

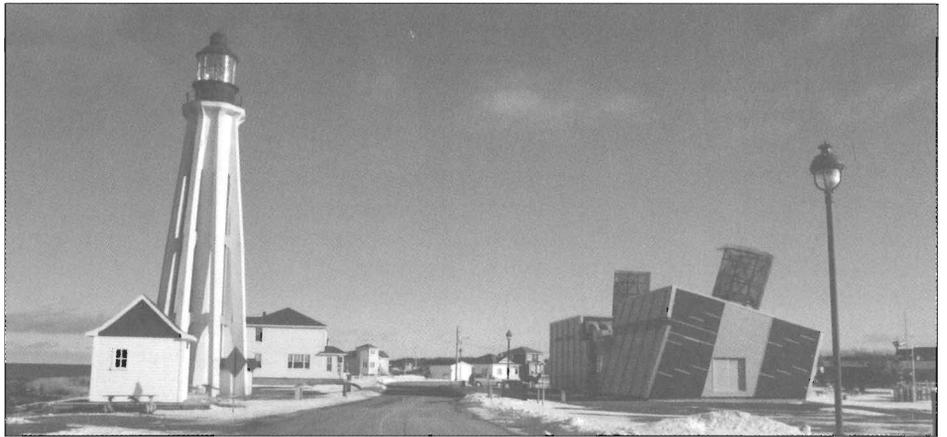
Démantèlement du quai de Pointe-au-Père et souvenirs maritimes

Jean LARRIVÉE

Été 2006 : une activité intense se déroule sur le quai de Pointe-au-Père... Non! Il ne s'agit pas d'une foule de badauds en train de pêcher l'éperlan, la petite morue, la plie, la loche ou le maquereau ni le pêcheur William Guimond qui revient avec sa « Gaspésienne » remplie de harengs, de turbots et de flétans¹. Encore moins le retour du traversier *Père-Nouvel* en provenance de Forestville ou du bateau *Citadelle* ramenant quelques pilotes ayant dirigé de navires océaniques depuis Québec... Tout cela fait partie des souvenirs maritimes de Pointe-au-Père. Ce branle-bas au quai à l'été 2006, ces bruits, ces odeurs proviennent du démantèlement du quai et du va-et-vient des grues et des camions...

Pourtant, la construction de ce quai a nécessité l'acharnement de plusieurs politiciens et d'organismes régionaux. Et les espoirs étaient grands : « *Lorsque terminé, le nouveau port permettra également à certains navires océaniques de remonter le fleuve jusqu'à Pointe-au-Père et de retourner à la haute mer jusqu'en février et éventuellement à longueur d'année...* »².

En décembre 1958, le gouvernement fédéral injecte plus de quatre millions de dollars pour l'aménagement d'un port d'hiver à Pointe-au-Père. Deux navires, le *Keta* et le *Reynald V*, assurent déjà la liaison entre les deux rives, même lorsque les glaces envahissent le fleuve. Tant qu'à faire un quai, on ne lésine pas sur les moyens : de l'orme de Colombie-Britannique est utilisé pour construire les caissons... À cela s'ajoutent les coûts de l'installation d'une voie ferrée à partir de Saint-Anaclet (376 000 \$)³. Déjà au début du XX^e siècle, des travaux importants sont faits à cet endroit. La Compagnie Heney et Smith d'Ottawa effectue, entre 1901 et mars 1905, des travaux d'agrandissement du quai qui atteint



Le Site historique maritime de la Pointe-au-Père, anciennement le Musée de la mer (Jean Larrivée, 2006)

alors 242 mètres de longueur par environ 10 mètres de largeur. Tout cela pour une somme de 102 121 \$⁴.

Le poste de pilotage

Naviguer dans l'estuaire du Saint-Laurent représente de nombreux dangers comme en témoignent les multiples naufrages, surtout aux XVIII^e et XIX^e siècles. Très tôt, les utilisateurs de cette voie navigable réalisent la nécessité pour les navires d'être pilotés par des marins expérimentés connaissant les écueils et les courants.

En 1831, 34 pilotes habitent au Bas-Saint-Laurent, dont dix à L'Isle-Verte, sept à Trois-Pistoles, sept à Sainte-Luce et six à Rimouski, « *sans doute à Pointe-au-Père, où Bouchette avait déjà signalé leur présence en 1815... Curieusement, aucun ne demeure au Bic, pourtant la station officielle de pilotage* »⁵. La concurrence entre les pilotes est parfois forte : premier arrivé, premier servi... En effet, aussitôt que les transatlantiques se pointent à l'horizon, les pilotes se dirigent vers eux, parfois avec de simples chaloupes, pour offrir leur service, d'où l'intérêt pour certains de ne pas utiliser le Bic comme station mais plutôt Pointe-au-Père. En outre,

de grandes compagnies maritimes, telle la Compagnie des vapeurs océaniques de Montréal, installent, bien avant 1905, leurs propres pilotes à Pointe-au-Père, étant donné que ce lieu est plus facilement accessible⁶.

Tenant compte des pressions de propriétaires de grands navires, des encombrements occasionnés par l'île du Bic, le gouvernement fédéral adopte, en 1905, la Loi concernant le port et la circonscription de pilotage de Québec, et déplace la station de pilotage du Bic vers Pointe-au-Père, d'autant plus que les navires « *y disposaient de plus d'espace pour embarquer et débarquer les pilotes* »⁷. Pendant plus de cinquante ans, jusqu'en 1959, des dizaines de pilotes gravitent près du quai : les Narcisse Lavoie, Adhémar Lavoie, Albert Ross, Patrice Drapeau, Lionel Saint-Pierre et les autres y exercent ce métier si fascinant, épaulés par d'autres camarades qui les transportent à bord de bateaux-pilotes vers les grands navires océaniques. Plusieurs hommes d'équipage œuvrent sur ces navires-taxis : une vingtaine sur l'*Eureka* (1906), et plus de trente sur le *Citadelle* (1936), sans oublier ceux du *Jalobert* (1923) et du *Abraham Martin I* et *Abraham Martin II* (1946)⁸.

La présence des pilotes et autres membres d'équipage constitue un apport économique et social non négligeable. Les pilotes reçoivent une bonne rémunération qui dépasse largement celle d'un agriculteur ou d'un journalier. En pleine crise économique, un pilote touche entre 3 500 \$ et 4 000 \$ par année (1934) et une moyenne de 13 238 \$ en 1959⁹. De plus, les pilotes reçoivent quelquefois une allocation pour les repas. Ainsi en 1947, chaque pilote touche 25 cents par repas ce qui représente, pour l'ensemble des pilotes, un déboursé de 2 000 \$ pour le ministère¹⁰. Le Conseil municipal de Pointe-au-Père, conscient des retombées économiques, demande au député de Rimouski de faire des pressions afin que des permis de vente de boissons alcooliques soient accordés pour une période de douze mois au lieu de cinq « *attendu que Pointe-au-Père par son poste de pilotage un très grand nombre de personnes passent dans nos hôtels soit avant d'embarquer ou après y avoir débarqué des bateaux...* »¹¹.

La saison de pilotage oscille entre avril et décembre; cela entraîne un va-et-vient important au quai de Pointe-au-Père puisque les pilotes doivent être transportés vers les grands navires et vice-versa : en 1936, les pilotes ont conduit 3 888 bateaux comparativement à 3 528 en 1935 et plus de 4 909 bateaux en 1953¹², quel achalandage! Il ne fait aucun doute que la station de pilotage représente un apport économique important pour le village compte tenu des dépenses des pilotes pour se loger et se nourrir et les besoins en matériels et en carburant pour les bateaux-pilotes. Au plan social, la présence de tous ces pilotes, ces hommes d'équipage devaient sûrement attirer les regards de la gent féminine du village voire des environs.

Mais la municipalité doit encaisser un dur coup en 1960 lorsque le gouvernement fédéral déménage la station aux Escoumins sur la Côte-Nord. À l'époque, les arguments du ministère des Transports se résument ainsi : depuis 1934, les navires empruntent le chenal nord au lieu du chenal sud pour se rendre à Québec. La station de pilotage de Pointe-au-Père allonge le transport

des pilotes vers les navires. De plus, la station des Escoumins est moins soumise à l'influence de la brume et des glaces. On peut ainsi utiliser des bateaux-pilotes plus petits « *ce qui se traduit par d'importantes économies* »¹³.

Le cabotage et les traversiers

Le cabotage, c'est-à-dire le transport de certaines marchandises par bateau (bois, pétrole, nourriture, etc.) n'a jamais été une activité importante au port de Pointe-au-Père, car les grandes compagnies pétrolières avaient leurs installations au port de Rimouski-Est. Seule la *Golden Eagle* avait une poste rudimentaire et les pétroliers de cette compagnie accostaient au quai de Pointe-au-Père seulement quelquefois par année. Ce port ne connut donc pas l'âge d'or du cabotage où de nombreuses goélettes sillonnèrent l'estuaire du Saint-Laurent pendant plus d'un siècle, jusqu'en 1960.

Les années soixante ont été particulièrement remarquables au plan maritime à cause de l'implantation d'un système de traversiers entre les deux rives. En janvier 1960, les chambres de commerce demandent au gouvernement l'établissement d'un bateau-passeur, douze mois par année, entre Pointe-au-Père, Baie-Comeau et Forestville, compte tenu de « *l'essor économique sans précédent dans l'histoire du pays* » de la Côte-Nord¹⁴. Un tel service devient nécessaire pour transporter les travailleurs et les camions remplis de marchandises diverses. Déjà au début du XX^e siècle, les autorités municipales souhaitaient la présence d'un navire pour le transport entre les deux rives, comme en fait foi une résolution datée du 7 décembre 1908 : « *Attendu que ce conseil a pris connaissance du projet formé par la North Shore Transportations and Wreckage Co. et un certain nombre de citoyens de la Côte-Nord d'établir une communication d'hiver entre la côte nord et celle du sud du fleuve Saint-Laurent (...)* Que le quai de Pointe-au-Père offre tous les avantages nécessaires »¹⁵... Le projet d'un traversier se réalisera enfin au début de l'année 1962. Cette année-là, le navire *Père-Nouvel* transportera 111 769 passagers, 27 930 automobiles et 5792

camions, ce qui créa tout un bourdonnement d'activités autour du quai : une moyenne hebdomadaire de 2 150 passagers et de 537 automobiles est transportée d'une rive à l'autre. Le *Père-Nouvel* effectue la traversée douze mois par année à raison d'un voyage par jour du 10 septembre au 19 juin et de deux voyages par jour du 20 juin au 9 septembre. Le traversier parcourt la distance entre Pointe-au-Père et Baie-Comeau en 3 h 45. À titre de comparaison, notons qu'en 1962, 74 771 passagers transitent par Rivière-du-Loup, 30 012 par Matane et 11 677 par Sainte-Anne-des-Monts¹⁶. Malheureusement pour l'économie de Pointe-au-Père, ce trafic intense ne dure pas à cause, entre autres, de la concurrence des autres traverses. Ainsi, seulement 46 642 passagers, 14 192 automobiles et 2 003 camions seront transportés en 1969. Difficile pour la Compagnie de navigation Nord-Sud de rentabiliser son navire le *Père-Nouvel* qui n'est pas utilisé pleinement. En 1967, la compagnie le remplace par le *Manic*, un traversier de capacité inférieure. Malgré tout, un déficit financier est enregistré en 1969. Les usagers de la traverse Pointe-au-Père/Forestville déboursent 375 000 \$ et 150 000 \$ de subventions s'ajoutent aux revenus qui totalisent 525 000 \$ pour des dépenses de 684 000 \$¹⁷. Quelques années auparavant, le BAEQ avait suggéré, comme première solution, à l'État de prendre en charge totalement les traversiers afin de fournir un service adéquat et d'amener peut-être une baisse des tarifs ce qui permettrait d'augmenter l'achalandage entre les deux rives. La deuxième solution préconisait d'offrir des subventions aux compagnies¹⁸.

En 1970, la Compagnie de navigation Nord-Sud décide de suspendre le service assuré par le *Manic* entre Pointe-au-Père et Forestville. Après avoir perdu la station de pilotage en 1960, la municipalité se retrouve sans traversier et l'activité portuaire tombe presque à zéro... en bonne partie au profit du port de Matane qui « *grâce à la qualité de ses installations, à sa position privilégiée à la limite de l'estuaire maritime et au dynamisme de ses entrepreneurs, saura tirer son épingle du jeu* »¹⁹.

Un quai à l'abandon mais des activités toujours reliées à la mer

Pendant des années, le quai de Pointe-au-Père a été sous-utilisé; heureusement, d'autres activités maritimes se déroulent encore tels le Site historique maritime et les infrastructures du phare rénovées en 1980 par Parcs Canada, les laboratoires de l'Institut des sciences de la mer (ISMER) mis en place la même année, le Refuge national de la faune autour du marais salant. Les responsables du Site historique maritime projettent même d'installer un sous-marin sur une petite section du quai qui devrait rester après la démolition en cours...

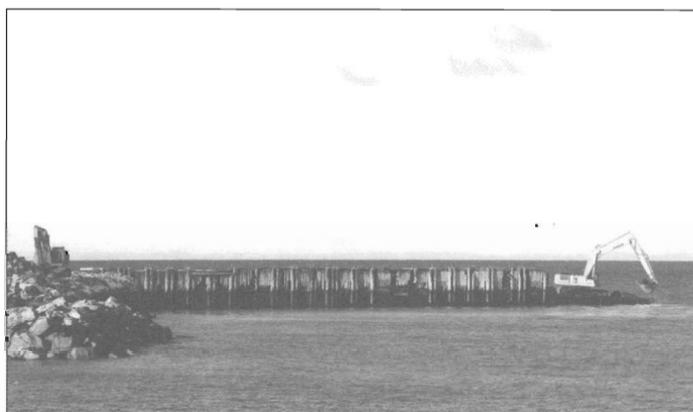
Dans ce court article, nous avons rappelé quelques souvenirs maritimes. Bien sûr, nous aurions pu aborder d'autres activités importantes. Qu'il suffise de penser à la station de quarantaine qui a fonctionné surtout pendant les années vingt et trente. Les immigrants en provenance d'Europe étaient examinés sommairement par des médecins tels les docteurs Hallen, Péloquin, Douglas, en poste à Pointe-au-Père. Il y a eu aussi la station de télégraphe Marconi (1908-1960) avec les opérateurs Craig, Moore, Ferland, Desrosiers et autres qui montaient la garde 24 heures sur 24 heures. Sans oublier

les gardiens de phare tels les Lawson, McWilliams, Wyatt, Lavoie, Saint-Pierre, Lafrance²⁰...

Le sort du quai aurait pu être beaucoup plus positif : imaginez un instant si le gouvernement fédéral avait investi à Pointe-au-Père les centaines de milliers de dollars qu'il a engloutis dans un quai inutilisé à l'Institut Maurice-Lamontagne de Sainte-Flavie! Mais la réalité historique est d'un autre ordre... Le quai est démantelé et la voie ferrée qui y menait fait déjà partie du passé...



Les travaux de démolition du quai de Pointe-au-Père se poursuivent à l'automne 2006 (Jean Larrivée, 2006)



L'entrepreneur chargé de la démolition du quai profite de la marée basse pour effectuer des travaux (Jean Larrivée, 2006)

Notes

- 1 Marie-André Massicotte et al., *Une lumière sur la côte. Pointe-au-Père 1882-1982*, La Corporation des fêtes du centenaire, 1982, p. 208-214.
- 2 Chambre de commerce de Mont-Joli et al., *Mémoire sur la nécessité d'un service de bateau-passeur entre Pointe-au-Père, Baie-Comeau et Forestville*, Rimouski, Chambre de commerce de Rimouski, 1960, p. 1.
- 3 Marie-André Massicotte et al., *op. cit.*, p. 238-248.
- 4 Paul Lemieux, « Les installations maritimes de Pointe-au-Père en 1910 », *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, vol. IX, no 3, octobre-décembre 1983, p. 79.
- 5 Jean-Charles Fortin et al., *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, Québec, IQRC, 1993, p. 149.
- 6 Jean Leclerc, *Les pilotes du Saint-Laurent, 1762-1960. L'organisation du pilotage en aval du havre de Québec*, Sainte-Foy, Éditions GID, 2004, p. 717-721.
- 7 *Rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage. Étude sur le pilotage au Canada, fleuve et golfe Saint-Laurent*, Ottawa, Information Canada, 1970, p. 127.
- 8 Jean Leclerc, *op. cit.*, p. 748-757. Voir aussi Marie-André Massicotte et al., *op. cit.*, p. 179-185.
- 9 *Débats de la Chambre des Communes, Canada, Session 1934*, volume II, Ottawa, Partenaude, 1934, p. 1361 et *Rapport de la Commission royale d'enquête...*, *op. cit.*, p. 520.
- 10 *Rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage...*, *op. cit.*, p. 53.
- 11 *Délibérations du Conseil municipal de Pointe-au-Père*, 3 janvier 1955, p. 229-230.
- 12 *Rapport annuel du ministère des Transports 1936-37*, p. 84 et *Rapport annuel du ministère des Transports 1953-54*, p. 93.
- 13 *Rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage*, *op. cit.*, p. 426-427.
- 14 Chambre de commerce de Mont-Joli et al., *op. cit.*, p. 1.
- 15 *Délibérations du Conseil municipal de Pointe-au-Père*, 7 décembre 1908, p. 61.
- 16 BAEQ, *Esquisse du plan. Vol. 8 Transport*, Mont-Joli, 1965, p. 171-173.
- 17 *Plan de développement intermunicipal et d'aménagement urbain*, Rimouski, Conseil régional de développement de l'Est du Québec, 1971, p. 92-93.
- 18 BAEQ, *Esquisse du plan. Transport*, *op. cit.*, p. 209-210.
- 19 J. C. Fortin et al., *Histoire du Bas-Saint-Laurent*, *op. cit.*, p. 632-633.
- 20 Pour en connaître davantage sur ces différentes activités, consultez Marie-André Massicotte et Jean-Pierre Filion, *Pointe-au-Père. Plus d'un siècle d'aide à la navigation*, Musée de la mer, (1980), 24 p. ; Jean-Charles Fortin, « La grande navigation et les installations de Pointe-au-Père », *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, vol. VIII, no 3, octobre-décembre 1982, p. 53-92; Marie-André Massicotte et al., *Une lumière sur la côte*, *op. cit.*, p. 194-207.