

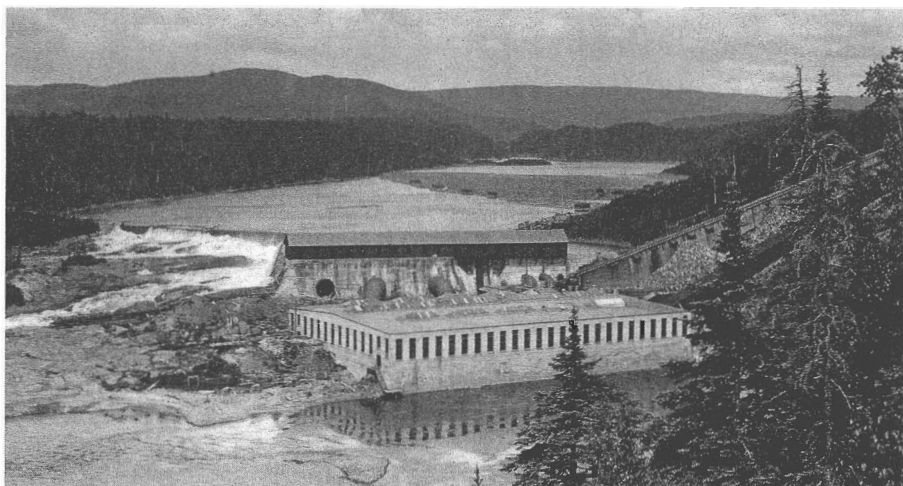
LES CLARKE ET LA COMPAGNIE DE TRANSPORT DU BAS ST-LAURENT 1921-1970: PERSPECTIVES INTER-REGIONALES

Jean-Pierre BELANGER, Société historique de la Côte-Nord, Projet Histoire de la Côte-Nord, IQRC

Dans l'histoire des relations entre le Bas-Saint-Laurent et la Côte-Nord, la navigation occupe un rôle prépondérant. On n'a qu'à se rappeler les fréquentes incursions des goélettes de Québec au siècle dernier, la tenue d'expéditions touristiques à bord du vapeur «Advance» de l'armateur François Baby entre Québec, Rimouski et Betsiamites pour y visiter les Montagnais¹, ou plus récemment, le transport des ouvriers, des chevaux et du matériel des chantiers ouverts sur la Côte-Nord depuis 1838². C'est d'ailleurs précisément dans ce contexte que s'inscrit la création, en 1921, de la Clarke Steamship Company dont naîtra, huit ans plus tard, la Compagnie de Transport du Bas St-Laurent Ltée. Mais la nature des relations de ces deux sociétés mérite d'être interrogée : ainsi, la Cie de Transport du Bas St-Laurent constitue-t-elle un partenaire à part entière ou plutôt une filiale des Clarke? L'analyse des documents et des archives consultés, des témoignages recueillis, ainsi que l'évolution parallèle de ces entreprises, illustrent la relation de subordination qui a lié, jusqu'en 1970, la Cie de Transport du Bas St-Laurent à la Clarke Steamship Company.

DES PIONNIERS : LES CLARKE

Les quatre frères William, James, George et John Clarke, éditeurs de Toronto détenteurs des droits de distribution en Amérique du Nord du Century Dictionary et de l'Encyclopaedia Britannica³, jouèrent un rôle de tout premier plan dans l'essor de l'industrie forestière, l'organisation du transport maritime et routier, et l'exploitation des pêcheries sur la Côte-Nord (et sur la Rive-Sud, en ce qui a trait à la navigation). En 1898-1899,



L'usine de pâte de Clarke City et la rivière Sainte-Marguerite, vers 1912 (coll. Société historique de la Côte-Nord, Fonds Emile Jauffret).

les quatre associés se rendent dans la baie de Sept-Iles à bord de leur yacht privé et en découvrent les possibilités forestières. Or, la Clarke & Company recherche à l'époque de nouvelles sources d'approvisionnement en papier. En 1902, la dissolution de l'entreprise s'accompagne de la formation d'une autre société, la North Shore Power Railway & Navigation Co. Après y avoir mandaté des équipes d'arpenteurs, les Clarke situent l'emplacement de l'usine sur la rivière Sainte-Marguerite, à douze milles à l'ouest de Sept-Iles. Ils y érigent en outre un chemin de fer de neuf milles⁴ conduisant au quai de Pointe-Noire, et une centrale électrique. Les opérations du moulin débutent en 1908. L'année suivante, un télégramme annonce l'ouverture saisonnière du chantier en date du 18 avril 1909⁵. L'usine fabrique exclusivement de la pâte produite mécaniquement («ground wood»), et destinée à l'exportation⁶, exigeant une quantité annuelle de 30 à 35 000 cordes de bois, qui sera bientôt portée

à 50 000⁷. Le village «fermé» de Clarke City, ainsi baptisé par les pionniers cadres de l'endroit (originaires d'Irlande, d'Ecosse, d'Italie et de Scandinavie), est d'abord désigné sous le toponyme de «La Chute». Ces cadres sont affectés à la formation de la main-d'oeuvre canadienne-française, tant régulière (elle regroupe de 120 à 150 ouvriers, pour la plupart de Sept-Iles et de la Haute Côte-Nord) que saisonnière, provenant surtout des Iles-de-la-Madeleine (les «Madeleiners»). Une rue de la localité porte d'ailleurs leur nom. Pour sa part, la haute-direction est essentiellement composée d'anglophones. Au fil des ans, la population de l'endroit va jusqu'à atteindre 500 personnes.

Au sein de l'entreprise, les fils de William, soit Frank, Walter, Desmond et Wilfrid, se partagent respectivement les tâches de gérant et d'assistant-gérant de l'usine, de gérant des ventes et de gérant des achats. Mais des changements majeurs se dessinent à l'horizon: en 1920, le ministre fédéral du Commerce, Sir George



Desmond-A. Clarke, fils de William, président de la Clarke Steamship et actionnaire majoritaire de la Cie de Transport du Bas St-Laurent (L'Avenir and Sept-Iles Journal, 11 décembre 1958).

Foster, convoque Desmond à Ottawa afin de le prier d'organiser un système de liaison maritime entre les grands centres, la Gaspésie et la Côte-Nord. Défi de taille que les Clarke n'hésitent pas à relever, mais qui s'avère rempli de périls : en effet, le nombre de phares érigés sur le golfe de 1830 à 1857, par la Maison de la Trinité, entre Pointe-des-Monts et l'île d'Anticosti, illustre la précarité des conditions de navigation nord-côtières, bas-laurentiennes et gaspésiennes⁸. La Côte-Nord, en particulier, s'est longtemps distinguée par son isolement : il a fallu vingt-deux ans pour compléter le réseau télégraphique de Tadoussac à Blanc-Sablon, de 1879 à 1900-1901.

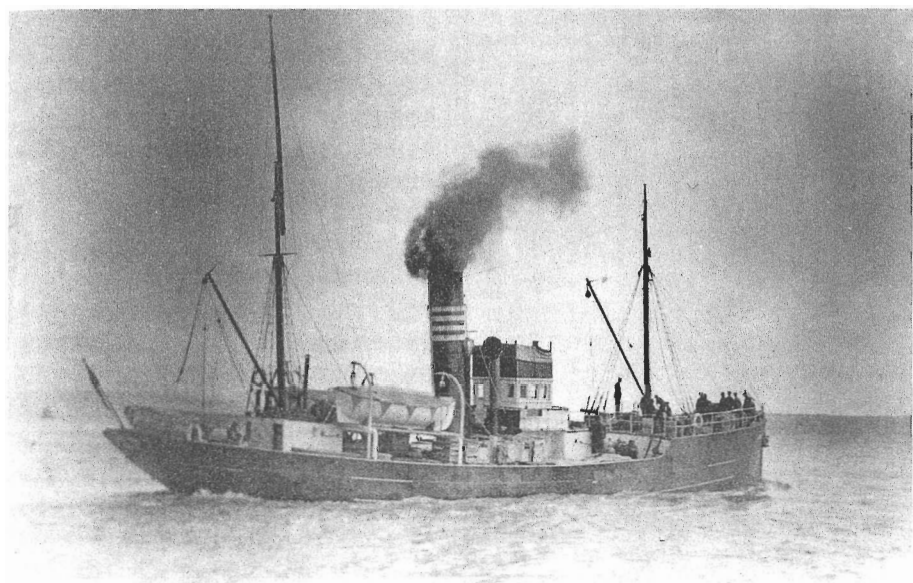
En 1921, la fondation de la Clarke Steamship marque la réorientation des activités des frères Clarke dans le transport maritime. Les Clarke procèdent alors à la vente des installations de Clarke City à un syndicat anglais propriétaire des quatre plus grands journaux britanniques, et ce, afin de puiser les capitaux nécessaires à l'entreprise. Ce conglomérat est dirigé par Lord Rothermere. C'est d'ailleurs avec ce partenaire privilégié que les Clarke forment en 1926 l'Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills Ltd, dont Walter sera l'un des principaux directeurs. Mais à l'issue de la vente de l'usine de Clarke City, les Clarke posent leurs conditions : ils conserveront la gérance des installations, ce qui leur est effectivement consenti. Ils placent alors la direction du moulin

sous l'autorité des gérants locaux Campbell et John «Pat» Collier, suivis plus tard par Charlie Bigonnesse. Ces derniers assurent la supervision des opérations simultanément à Clarke City et Québec, au bureau principal de la compagnie⁹. Pour leur part, Harry Thomas Leonard (père d'un futur maire de Baie-Comeau), Rolland Samson (qui quitte en 1945 pour fonder les Ailes du Nord), Henri Coiteux et Guy Samson (le frère du précédent), occupent successivement les fonctions de gérant de l'usine et des opérations forestières¹⁰. Avec la cession du moulin, la North Shore Power Railway & Navigation Co., devient la Gulf Pulp and Paper Co., qui ne ferme finalement ses portes qu'en 1967, à la suite, faut-il le croire, d'une grève et d'une rénovation de l'usine!

Avec la Clarke Steamship s'ouvre l'ère des traversiers modernes entre les grands centres, le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie et la Côte-Nord. Que de pas parcourus depuis les premières goélettes opérées par la Cie de la Baie d'Hudson - les «Blossom», «Independence», «Tadoussac», «Otter» (le premier du nom) et «Marten»¹¹ - ou encore par le capitaine Narcisse Blais et son fils Joseph de Berthier-en-bas de 1848 à 1921! Malgré la vente du moulin, le sort de la Clarke Steamship reste étroitement lié au développement de Clarke City. Ainsi, le «Sable I.» débarque en 1935 à Pointe-aux-Outardes, 159 bûcherons, 95 chevaux et du matériel des chantiers provenant de cet endroit¹². La Clarke Steamship, présidée par Desmond, prend la relève des défunctes compagnies de navigation du siècle dernier, dont la Holliday & Fraser Co., active dans la région depuis 1872. En 1879, elle fait l'acquisition du «Otter» (un vapeur gréé en goélette), l'ancien «Margaretha Stevenson» de la Cie des Mines de Moisie, et inaugure la navigation à vapeur sur le golfe Saint-Laurent, ouverte dans l'Atlantique par la traversée historique du «Royal William» en août 1833¹³. L'obtention des contrats de «malle» constitue à l'époque le seul facteur de rentabilité des entreprises de naviga-

tion entre la Rive-Sud et la Côte-Nord (au XXe siècle, ce sont plutôt les subventions). Un «packet» (service postal par bateau) dessert la région depuis Gaspé¹⁴. Le «Otter», qui achemine le courrier de Québec à Natashquan, avec escale à Rimouski, dès 1880, s'échoue sur l'île Blanche, près de Rivière-du-Loup, en 1898. En 1900, c'est au tour du «Saint-Olaf», sur l'île de la Boule, à Sept-Iles¹⁵, puis du «Douro» ou «Saint-Laurent» en 1904, et du «General Wolfe», qui fait collision en 1911 au large de Pointe-aux-Pic avec un vaisseau de la même ligne toutefois rescapé, l'«Aranmore». Les frères Holliday de Québec, qui achètent la majorité du saumon nord-côtier, déclarent faillite en 1914-1915. La quantité impressionnante de naufrages survenus sur la Côte-Nord inspire en outre le nom fort évocateur d'une nouvelle société de navigation, la North Shore Transportation & Wreckage Co.¹⁶, en service de 1907 à 1913 avec le vapeur «Natashquan» qui, comme pour justifier la raison sociale de l'entreprise, fait naufrage! Il faut aussi compter sur le «Savoy», bâti en 1895, et le «Fleurus», fabriqué en 1925-1926, de MM. Henri et Gaston Menier, propriétaires de l'île d'Anticosti, dont les navires seront rachetés tous deux par la Wayagamack Co., la future Consolidated Paper¹⁷.

La Clarke Steamship Co., qui leur succède, opère d'abord des vaisseaux de petite taille. La période de l'après-guerre engendre en effet une raréfaction des bateaux. L'entreprise acquiert successivement en 1921 le «Labrador» de la Gaspé and Bay Chaleurs Co., le «North Shore» (première version), une ancienne corvette de la famille impériale russe, l'«Olga Constantina», érigée en 1886, rachetée du gouvernement britannique, et le «Gaspésia», assigné à la desserte de la côte de Gaspé. Le service de la Côte-Nord comprend une vingtaine de postes, de Franquelin (Baie-des-Cèdres) à Natashquan. Mais le rayon d'action de la Clarke Steamship s'élargit progressivement : entre 1922 et 1924, l'itinéraire s'étend jusqu'à La Romaine et Blanc-Sablon. Parmi les autres navires de l'époque, on remar-



La Clarke Steamship acquiert, dès sa fondation en 1921, le «Labrador» afin de desservir les différents postes de la Côte. On reconnaît sur sa cheminée, les quatre lignes blanches horizontales qui symbolisent l'union des frères Clarke (coll. Société historique de la Côte-Nord).

que aussi le «Sable I.» (abréviation de l'île de Sable, en Nouvelle-Ecosse), bâti en 1914, acquis de la Bras d'Or Bay Navigation Co., et commandé par le capitaine Antoine Fournier. Les vaisseaux de la Clarke couvrent trois itinéraires : le service côtier, les «croisières» du Labrador et enfin... les croisières Miami-Nassau à destination des Bahamas! Les bateaux de la société sont clairement identifiés : sur leurs cheminées, sont disposées quatre lignes blanches horizontales symbolisant l'union des frères Clarke, ce qui n'est pas le cas, plus tard, de la Cie de Transport du Bas St-Laurent. D'ailleurs, avec le développement rapide de l'industrie forestière sur la Côte-Nord, il faut bientôt songer à organiser une liaison maritime efficace et fonctionnelle entre les deux rives...

PARTENAIRE OU FILIALE?

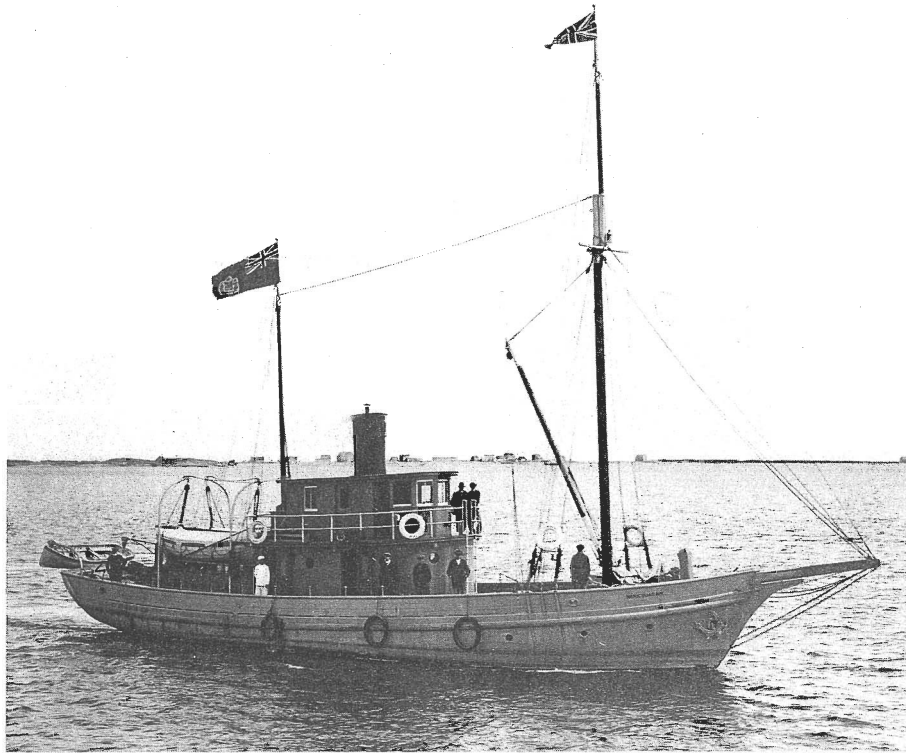
Déjà, au printemps, 1924, la Cie de Navigation Rimouski-Saguenay est formée, et compte parmi ses principaux directeurs, Edouard-M. Helleur, J.-A. Fafard, proche parent de la «dynastie» des gardiens de phare de Pointe-des-Monts, le capitaine Jos Miller de Bersimis, Léon Dumont, Emile Normandeau¹⁸ et Léopold-R. D'Anjou de Rimouski. L'homme d'affaires

J.-A. Brillant et l'avocat Amédée Caron se joignent plus tard (1929) à l'entreprise. A Matane, le capitaine J.-Elzéar Heppel crée quant à lui la Heppel Transportation Co. Il opère notamment la «Toussaint» et la «Pucelle d'Orléans», jusqu'à Franquelin et Sept-Iles, avant d'acheter le «Marco Polo», jadis affecté au transport du bois. Pour sa part, la Cie de Navigation Rimouski-Saguenay exploite successivement le «Pride of the Fleet», du capitaine Miller, puis le «Manicouagan», bâti en 1924 au coût de 40 000 \$ aux chantiers maritimes de l'île d'Orléans, et mis en service le 15 octobre¹⁹. Il dessert Rimouski, Bersimis et Pointe-aux-Outardes. A ces navires, on adjoint en 1929 le «Mayita», un coquet petit yacht reliant Rimouski, Bersimis et Baie-Trinité (une scierie y a été installée deux ans plus tôt par la St. Lawrence Paper Mills), considéré à l'époque comme «le traversier le plus rapide du bas du fleuve»²⁰, et commandé par le capitaine Jos Hovington de Tadoussac.

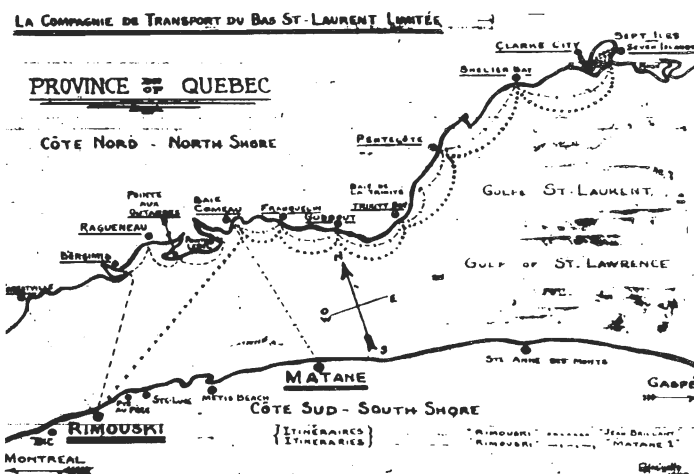
Mais les deux sociétés disposent de faibles ressources matérielles. A la triple instigation du financier rimouskois J.-A. Brillant, du député local Eugène Fiset et du navigateur Jos Miller de Bersimis, la Cie de Transport du Bas St-Laurent Ltée, qui scelle la

fusion des deux entreprises précédentes, est fondée²¹. La Clarke Steamship Co. y est fortement représentée. La question est maintenant de savoir quelle influence elle exerce réellement au sein de la nouvelle société maritime. La naissance de cette entreprise dépend étroitement de l'essor industriel qui se manifeste alors sur la Côte-Nord. L'établissement de l'industrie forestière a déjà suscité la création de plusieurs usines: outre Clarke City en 1908, rappelons qu'en 1915, l'Ontario Paper Co. s'empare des réserves forestières de Shelter Bay (aujourd'hui Port-Cartier), tandis qu'en 1919, elle fait de même à Franquelin. La compagnie St. Regis Paper s'installe pour sa part à Godbout en 1922. Baie-Trinité suit en 1927. Cet essor industriel tend à assurer la régularité des échanges entre les deux rives. La fondation de la Cie de Transport du Bas St-Laurent s'avère d'ailleurs pour son président Jules-A. Brillant, un moyen d'écouler sur la Côte-Nord, les produits agricoles de la Rive-Sud²². La Cie de Transport du Bas St-Laurent reçoit son incorporation officielle le 21 décembre 1929. Elle est dotée d'un capital initial de 105 000 \$²³. Elle a ses ports d'attache à Matane et Rimouski, avec escales à Bersimis et Pointe-Lebel, mais la charte de la compagnie se voit bientôt étendue, à l'instar de ce qui prévaut pour les Clarke, mais cette fois jusqu'à Sept-Iles.

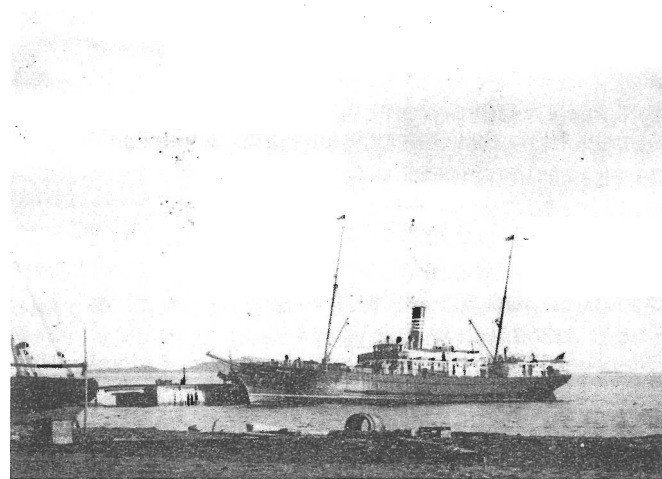
Quant à la composition du bureau de direction de la société, signalons que le président de la Clarke Steamship Co., Desmond, qui n'est pourtant que directeur, y possède 60 % des parts. Cela n'empêche que la Cie de Transport du Bas St-Laurent se perçoive plutôt comme un partenaire. Osera-t-on le qualifier de minoritaire? Certes, car Jules-A. Brillant et le président de l'Ontario Paper, Arthur-A. Schmon (vice-président de la nouvelle société) se partagent, à peu près également, les 40 % restants²⁴. Parmi les autres directeurs, on distingue le nom de Georges-Philippe Boisvert, ingénieur forestier et gérant des opérations forestières de l'Ontario Paper, décédé prématurément en 1936, et



Le «Manicouagan» mis en service successivement par la Cie de Navigation Rimouski-Saguenay et par la Cie de Transport du Bas St-Laurent, brûle à Pointe-Paradis en 1938 et est remplacé par le «Rimouski». (Coll. Société historique de la Côte-Nord).



Itinéraire des navires de la Cie de Transport du Bas St-Laurent, avant que le «Jean-Brillant» ne soit réquisitionné pour la guerre en 1942 (*Progrès du Golfe*, 29 avril 1941).



Le premier «North Shore», ancien vaisseau de la famille impériale russe, au quai de Sept-Îles vers 1930 (coll. Frank G. Speck, American Philosophical Society Library).

Comme la Clarke à ses débuts, la Cie de Transport du Bas St-Laurent met d'abord en service trois navires de faible tonnage : le «Manicouagan», qui relie Rimouski, Bersimis et Pointe-aux-Outardes, dont on loue à l'origine le confort très «moderne»²⁷, alors qu'il n'est manœuvré que par un moteur automobile Diésel, le «Mayita» de J.-A. Fafard, bâti en 1899, tous deux anciens vaisseaux de la Cie de Navigation Rimouski-Saguenay, et enfin, dès 1930, le «Marco Polo», de la Heppel Transportation Co., érigé en 1924, et revendu en 1940. En 1931, il a en effet été remplacé par le «North Shore», qui s'échoue deux ans plus tard aux Îlets-Caribou avec à son bord le délégué apostolique, Mgr Andréa Cassulo. Un second navire reprend son nom en 1946, une ancienne corvette de guerre reconvertie au service civil, le «HMS Lindsay»²⁸.

Surgissent ensuite les vaisseaux contemporains, exigés d'ailleurs par le gouvernement de Maurice Duplessis, contre une subvention annuelle

dont le premier hôpital de Baie-Comeau honore la mémoire.

Un employé de longue date de la Clarke Steamship, René Cantin, qualifie ouvertement la Cie de Transport du Bas St-Laurent de filiale²⁵, de même que le premier évêque du diocèse du golfe Saint-Laurent, Mgr N.-A. Labrie, et l'historien Edouard Déry. Tel n'est pourtant pas l'avis de Nive

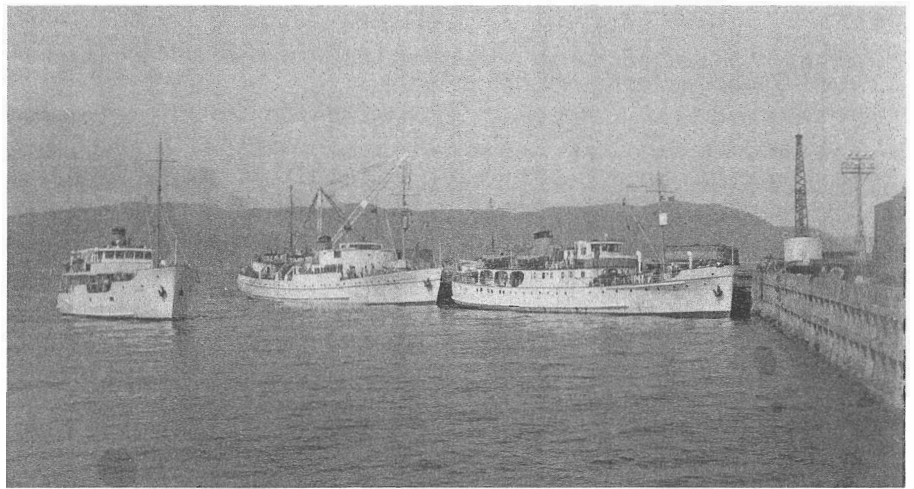
Voisine, auteur d'une thèse de maîtrise sur les entreprises de Jules-A. Brillant dans le Bas-Saint-Laurent. Selon lui, la Cie de Transport du Bas St-Laurent serait une entité «distincte»²⁶. Nous ne croyons toutefois pas devoir renoncer, en vertu de cet exposé pour le moins succinct, à notre postulat de base élaboré ci-dessus.

de plus de 50 000 \$, et ce, dès 1937. A la Clarke Steamship, les autorités provinciales versent en un an 25 000 \$, pour un service bimensuel de Québec à Blanc-Sablon, assortis d'un subside additionnel de 30 000 \$ pour les fins d'une desserte jusqu'à Gaspé²⁹. Quant à la Cie de Transport du Bas St-Laurent, elle bénéficie aussi de contributions généreuses: ainsi, si

de 1950 à 1958, le fédéral octroie 4 532 000 \$ aux Clarke, et le provincial 1 140 000 \$, la Cie de Transport du Bas St-Laurent perçoit respectivement 1 000 000 \$ et 600 000 \$ des deux paliers de gouvernement. Le bilan : en vingt ans, de 1939 à 1959, elle encaisse rien de moins que la «modique» somme de 1 879 500 \$ du niveau fédéral, sans compter les contributions provinciales³⁰. Bien que les deux entreprises se plaignent de leurs opérations déficitaires³¹, en réalité celles-ci sont rentables. Et ce n'est pas un hasard, car avec le démarrage, en janvier 1938, de la deuxième machine à papier de l'usine de Baie-Comeau, les liaisons entre les deux rives s'accroissent et exigent la mise en service de nouveaux navires. On avait déjà connu le «Jean-Brillant», érigé en Angleterre en 1935 (et ironiquement surnommé le «Jean-Branlant» par les résidents bas-laurentiens et nord-côtiers), qui est suivi en 1938 du «Matane I» - ainsi nommé pour le distinguer d'une goélette : on cesse de l'identifier par son numéro en 1946 - et enfin, un an plus tard, par le «Rimouski», tous deux bâtis aux chantiers de Marine Industries à Sorrel.

Des faits inusités parcourent le cheminement des deux sociétés de navigation : ainsi, le capitaine Hovington, du «Manicouagan», puis du «Matane», de la Cie de Transport du Bas St-Laurent, jusqu'alors aux commandes d'un remorqueur dans le port de Québec, ne possède pas la formation nécessaire pour diriger un vaisseau de fret et de passagers. Grâce à certaines qualités exceptionnelles, une permission spéciale lui est donc consentie. La fondation de la Cie de Transport du Bas St-Laurent accompagne le développement industriel nord-côtier. C'est du «Jean-Brillant» et du «Marco Polo» que descendent les premiers ouvriers assignés à la construction de l'usine et de la ville de Baie-Comeau, les 12 et 13 avril 1936³². Les bateaux de la Clarke et de la Cie de Transport du Bas St-Laurent rompent de la sorte un isolement séculaire.

Mais avec la croissance (et l'inten-



Le «Rimouski», le «Matane» et le «Jean-Brillant» ancrés au quai de Baie-Comeau en 1947 : un événement historique... (coll. Cie de papier Québec et Ontario Ltée).

sification du monopole) de la Clarke Steamship, les résidents de la Côte-Nord en particulier, manifestent quelques signes de mécontentement...

«MON PAYS, CE N'EST PAS UN PAYS, C'EST LA CLARKE»³³

La Clarke Steamship avait alors connu un développement spectaculaire. Ce qui est du reste le cas des autres entreprises Clarke: les quatre frères exercent à l'époque un véritable monopole sur le trafic fluvial de Québec à Blanc-Sablon, et ce, sur les deux rives jusqu'aux Iles-de-la-Madeleine. Les récriminations soulevées concernent surtout l'irrégularité de la navigation d'hiver, semble-t-il inaugurée en 1928, et la politique mise de l'avant par la société subsidiaire Labrador Fisheries contrôlée par Wilfrid Clarke. Et pour cause : celle-ci impose en effet aux pêcheurs la vente exclusive de leur morue au prix de deux cents la livre, tandis qu'elle se transige de 75 à 80 cents la livre sur le marché de Québec³⁴!

Les concessionnaires, les Blais, qui exploitent quatre magasins, à Sept-Iles (depuis 1921), Rivière-au-Tonnerre, Havre Saint-Pierre (1926) et Longue-Pointe de Mingan (1927), peuvent intimider d'autant plus aisément les pêcheurs qu'ils profitent de l'absence d'électricité sur la Basse Côte-Nord (n'oublions pas que les bateaux de la Clarke sont les seuls à être réfrigérés), et qu'ils les menacent d'interrompre leur approvisionnement

en sel! D'où leur condition, il va sans dire, d'évidente vulnérabilité...

Outre ce monopole, les Clarke détiennent l'exclusivité du transport postal par bateau et du service téléphonique entre Québec, la Rive-Sud et la Côte-Nord. Quant à la navigation d'hiver qui représente aussi une cause majeure d'insatisfaction, soulignons que si le «Jean-Brillant» et le «Matane» sont habilités à effectuer une telle desserte, les brise-glaces du gouvernement, les «Mikula», «N.B. McClean», «C.D. Howe», «Ernest Lapointe» et d'«Iberville»³⁵, les assistent à l'occasion en leur frayant un chemin au milieu des glaces.

Au sujet de ces réclamations, deux personnalités de l'époque (et encore bien actuelles) se plaignent amèrement de l'empire Clarke. Le premier intervenant, nul autre que le poète de Natashquan Gilles Vigneault, affirme ce qui suit :

J'ai fait 68 voyages à bord des bateaux de la maudite Clarke! Je sais de quoi je parle. C'est infect! Il y a tant d'années que la Clarke nous exploite que c'est devenu inutile d'en parler. Vous dire à quel point ils se sont enrichis à nos dépens! Mais n'allez pas dire ça dans vos articles, ils en profiteraient pour dire que si leurs services sont mauvais, c'est qu'ils ont besoin d'aide du gouvernement, et ils l'obtiendraient.

Et il poursuit :

Bien sûr, les Clarke, c'est des missionnaires! Tout le monde sait ça.

*Ca fait des années qu'ils viennent chez nous, mais c'est pas pour des piastres! C'est par charité, voyons*³⁶.

Un second témoin, Pierre Bourgault, ancien chef du R.I.N. et candidat défait aux élections provinciales de 1966 dans le comté de Duplessis, penche dans le même sens³⁷. L'unanimité est donc loin d'être faite autour des Clarke...

Mais, avec le recul du temps, la réalité offre un portrait plus nuancé. Les Clarke ont en effet joué un rôle primordial dans l'essor économique et social, tant de la Côte-Nord que de la Rive-Sud. Nous ne reconstituerons pas ici la nomenclature complète de la flotte de la Clarke Steamship, mais nous mentionnerons néanmoins que le second «North Shore» approvisionne Natashquan en légumes frais dans un délai d'une semaine, innovation considérable pour l'époque, et nous sommes dans les années 1950! Les Clarke contrôlent aussi la navigation entre Rivière-du-Loup et Tadoussac (traversier Trans-Saint-Laurent) et sur le Saguenay (traverse Tadoussac-Baie Sainte-Catherine). Il en va de même jusqu'en 1958 sur les deux rives de la rivière Bersimis, avec le bac «Père Arnaud», soit d'ici l'achèvement du pont³⁸. De plus, à l'occasion de l'intronisation épiscopale à Havre Saint-Pierre de Mgr N.-A. Labrie en août 1938, les autorités de la Clarke Steamship et de la Cie de Transport du Bas St-Laurent, assurent non seulement gracieusement le déplacement du nouveau prélat, mais lui offrent le versement à perpétuité d'une bourse d'études, dont lui-même désignerait le titulaire... parmi les meilleurs éléments nord-côtiers!

La croissance des entreprises Clarke se poursuit simultanément. La seconde guerre mondiale y contribue également. Divers vaisseaux de la Clarke Steamship et de la Cie de Transport du Bas St-Laurent sont alors réquisitionnés par les gouvernements canadien et américain. Ainsi, en 1939, les bateaux de croisière «New Northland» et «North Star» sont nolisés pour le transport des troupes. De 1942 à 1946, le «Jean-Brillant» fera la navette entre Miami et Nassau, dans



Le colonel Stanley Clarke, fils de Desmond, assume la présidence de la Clarke Steamship depuis 1958 (L'*Avenir and Sept-Iles Journal*, 11 décembre 1958).

les Bahamas. Toujours en 1942, le «Cape Gaspe», qui relie le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie, les Iles-de-la-Madeleine et les Maritimes, est cédé aux mêmes fins à l'Etat américain. Durant ce laps de temps, la navigation sur le golfe et le fleuve est soumise à une vaste campagne d'«obscurisation», pour pallier aux fréquentes incursions des sous-marins allemands⁴⁰. Bien que la Cie de Transport du Bas St-Laurent ne dispose plus que de deux navires, le rythme des traversées augmente en contrepartie. Le prestige de Desmond Clarke, président de la Clarke Steamship, est sensiblement rehaussé par le conflit. En effet, nommé par le ministre de la Guerre et des Approvisionnements, C.D. Howe, au poste de directeur général de la construction de la marine de guerre, il obtient, avec la conclusion des hostilités, une véritable consécration. Il se voit alors décoré de l'Ordre de l'Empire britannique.

Et tandis que la Labrador Fisheries change de raison sociale pour devenir la Labrador Stores Ltd, l'ouverture, en octobre 1960, de la route Québec-Sept-Iles, provoque une réorientation radicale des activités Clarke. Le transport routier prédomine désormais, sous l'impulsion de Stanley, qui succède en 1958 à son père Desmond à la tête de la Clarke Steamship. Son avènement marque ainsi la fin d'une époque : ce changement de cap est illustré par l'adoption de l'appellation on ne peut plus générale de la «Clarke

Transport Québec Ltée», le 6 septembre 1975. Est dès lors abolie la prépondérance de la navigation au sein des opérations Clarke. La Clarke Transport innove cependant dans le transport maritime par container: depuis 1969, la Dart Container Line Ltd, témoigne de cette oeuvre pionnière. Les Clarke se sont également pourvus d'un organe interne d'information, le «Clarke News». Dès 1960, ils sont propriétaires d'une ligne de camionnage routier, l'«Express Service», rachetée de Porlier Transport. Car déjà, des signes de déclin de leurs activités maritimes avaient surgi.

CONCURRENCE ET DÉCLIN

Si l'inauguration de la route Québec-Sept-Iles constitue un facteur décisif de changement⁴¹, le développement de la concurrence entre les sociétés de navigation y joue aussi pour beaucoup. En attestent la formation successive de l'Ungava Transport et de l'Ungava Trading Co., du capitaine Edgar Jourdain de Cap-Chat, desservant Sept-Iles et Sainte-Anne-des-Monts de 1949 à 1960, avec le «Sept-Iles Trader», le «Gaspésien» et l'«Ungava», suivis par le «Cap-Diamant» de son fils Jules, reliant Sept-Iles et Blanc-Sablon⁴². Signalons également l'expérience des «Alliances Maritimes du Nord Ltée», généreusement subventionnées par l'Etat fédéral (à un taux toutefois moindre que celui des Clarke), qui brise ainsi pour la première fois le monopole incontesté de la Clarke Steamship entre Montréal, Québec, Rimouski et la Basse Côte-Nord. Cette société opère le très discuté «Fort Mingan»⁴³.

Mais la compétition devient particulièrement féroce avec la création, en 1961, de la Cie de Navigation Nord-Sud Ltée, qui met en service le «Père Nouvel» du capitaine J.-Robert Lindsay (l'ancien «Vacationland» du Michigan States Ferries, opérant sur les Grands-Lacs)⁴⁴. Ce vaisseau effectue, le 10 novembre, une traversée «historique» de trois heures et dix minutes entre Pointe-au-Père et Baie-Comeau⁴⁵. D'une longueur de 345 pieds et d'une capacité de 675 passa-

gers et de 150 automobiles, le nouveau navire est qualifié, eu égard à sa taille gigantesque, de véritable «éléphant blanc»⁴⁶. Il est remplacé, en décembre 1967, par le «Manic» (jadis le vaisseau suédois «Apollo»), desservant Pointe-au-Père, Baie-Comeau (sauf l'hiver), et surtout Forestville⁴⁷. Le «Père Nouvel» était-il trop imposant pour les besoins? Force nous est de le constater⁴⁸. Mais la concurrence de la Cie de la Traverse Matane-Godbout Ltée, qui lance en 1962 le «N.A. Comeau», suivi en 1966 du «Sieurs D'Amours» (devenu depuis le «Northern Princess» reliant la Basse Côte-Nord et Terre-Neuve), lui porte un coup fatal, et la Cie de Navigation Nord-Sud est dissoute en 1970. L'établissement, en décembre 1974, de la Traverse Matane-Godbout, dont le service est désormais confié à la Société des Traversiers, met un terme à la confusion⁴⁹. L'inauguration, le 17 mars 1975, du nouveau traversier «Camille-Marcoux», suit de près le dénouement de l'imbroglio⁵⁰. De toute évidence, le temps n'est plus à la complémentarité, mais à la rivalité tenace entre les deux métropoles «présomées» du Bas-Saint-Laurent: Rimouski et Matane, et c'est cette dernière qui emporte finalement le morceau... A cette consolation près que, depuis 1987, Relais Nordik Inc., dessert, de Rimouski, la Basse Côte-Nord jusqu'à Blanc-Sablon, avec le «Nordik Express».

Cette vive compétition a durement affecté la Cie de Transport du Bas St-Laurent et, dans une moindre mesure, la Clarke Steamship, qui procède à une diminution sensible de ses services. Déjà, en 1961, le «Rimouski» avait été vendu (sous son nouveau nom de «Bahama Venture», il navigue dans les Antilles), de même que le «Matane» en 1964 (devenu le «Prospector» de la région de Newport), retiré du service deux ans auparavant⁵¹. Quant au «Jean-Brillant», également de la Cie de Transport du Bas St-Laurent, il est affecté, depuis Rimouski et Sept-Iles, à la liaison avec la Basse Côte-Nord entre 1964 et 1969. Il abrite une succursale de la Banque de commerce canadienne im-

périale⁵². Pour leur part les intérêts des Clarke dans la Labrador Stores Ltd sont abandonnés à la Cie de la Baie d'Hudson. L'âge d'or de la Clarke Steamship et de la Cie de Transport du Bas St-Laurent est dorénavant bel et bien révolu: signe des temps, le «Jean-Brillant» est cédé en 1970 en vue de sa transformation en restaurant-flottant⁵³. La Cie de Transport du Bas St-Laurent a d'ailleurs été dissoute l'année précédente⁵⁴. L'entreprise connaît ainsi un développement strictement parallèle à celui de la société-mère, la Clarke Steamship Company. En ce sens, leur destinée respective s'avère non seulement intimement liée, mais témoigne de façon privilégiée, de l'évolution récente des relations inter-fluviales qui se sont longtemps maintenues, avec des hauts et des bas, entre le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie et la Côte-Nord.

NOTES

1. Mgr Jean Langevin, évêque de Rimouski, y effectue sa première (et seule!) visite pastorale sur la Côte en 1867. Les Montagnais de l'endroit lui réservent pourtant un accueil enthousiaste. Une documentation abondante existe au sujet de ces excursions. Voir: «Aux voyageurs», dans: **La Voix du Golfe**, 9 août 1867, p. 2; «Voyage à l'eau salée», dans: **La Voix du Golfe**, 13 août 1867, p. 3; «Excursion à Betsiamites», dans: **Le Canadien**, 19 août 1867, p. 2. On mentionne aussi les traversées de la goélette «Marie-Joséphine» en 1870, puis, trois ans plus tard, du «Saint-Laurent» de la Cie des Remorqueurs du Saint-Laurent et du vapeur «Conquest» en 1896. Voir: «Partie de plaisir à l'eau salée pour Betsiamites», dans: **La Voix du Golfe**, «Informations», dans: **Le Courrier de Rimouski**, 24 juin, 25 juillet et 29 juillet 1873, p. 2; «Grande procession à Betsiamites», dans: **Le Courrier de Rimouski**, 12 août 1873, p. 3; «Excursion aux Betsiamites», dans: **Le Courrier de Rimouski**, 15 août 1873, p. 3; «A bord du Saint-Laurent», dans: **Le Journal de Fraserville**, 26 juin 1896, p. 3.
2. Date de l'établissement de la scierie de Sir William Price à Tadoussac (Anse-à-l'eau). Pierre Frenette, *Histoire des Côtes-Nord, Sept-Iles*: Radio-Québec Côte-Nord, 1984, p. 21; Hélène Bédard, **Les Montagnais et la réserve de Betsiamites 1850-1900**, Montréal: Institut québécois de recherche sur la culture, 1988, p. 26.
3. Respectivement en 1879 et 1897. K.C. Griffin, **St. Lawrence Saga. A History of the Clarke Steamship Co. Limited**, Draft manuscript, Montréal: McGill University, 1990, p. 17.
4. Jean-Pierre Bélanger, «Les chemins de fer de la Côte-Nord: de la voie ferrée à la voie d'évitement», dans: **Revue d'histoire de la Côte-Nord**, no 7 (juin 1987), p. 14.
5. Société historique de la Côte-Nord, **Fonds Christian-A. Comeau**, Roderick Allard à Alfred Allard, 18 avril 1909.
6. Recherches nordiques et Cité de Sept-Iles, **Entrevues ethnographiques. Village industriel de**

- Clarke City**. Informateur: Henry Leonard, 2 décembre 1988. Transcription de l'auteur.
7. **Ibid.**, Informateur: Guy Samson, 16 novembre 1988.
 8. Jean Leclerc, **Le Saint-Laurent et ses pilotes 1805-1860**, Ottawa: Leméac, 1990, p. 106-119; Pierre Frenette, *Le Vieux phare historique de Pointe-des-Monts et ses gardiens*, Baie-Comeau: Société historique de la Côte-Nord, 1990.
 9. Recherches nordiques et Cité de Sept-Iles, **op. cit.**, Informatrices: Dolorès Migneault-Bigonnesse et Stella Blaney-Topping, les 16 et 22 novembre 1988.
 10. **Ibid.**, Informateur: Théo Caron, le 16 novembre 1988.
 11. Jean-Pierre Bélanger, **Histoire de la Côte-Nord. Archives de la Cie de la Baie d'Hudson. B.90/c/1 Correspondance du poste des Ilets-Jérémie (1845-1859)**. Rapport de recherche no 1, soumis à l'anthropologue José Mailhot en vue de la rédaction du chapitre 9, «Recul de l'espace amérindien». Québec: Institut québécois de recherche sur la culture, 1990, p. 11.
 12. «Ouverture de la navigation. Pointe-au-Père», dans: **L'Echo du Bas Saint-Laurent**, 5 avril 1935, p. 8.
 13. Paul-Olivier Lalonde, «Les 150 ans du Royal William», dans: **L'Escale**, vol. I, nos 2-3 (été-automne 1983), p. 5.
 14. Placide Vigneau, **Un pied d'ancre. Journal de Placide Vigneau. Trois quarts de siècle d'histoire sur la Côte-Nord, le Labrador et les Iles-de-la-Madeleine (1857-1926)**, Lévis: Imprimerie Le Quotidien, 1969, p. 11.
 15. «Le naufrage du Saint-Olaf», dans: **La Presse**, 26 novembre 1900.
 16. Textuellement: «La Cie de Transport et de Naufrages de la Côte-Nord». La Vigie (Abbé Edouard Déry), «Chronique de terre et de mer», dans: **Journal La Côte-Nord**, 6 décembre 1967, p. 6.
 17. Lionel Lejeune et Jean-Noël Dion, **Anticosti à l'époque de la Consol 1926-1974**, Saint-Hyacinthe, éd. JML, 1989, p. 42 et 60. Lionel Lejeune est aussi l'auteur du premier tome, **Anticosti à l'époque des Menier 1895-1926**, Saint-Hyacinthe: éd. JML, 1987.
 18. «Le Manicouagan», dans: **Progrès du Golfe**, 22 mai 1925, p. 4.
 19. **Idem**: «Bénédiction et lancement du Manicouagan», dans: **Progrès du Golfe**, 24 octobre 1924, p. 4.
 20. Mgr N.-A. Labrie, **Quelques souvenirs**, Baie-Comeau: Société historique de la Côte-Nord, 1987 (transcription de l'auteur).
 21. S. Morissette, «La Cie de Transport du Bas St-Laurent Ltée», dans: **Progrès du Golfe**, 31 décembre 1936, p. 3; Jean-Paul Légaré, «L'histoire de la navigation dans le Bas St-Laurent», dans: **L'Echo du Bas St-Laurent**, 4 novembre 1950.
 22. «La Cie de Transport du Bas Saint-Laurent donne une commande de 60 000 livres de beurre», dans: **L'Echo du Bas Saint-Laurent**, 1^{er} septembre 1933, p. 1.
 23. Archives régionales de l'UQAR, **Dossier Cie de Transport du Bas Saint-Laurent, Acte d'incorporation et documents connexes**.
 24. K.C. Griffin, **op. cit.**, p. 46.
 25. Recherches nordiques et Cité de Sept-Iles, **op. cit.** Informateur: René Cantin, 16 novembre 1988.
 26. Nive Voisine, **Jules-A. Brillant et le Bas Saint-Laurent**, Québec: Thèse M.A., Université Laval, 1968, p. 44.
 27. «Le Manicouagan», dans: **Progrès du Golfe**, 22 mai 1925, p. 4.
 28. Charles-Eugène Gagnon, «Le voyage inaugural du North Shore en août 1946», dans: **L'Action catholique**, 20 août 1946.
 29. **Le transport dans l'économie de la région du Golfe et du Bas Saint-Laurent**, Baie-

- Comeau : Chambre de commerce régionale de la Côte-Nord, 1963, appendice I, non paginé.
30. Pierre Camu, **Problèmes de transport dans la région du Bas Saint-Laurent**, Rimouski : Conseil d'orientation économique du Bas Saint-Laurent, 1960, p. 57.
 31. Edmond Chassé, L'oeuvre de deux générations, Québec: **L'Action catholique**, 1936, p. 25.
 32. Carl Wiegman, **Trees to news : a chronicle of the Ontario Paper Company's origin and development**, Toronto : McClelland and Stewart, 1953, p. 171-172; Société historique de la Côte-Nord, **Baie-Comeau 1937-1987**, Baie-Comeau : Gestion sportive et culturelle, 1987, p. 23.
 33. D'après le titre d'un article paru dans **La Patrie**, 11 septembre 1966.
 34. Recherches nordiques et Cité de Sept-Iles, **op. cit.** Informateur : Dr Roger Smith, 8 octobre 1988.
 35. Thomas-E. Appleton, **Usque ad mare : Historique de la Garde côtière canadienne et des services de la marine**, Ottawa : Ministère des Transports, 1968.
 36. «Mon pays, ce n'est pas un pays, c'est la Clarke», **loc. cit.**
 37. **Idem**; «Le chef du R.I.N. s'en prend au député de Duplessis», dans : **L'Avenir and Sept-Iles Journal**, 17 mars 1966, p. 3.
 38. Léon Gagnon, «Toute l'histoire de la 138 : de la piste de chevaux à la route d'aujourd'hui», dans : **Revue d'histoire de la Côte-Nord**, no 1 (printemps 1984), p. 13.
 39. «Une messe en mer à bord du «Jean-Brillant», dans : **Progrès du Golfe**, 5 août 1938, p. 3; Louis Garnier, **Du cométique à l'avion : les Pères eudistes sur la Côte-Nord**, Québec : P.E. Larose, 1947, p. 282-283.
 40. Louis Trépanier, «1942 : la bataille du Saint-Laurent», dans **Revue d'histoire du Bas Saint-Laurent**, vol. XI, no 3 (octobre-décembre 1983), p. 91; Michael L. Hadley, **U-Boats against Canada : German submarines in canadian waters**, Kingston/Montreal : McGill-Queen's University Press, 1985; James-W. Essex, **Victory in the St. Lawrence : Canada's unknown war**, Erin : Boston Mills Press, 1984; Jean-Pierre Bélanger, «Un épisode de la Seconde Guerre mondiale : Longue-Pointe de Mingan et son aéroport militaire», dans : **Revue d'histoire de la Côte-Nord**, no 11 (août 1989), p. 40-41.
 41. Jusqu'à l'ouverture du tronçon Baie-Comeau-Godbout, le caboteur «Carlisle Bay» de la Levis Trading Co., nolisé par les Clarke, assure la liaison entre les deux localités. «Il fait la navette entre Godbout et Baie-Comeau», dans : **Journal La Côte-Nord**, 22 juillet 1960, p. 1.
 42. Edgar Jourdain, «Les mémoires du capitaine Edgar Jourdain», dans : **Cahiers d'histoire**, Baie-Comeau : Société historique de la Côte-Nord, no 3, (mai 1972), p. 43; Jacques Guay, «Le capitaine Jourdain «confesse» la Côte», dans: **MacClean**, février 1966, p. 17-18.
 43. «Les Agences Maritimes desserviront la Côte-Nord», dans : **L'Avenir and Sept-Iles Journal**, 18 novembre 1969, p. 1; «Etat pitoyable du Fort Mingan», dans : **Le Soleil**, 28 août, 1970.
 44. «La Compagnie de Navigation Nord-Sud Limitée», dans : **L'Aquilon**, 7 juin 1961, p. 1; «Transbordeur Nord-Sud en opération dès le mois de juillet», dans : **Journal La Côte-Nord**, 14 juin 1961; «Le nouveau transbordeur et la nécessité d'un transbordeur à Baie-Comeau», dans : **Journal La Côte-Nord**, 13 septembre 1961.
 45. «Voyage historique du «Père Nouvel», dans: **Journal La Côte-Nord**, 22 novembre 1961, p. 1.
 46. «Où sont-ils donc?», dans : **Le Meilleur Journal**, 19 juillet 1966, p. 7.
 47. Ivan S. Brookes, **The Lower St. Lawrence**, Cleveland : Freswater Press, 1974, p. 129-130; «Le Manic» succède au «Père Nouvel», dans : **L'Aquilon**, 16 août 1967; «Un nouveau traversier», dans : **Journal La Côte-Nord**, 16 août 1967; «Le «Manic» sera à Baie-Comeau le 2 décembre», dans : **Journal La Côte-Nord**, 29 novembre 1967.
 48. «Changement du Père Nouvel pour un plus petit navire», dans : **L'Avenir and Sept-Iles Journal**, 27 avril 1967, p. 3.
 49. «Expropriation de Traverse Matane-Godbout», dans : **Journal La Côte-Nord**, 11 décembre 1974, p. 3.
 50. «Le Camille Marcoux est enfin arrivé», dans : **Journal La Côte-Nord**, 19 mars 1975, p. 3.
 51. «Le bateau «Rimouski» cesse ses activités», dans : **Journal La Côte-Nord**, 16 novembre 1960; «Les intérêts Clarke: réduction du service», dans : **L'Aquilon**, 29 novembre 1961, p. 1; «Le Matane au rancart : moins de bateaux Clarke dans la région», dans : **Journal La Côte-Nord**, 10 janvier 1962, p. 6.
 52. «Banque sur un bateau», dans : **L'Avenir and Sept-Iles Journal**, 27 avril 1964, p. 9.
 53. «Le «Jean Brillant» au repos», dans : **Journal La Côte-Nord**, 15 avril 1970, p. 5.
 54. Marie-Andrée Massicotte, «Au gré du fleuve et de l'histoire», dans : **Revue d'histoire du Bas Saint-Laurent**, vol. XI, no 4 (juin 1986), p. 116.

Remerciements

L'auteur tient à remercier de leur précieuse collaboration: la Société historique de la Côte-Nord, l'Institut québécois de recherche sur la culture, le Groupe d'histoire régionale contemporaine, Pierre Collins, archiviste à l'UQAR, et les historiens Pierre Frenette, Jean-Charles Fortin, Jacques Lemay (projet FIR) et Louis Trépanier.