiques régulières.



Le 12 mai 1912, le Royal George de la Canadian Northern Railway s'échoue à Saint-Laurent, sur l'île d'Orléans. Cet accident et plusieurs autres allaient provoquer la tenue de la commission d'enquête Lindsay en 1913. On retrouvera le Royal George dans la liste des navires rassemblés dans la Baie de Gaspé en septembre 1914 (Tiré de Ivan S. Brookes, The Lower St-Lawrence).



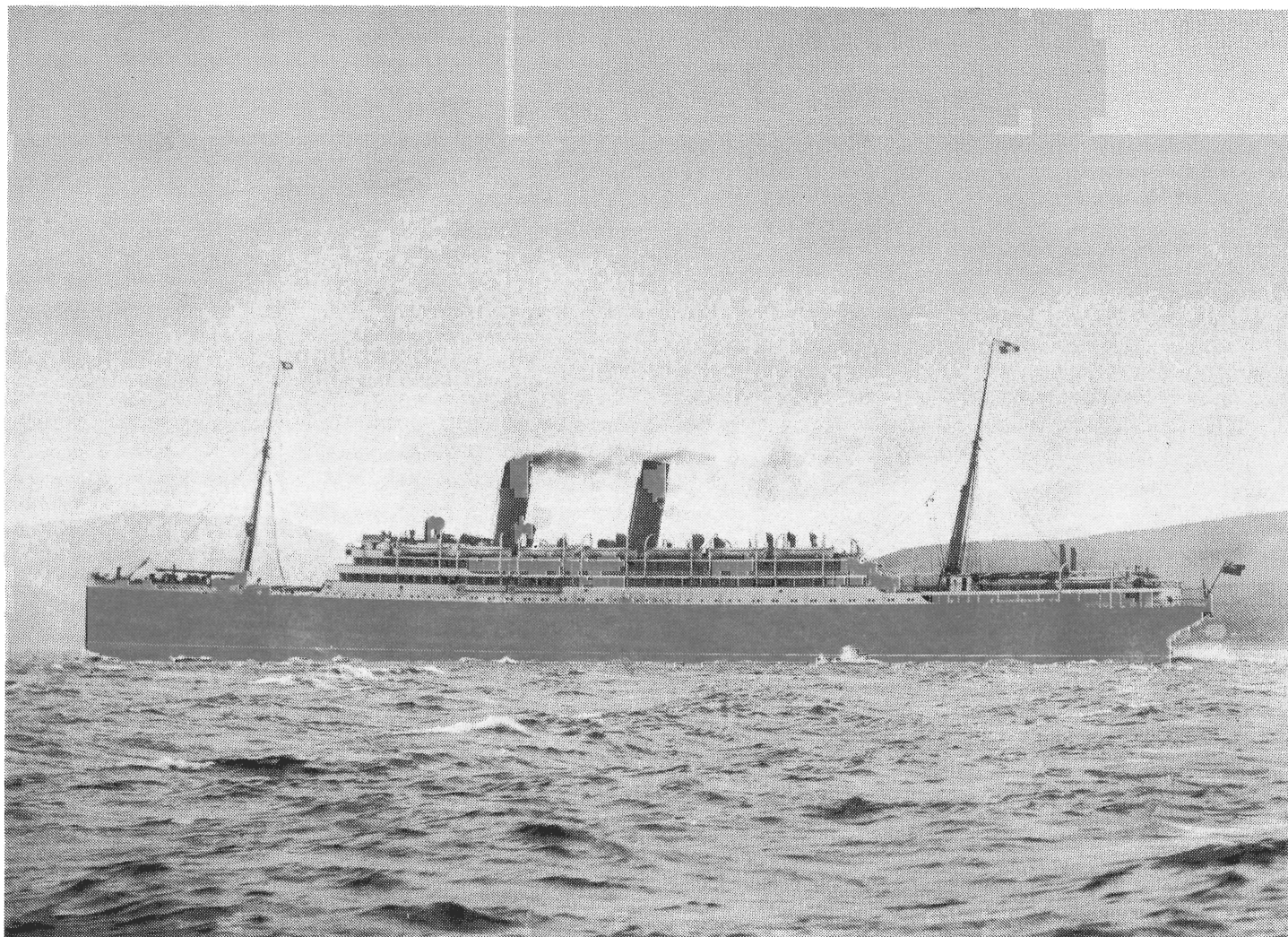
En 1911, la Compagnie Cunard est de retour sur le Saint-Laurent. L'Ascania est son premier paquebot affecté à cette ligne (Tiré de Ivan S. Brookes, *The Lower St-Lawrence*).

Tableau IV: Trafic régulier à Montréal de 1935 à 1939

Lignes océaniques	Lieux de destination
Cunard Whitestar	Glasgow, Belfast, Liverpool
Anchor-Donaldson	Londres, Le Havre
Far East	Extrême-Orient (Changai et Singapour)
Vancouver-St-Lawrence	Vancouver
Bristol City	Bristol
Ocean Steamship	Extrême-Orient
Canadien Pacifique	Glasgow, Liverpool, Irlande, Southampton, Cherbourg, Le Havre
Cair Thompson	Newcastle, Dundee
Canadien National	Antilles, Amérique du Sud, etc...
Head et Ellerman	Iles britanniques, France, Belgique, Hollande et Extrême-Orient
Furness Withy	Manchester
County	Angleterre, France, Belgique, Hollande
Hambourg-American	Allemagne
North German Lloyd	
Montreal Shipping	Ports Méditerranéens
Lloyd Mediterraneo	
Elder Dempster	Afrique et Inde
Ocean Dominion	Antilles
Canada Steamship	Anvers, Rotterdam, Hambourg

La prospérité des années '50 et la naissance du tourisme de masse amènent la dernière période faste des paquebots sur le Saint-Laurent et à la fin de la décennie une dizaine de grands navires assurent encore le service passager transatlantique sur une base régulière. Le Canadien Pacifique entretient deux paquebots de 25,500 tonnes, l'Empress of Britain et l'Empress of England et un navire de 20,000 tonnes l'Empress of France, survivant du dernier conflit mondial. L'Empress of Canada de 28,000 tonnes vient les rejoindre au début des années '60. La Cunard exploite quatre unités modernes: le Corinthia, le Saxonia, le Sylvania et l'Ivernia. L'Homéric et l'Italia de la Home Line viennent compléter la liste. (22) De plus, des compagnies comme la Shipping Limited et la Holland American Line exploitent des paquebots sur le Saint-Laurent mais sur une base moins régulière. (23)

Au cours des années 60, les avions réactés accaparent progressivement le marché des passagers transatlantiques et le Canadien Pacifique se départit de ses Empress de 1967 à 1971. La compagnie Cunard abandonne aussi son service passager. Aujourd'hui les Alexander Pouchkine, Michael Lermotov ou Stefan Batory ne fréquentent le Saint-Laurent que de façon occasionnelle. (24) Mais déjà en 1960, le déménagement de la station de pilotage de Pointe-au-Père aux Escoumins avait privé les habitants de la région du magnifique spectacle qu'offraient les grands paquebots arrêtés au large de la pointe.



L'Empress of Ireland , navire jumeau de l'Empress of Britain

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