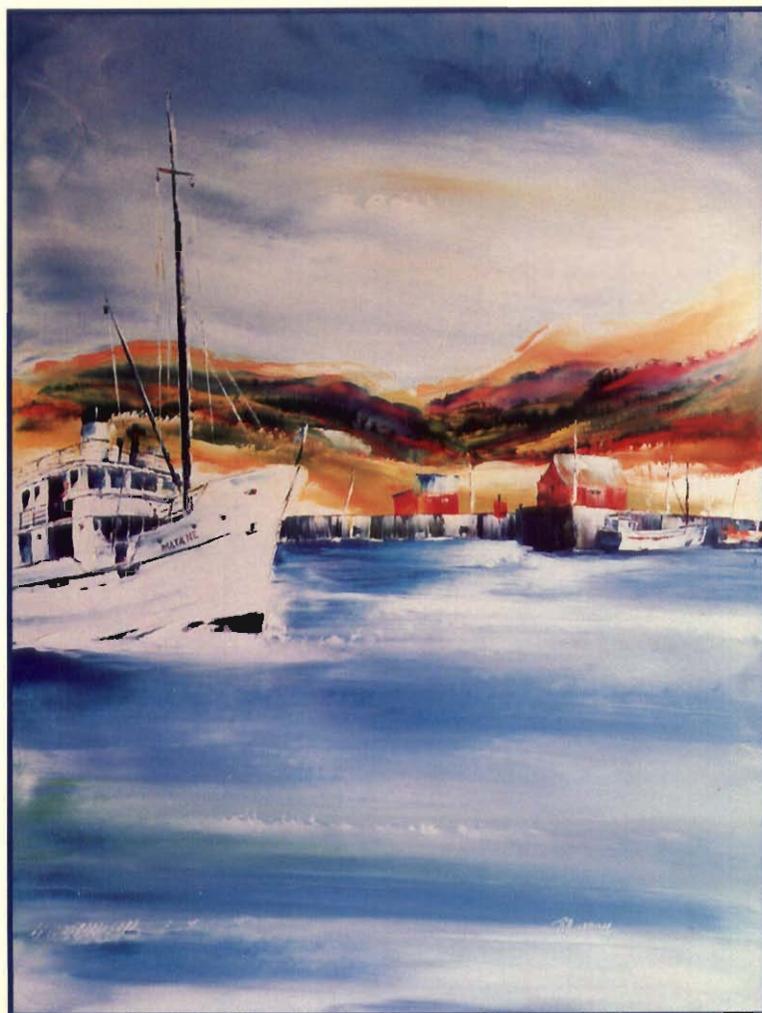


Louis Blanchette

La tradition maritime de Matane



HISTO-GRAFF

1992

La tradition maritime de Matane

La publication de cet ouvrage a reçu une aide financière de :

Chantier Naval Matane inc.
Les Fruits de Mer de l'Est du Québec ltée
Verreault Navigation inc.
Ville de Matane

Couverture du livre :

"L'arrivée du MATANE", oeuvre de Raymond-M. Murray
(1992, huile sur masonite - 61 cm x 82 cm)
Collection : L. Blanchette. Oeuvre commandée pour illustrer La Tradition maritime de Matane.

Originaire de Clermont (Charlevoix), le peintre Raymond-M. Murray produit des oeuvres d'une lumière éclatante. Il nous fait découvrir et apprécier la douceur et la splendeur de la nature. Il demeure à Pointe-au-Père.

Photo : Gilles Cantin

Louis Blanchette

La tradition maritime de Matane

suivi d'un

**Hommage aux capitaines de bateaux
de la région de Matane**

HISTO-GRAFF

1992

Éditeur et distributeur :
Histo-Graff enr.
481, Place Mgr Langis
Rimouski (Québec)
G5L 5G3
(418) 722-8267

Données de catalogage avant publication (Canada)

Blanchette, Louis, 1948-

La tradition maritime de Matane; suivi d'un, Hommage aux capitaines de bateaux de la région de Matane

2e éd. rev. et augm.

Publ. antérieurement sous le titre : La tradition maritime de Matane, 1534-1984. Matane, Québec : Société d'histoire et de généalogie de Matane, 1984.

Comprend des références bibliographiques : p.

ISBN 2-9802958-0-9

1. Matane (Québec) – Histoire. 2. Navigation – Québec (Province) – Matane – Histoire. 3. Pêches – Québec (Province) – Matane – Histoire. 4. Capitaines de navire – Québec (Province) – Matane – Biographies.

I. Titre. II. Titre : Hommage aux capitaines de bateaux de la région de Matane. III. Titre : La tradition maritime de Matane, 1534-1984.

FC2949.M38B52 1992 971.4'775 C92-096574-1
F1054.5.M38B52 1992

© Tous droits réservés (Louis Blanchette, 1984, 1992)

ISBN-2-9802958-0-9 (2^e édition, 1992)

(Publié précédemment par
La Société d'histoire et de généalogie de Matane
ISBN-2-920661-00-0)

Dépôt légal, 2^e trimestre 1992
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec

*A tous les navigateurs,
capitaines et marins
des rives Nord et Sud
du fleuve Saint-Laurent*

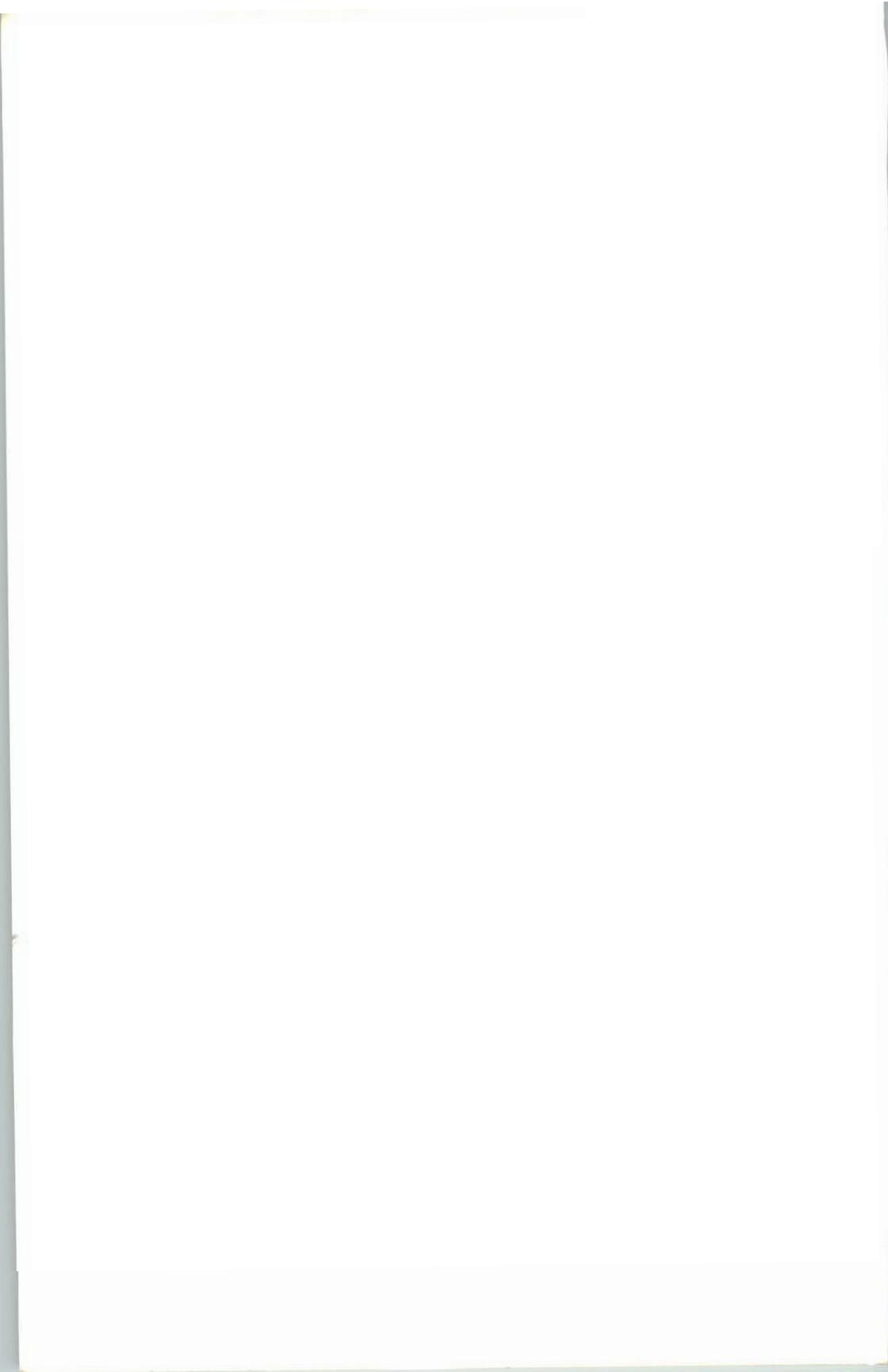


TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos

PARTIE I : LES GRANDES ÉTAPES DE L'HISTOIRE MARITIME DE MATANE

Chapitre I : UNE PÉRIODE D'EXPLORATIONS ET DE TENTATIVES D'ÉTABLISSEMENT	15
- Les voyages de Jacques Cartier	16
- L'exploration de Samuel de Champlain	17
- La présence de marchands de La Rochelle à Matane	20
- L'importance de la rivière Matane	22
Chapitre II : LA SEIGNEURIE DE MATANE SOUS LE RÉGIME FRANÇAIS	27
- La présence de la famille D'Amours	27
- La pêcherie de Denis Riverin	31
- À la fin du régime français	36
Chapitre III : LA PÉRIODE DE FONDATION VÉRITABLE DE MATANE	37
- Un nouveau seigneur : l'Écossais Donald McKinnon	38
- Un deuxième seigneur écossais : Simon Fraser	39
- De nouvelles explorations (Bayfield et Bouchette)	40
Chapitre IV : LES ASSISES DE LA VOCATION MARITIME DE MATANE	45
- La nécessaire navigation fluviale	47
- La construction du phare de Matane	49
- La construction du port de mer	60
- La compagnie Price Brothers	62
- L'entrée en scène de la Hammermill Paper Company	63
- L'expansion de la navigation maritime	65
Chapitre V : LES FORCES VIVES DE L'ÉCONOMIE MARITIME DE MATANE	71
- L'après-guerre : une période de transition	71
- La Traverse Matane-Godbout-Baie-Comeau	74
- Le nouveau port de mer	78
- La Compagnie de gestion de Matane Limitée (COGEMA)	79
- Les Fruits de mer de l'Est du Québec	80
- Le chantier naval de Matane	82
- Un retour au vieux port de mer	83

PARTIE II : DES VIES ENTIÈRES SUR LE SAINT-LAURENT

Chapitre VI : HOMMAGE AUX CAPITAINES DE LA RÉGION DE MATANE DE BAIE-DES-SABLES À LES MÉCHINS	89
- Présentation	89
- Liste des capitaines par ordre alphabétique	90
- Biographies des capitaines	91
- Hommes de la mer	149
Chapitre VII : LA BATAILLE DU SAINT-LAURENT (ÉTÉ 1942)	151
- L'arrivée des sous-marins allemands (U-Boats)	151
- Le rappel de quelques propos politiques	152
- La générosité de coeur des Gaspésiens	156
- Des doutes planent sur la défense du Saint-Laurent	156
- La noirceur s'installe	158
- La nervosité des gardiens de phare	158
- Le témoignage du capitaine Edgar Jourdain	159
- La chute d'un bombardier américain	162
Chapitre VIII : DES NAUFRAGES ET DES ACCIDENTS MARITIMES	165
- Une litanie de naufrages et d'accidents maritimes	166
- Récits détaillés de naufrages	169
Chapitre IX : LA BÉNÉDICTION DU «MATANE» (31 JUILLET 1938)	179
Annexe 1 : UN VOYAGE SUR LE «SEPT ISLES TRADER»	187
Annexe 2 : UNE PROMENADE POUR TOUS LES NAVIGATEURS	191
Remerciements	193
Bibliographie	194

AVANT-PROPOS

Un livre d'histoire n'est jamais terminé. Des faits nouveaux s'ajoutent à la somme des connaissances déjà acquises, lesquelles camouflent toujours bien des cachettes inédites dans les méandres poussiéreux des archives, des livres rares et surtout dans le vécu des femmes et des hommes, trop souvent gardé secret.

Le travail de ré-écriture de **La tradition maritime de Matane**, procède de cette démarche lente, mais essentielle au chercheur en histoire. Pour son auteur, le livre d'histoire ressemble à un jardin. Les deux doivent être entretenus, augmentés et nettoyés périodiquement.

Cette nouvelle édition n'est vraiment pas une copie intégrale du volume paru en juin 1984. Des chapitres entiers ont été épurés ou élagués. Le même sort est arrivé à certaines illustrations. Des sections entièrement nouvelles sont apparues. Le livre compte maintenant neuf chapitres regroupés en deux grandes parties. L'une demeure le survol historique des principaux événements d'intérêt maritime qui se sont déroulés à Matane depuis la période de Jacques Cartier jusqu'au cours des années 1980. La seconde partie, intitulée «Des vies entières sur le Saint-Laurent», constitue une reconnaissance pour tous les navigateurs qui ont vécu une partie de leur vie sur les eaux du fleuve Saint-Laurent. Le court **Hommage aux capitaines** de la première édition prend maintenant une dimension majeure. Le nouveau chapitre VI renferme cet **Hommage** et forme un bouquet de près de 50 biographies de capitaines (contre 20 en 1984) venant de plus de 30 familles (contre 14 en 1984). Cette deuxième partie se termine par le rappel de la Bataille du Saint-Laurent de l'été 1942, de naufrages et d'accidents maritimes, et par le souvenir de la grande fête populaire qui a marqué la bénédiction et le lancement du navire le MATANE en juillet 1938. Quant aux illustrations (photos et cartes), l'édition de 1984 en comptait 51, la présente en compte 79, dont 55 nouvelles. Le nombre de pages passe de 148 à 198.

Ce résultat concret est le fruit d'une remarquable collaboration que nous avons eue le plaisir de partager avec plusieurs familles de capitaines, qui ont répondu à notre "Avis de recherche" public lancé en mars dernier.

La grandeur de nos remerciements est bien modeste devant tant de générosité (voir le tableau des remerciements à la fin du volume, p. 193). Ils s'adressent à toutes ces familles qui ont dévoilé leurs archives, ouvert leurs albums de photos et parlé ouvertement qui de leur père, qui de leur fils, qui de leur frère, tous navigateurs et hommes de la mer. Vous avez ainsi contribué à enrichir de façon exemplaire le patrimoine maritime du Québec. Vous avez ajouté à notre mémoire collective un cumul de faits, d'images et d'événements que l'Histoire ne peut plus maintenant oublier.

Notre histoire mais surtout notre géographie ont fait de nous des riverains. Et nos ancêtres le furent davantage. A son arrivée en Nouvelle-France, l'intendant Jean Talon trouve déjà dans ce pays neuf une "pépinière de marins". Depuis des générations, des familles entières ont produit des capitaines, des pilotes, des constructeurs de goélettes, des pêcheurs, des gardiens de phare et des éducateurs de la vie marine et maritime. Des villages entiers vivent encore de la mer. Le Québec vit au bord de l'eau !

La tradition maritime de Matane reflète et met en valeur une partie de cet héritage profond et collectif. Même la lointaine et précieuse appartenance à l'univers des grands découvreurs du Nouveau-Monde se retrouve dans l'histoire de la région de Matane. Vous le verrez notamment par le récit de Samuel de Champlain et de ses rivaux, les marchands de LaRoche.

En 1984, le volume avait été publié pour commémorer le 450^e anniversaire du premier voyage de Jacques-Cartier sur le Saint-Laurent. Le hasard a voulu que la deuxième édition soit publiée en 1992, en cette année du 500^e anniversaire du voyage de Christophe Colomb en Amérique. Ce livre est une forme de salutation aux grands navigateurs des temps passés.

Pour terminer cet **Avant-propos**, nous aimerions reproduire un extrait de la *Présentation* de l'édition originale :

"Au terme de cette recherche historique, nous avons vraiment l'impression d'avoir effleuré une foule de sujets qui cachent une richesse culturelle trop méconnue. A l'image des trésors enfouis dans la mer, l'histoire du fleuve Saint-Laurent et des localités riveraines recèle aussi des trésors de découvertes historiques à sortir du brouillard de nos mémoires individuelles et collectives. L'exploitation des thèmes maritimes dans l'histoire du Québec en est encore au niveau de l'enfance de la recherche."

Nos efforts de reconstruction de **La tradition maritime de Matane** nous convainquent à nouveau de la justesse et de la valeur de cette opinion.

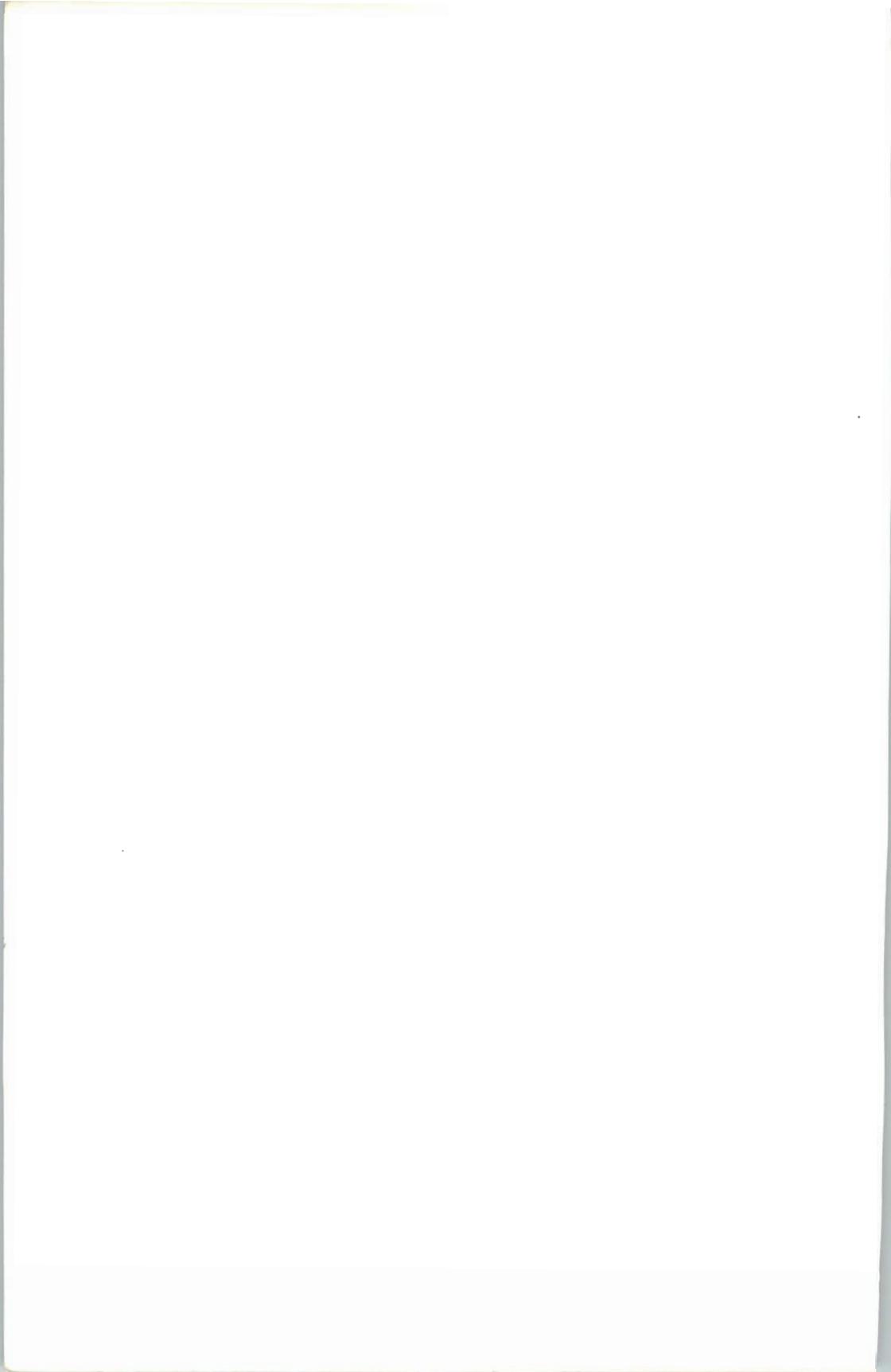
Puisse ce livre contribuer à la connaissance et à la compréhension de l'histoire régionale.

Louis Blanchette

Rimouski, 25 mai 1992

PARTIE I

**Les grandes étapes
de l'histoire maritime
de Matane**



Une période d'explorations et de tentatives d'établissement

« Tout le pays (...) m'a semblé fort agréable, il est entrecoupé de ruisseaux et de fleuves, qui se déchargent d'espaces en espaces dans le roi des fleuves, c'est-à-dire, dans la grande rivière de Saint-Laurent »
Relations des Jésuites (1635, P. Lejeune, jésuite).

En 1534, lorsque Jacques Cartier navigue dans la Baie des Chaleurs et le golfe du Saint-Laurent, plusieurs dizaines de navigateurs et de pêcheurs l'avaient précédé sur cette nouvelle route maritime. Certains historiens prétendent que les Celtes auraient fréquenté la partie nord du continent américain, un siècle ou deux avant l'an mil. Même plus, dans son **Histoire de la Nouvelle-France**, le Père de Charlevoix rappelle qu'« on a toujours regardé en France comme une des visions de Guillaume Postel, qu'une bonne partie des côtes de l'Amérique septentrionale aurait été fréquentée, même avant Jésus-Christ, par les peuples des Gaules, qui ne les avaient abandonnées, disait-on, que parce qu'ils ne trouvèrent que des terres incultes, et de vastes régions, sans aucune ville, et presque sans habitants... »¹

Quoiqu'il en soit, avant que ces croyances ou légendes ne soient éclairées par des faits historiques probants, des preuves archéologiques confirment l'établissement des Vikings sur le continent nord-américain, et principalement à l'Anse-aux-Meadows, à Terre-Neuve, à quelques dizaines de kilomètres à l'est de Blanc Sablon.² Cet établissement viking date de l'an mil environ. Les Vikings auraient fondé d'autres établissements et seraient demeurés en Amérique jusqu'au XIV^e siècle. Nous pouvons présumer qu'ils aient fréquenté et sillonné le fleuve et le golfe du Saint-Laurent, toute

cette vaste contrée maritime qui fut désignée, quelques siècles plus tard, comme étant les Terres Neuves, ce pays nouveau et mystérieux qui conduisait, croyait-on alors, à l'Asie fabuleuse, riche de soieries, de pierres précieuses et d'épices.

La recherche de la route de l'Asie amène plusieurs pays européens, dont l'Espagne, le Portugal, l'Angleterre et la France, à entreprendre de longs voyages au-delà de l'Atlantique. Jacques Cartier est précédé dans ses voyages par le vénitien Giovanni Caboto (1497-1498), les portugais Gaspar et Miguel Corte-Real (1501-1520), les Bretons (vers 1504), Thomas Aubert, de Dieppe (1508), le portugais Joao Alvares Fagundes.³ Nous n'avons retenu que les noms les plus célèbres.

Les voyages de Jacques Cartier

En 1523, la France s'intéresse sérieusement et activement à la découverte de la route de l'Asie. La première expédition officielle aura lieu l'année suivante, sous la conduite du florentin Giovanni da Verrazano. Les résultats de cette navigation encouragent la France dans sa quête de l'Asie et elle organise à nouveau, mais cette fois en 1534, une expédition dirigée par le Malouin Jacques Cartier.

Durant son premier voyage, Cartier visite la Baie des Chaleurs, se rend à Gaspé le 24 juillet, puis se dirige vers l'île d'Anticosti et le détroit de Belle-Isle pour enfin retourner en France sans avoir remonté le fleuve Saint-Laurent. Nouveau voyage de Cartier en 1535. Il quitte la France le 16 mai et atteint le golfe à la hauteur de l'île d'Anticosti le 15 août. Du 16 au 19 août, Jacques Cartier, à la tête de ses trois vaisseaux, la GRANDE HERMINE, la PETITE HERMINE, et l'ÉMÉRILLON, longe la partie nord de la péninsule gaspésienne et commence, à partir de ce moment, sa découverte du fleuve, la «Grande rivière de Canada». Voici d'ailleurs un extrait de cette navigation:

«... et le lendemain (16 août) eumes cognoissance des terres qui nous demeuroient vers le Su, qui est une terre à hautes montagnes à merveilles (...). Nous rangeames les dites terres du Su dempuis le dit jour jusqu'au mardi midi que le vent vint Ouest, et mismes le cap au Nort pour aller quérir les dites hautes terres que voyons...»⁴

Voilà la première description connue des côtes de Gaspé Nord et du proche pays de Matane. À l'aide des études de l'historien H.P. Biggar, spécialiste des voyages de Cartier, nous pouvons

localiser ce court voyage, le long des «terres du Su», entre Rivière-Madeleine et Sainte-Félicité.⁵

Cartier poursuit enfin sa route vers la Côte-Nord, se rend à Sept-Îles puis remonte pour de bon le fleuve du côté nord, jusqu'à Québec où il vivra les affres d'un rude hiver. Le voyage de retour vers la France s'effectue entre les mois de mai et de juillet 1536. Dans la narration de son voyage de retour, il n'est fait aucune mention de Matane ou des environs, Cartier profitant d'un fort vent depuis l'Isle-aux-Coudres, le matin du 21 mai, pour retourner vers le golfe et la presqu'île de Forillon.

Enfin, le troisième voyage de Cartier s'effectue à partir du 23 mai 1540; il le conduit à Charlesbourg-Royal, l'actuel Cap-Rouge près de Québec où il fait construire deux forts. C'est lors de ce voyage qu'il découvre de la pyrite de fer et de faux diamants, dont il en apporte pourtant une bonne cargaison lors de son retour en France en 1542.⁶

Les espoirs de colonisation le long des rives du Saint-Laurent tombent dans l'oubli, malgré cet effort bien timide de Jacques Cartier et celui de LaRocque de Roberval.

Les activités de navigation ne manquent toutefois pas puisque les nombreuses expéditions de pêche se poursuivent dans le nouveau pays des Terres Neuves que ce soit par les Anglais, les Bretons, les Portugais et surtout les Rochelais, lesquels intéressent davantage l'histoire de Matane puisqu'ils établiront à l'embouchure de la rivière, une pêcherie et un poste de traite de fourrures. Avant d'aborder ce sujet, explorons la région avec Samuel de Champlain.

L'exploration de Samuel de Champlain

Le but de ces navigateurs européens n'était pas tant la découverte ou la prise de possession de nouveaux pays mais plutôt des visées strictement commerciales, «*faire des pêches fructueuses, en apporter le produit dans leur ville*».⁷

Ils ont fréquenté, pendant plusieurs générations, les bancs de Terre-Neuve, le golfe et le fleuve Saint-Laurent. Leur intérêt pour la pêche à la morue s'est vite transporté vers la traite des pelleteries, commerce encore plus lucratif. En 1600, au moment où Pierre Chauvin obtient le monopole des fourrures pour une période de dix ans dans la vallée du Saint-Laurent, les marchands rochelais, de même que ceux de Saint-Malo et de Dieppe, protestent énergiquement

auprès du Roi. « Ils déclarent que depuis la découverte du Saint-Laurent par Cartier, ils ont toujours eu l'habitude de traiter avec les naturels de cette région et que, par la suite, les rapports avec les Indiens sont devenus amicaux »⁸

Il est fort probable que la rivière Matane ait été utilisée à des fins de commerce de pelleteries dès les premières années du XVII^e siècle. Elle était suffisamment connue et réputée pour être identifiée comme un lieu propice à ce commerce.

Cette preuve existe dans l'acte de constitution de la Compagnie du sieur de Mons, lorsque le Roi de France octroie, le 18 décembre 1603, pour dix ans à de Mons et à ses associés, le privilège exclusif de la traite des pelleteries

« depuis le Cap de Raze jusques au quarantiesme degré, comprenant toute la coste de Lacadie, Terre et Cap Breton, Bayes de Saint-Cler, de Chaleur, Isle persée, Gaspay, Chichedec (Sept-Îles), Mitan (Matane), Lesquemain (Les Escoumins), Tandoussas et la rivière Canada, tant d'un côté que d'autre ».

De Mons et ses associés s'établiront davantage en Acadie plutôt que sur le Saint-Laurent, ce qui n'empêche nullement les expéditions marchandes de se poursuivre à grande échelle sur le fleuve.⁹

Lorsque Champlain remonte le fleuve en 1603, il a mentionné très sommairement Matane et sa rivière. Cette discrétion contraste sérieusement avec la description avantageuse qu'il fait du même lieu lors de son passage en 1620:

« ...montant à mont l'on va jusqu'au fleuve de la rivière de Mantane, où il y a douze à treize lieues dans cette rivière de pleine mer, des moyens vaisseaux de quatre-vingt ou cent tonneaux y peuvent entrer, c'est un havre de bare de basse mer: étant en la dite rivière assez d'eau pour tenir les vaisseaux à flot. Ce lieu est assez gentil, et s'y fait grande pescherie de saumon et truites, ayant les filets propres à cet effect, l'on en pourrait charger des bateaux en leur temps et saison. »¹⁰

La confirmation de Champlain de l'importance du havre naturel de Matane est doublée du rôle capital que jouait le parcours

de la rivière elle-même, laquelle permettait un passage naturel, moyennant un court portage, vers la Matapédia et la Baie des Chaleurs. Relisons le texte de Champlain:

«...Cette rivière vient de certaines montagnes et peut on s'aller rendre par le travers des terres, par le moyen des canaux des sauvages, en les portant un peu par terre en la rivière qui se décharge dans la baie de Chaleur...»

Enfin, le fondateur de Québec termine la description de Matane en mentionnant que *«ce lieu (...) est fort commode pour la chasse des élans, où il y en a en grande quantité»*.

Cette narration semble contenir beaucoup de détails, pourtant elle ne donne aucune précision au sujet du commerce des fourrures, ni d'un établissement rochelais. Avant de parler plus en détails de la présence rochelaise à Matane, rappelons que Lescarbot, avocat parisien, écrivain et voyageur de cette époque avait décrit le lieu en ces termes:

«Ici (à Gaspé) est le commencement de la grande rivière du Canada, sur laquelle à la bende du Su y a la rivière Mantanne, laquelle va quelques dix-huit lieues dans les Terres. Elle est petite et à soixante lieues du dit Gaschepé. Mais les Sauvages étant au bout d'icelle portent leurs canots (qui sont petits bateaux d'écorce) environ une lieue par terre, et se viennent rendre en la Baye de Chaleur: par où ils font de grans voyages»¹¹

La présence de marchands de La Rochelle à Matane

Au lendemain des voyages de découverte de Jacques Cartier et de la tentative infructueuse de colonisation par Roberval en 1541-1542, la France délaisse cette contrée nouvelle, quelque peu inhospitalière, qui cache trop bien le passage tant recherché vers la Chine fabuleuse. Le nouveau pays "découvert" demeure toutefois occupé, au cours du 16^e siècle, par les pêcheurs, les chasseurs et les marchands attirés par des ressources naturelles dont l'exploitation et le commerce génèrent un revenu substantiel.

Les expéditions rochelaises en Nouvelle-France ont précédé la venue de Jacques Cartier. Ainsi, l'historien Georges Musset signale que, dès 1523, les Rochelais avaient avitaillé un navire, le

MARIE, pour une expédition de pêche aux Terres Neuves.¹² De plus, il est bon de rappeler qu'au cours de son premier voyage, le navigateur de Saint-Malo rencontre le 12 juin 1534 un navire rochelais dans le détroit de Belle-Ile. Voici comment il rapporte le fait :

*«Etant en ce fleuve nous avisames une grande Nave qui était de La Rochelle, laquelle avait la nuit précédente passé outre le port de Brest, où ils pensaient aller pour pêcher».*¹³

Héritières d'une longue tradition maritime et commerciale au pays des Terres Neuves, les familles marchandes Georges et Macain, de La Rochelle, celles qui retiennent notre attention, jouent entre les années 1590 et 1628 un rôle considérable dans l'histoire du commerce de la pêche et des fourrures en Nouvelle-France. Pour ces riches armateurs et financiers, beaux-frères par surcroît, «*la pêche de Terre Neuve fut à la fois un moyen d'occuper leurs navires et une occasion de faire fructifier leurs capitaux*».¹⁴ Ils participent aux expéditions de pêche de trois manières différentes : soit en équipant leurs propres navires, soit en équipant les vaisseaux des autres ports ou soit en prêtant leur argent aux maîtres et aux capitaines de vaisseaux. Les marchands rochelais sont d'ailleurs de grands armateurs des expéditions basques en Nouvelle-France.

Lorsqu'en 1600, le comptoir de Tadoussac est créé par Pierre Chauvin, la France affiche à nouveau sa présence sur les rives du fleuve et s'insère dans le réseau de traite des fourrures. Mais la France ne peut agir seule, elle a besoin de capitaux des riches marchands. Ainsi, les Georges et Macain s'associent à Pierre Chauvin et participent à plusieurs expéditions.

En 1603, lorsque Pierre du Gua, sieur de Mons, est nommé titulaire du monopole des pelleteries et capitaine-général de la Nouvelle-France, les Rochelais trouvent en lui un allié de taille, puisque de Mons est protestant comme eux. Sa commission royale l'autorise d'ailleurs, lui et les siens, à pratiquer sa religion en Nouvelle-France. Sous l'impulsion du sieur de Mons, une importante compagnie marchande est formée à Rouen, en février 1604. Connue sous le nom de "Compagnie du Canada" ou "Compagnie de Champlain", elle possède un capital considérable évalué à 90 000 livres, dont les deux cinquièmes sont souscrits par les Malouins, et les trois autres cinquièmes souscrits en parts égales par le sieur de Mons, les Rouennais et les Rochelais. Le jour même de cette association, le sieur de Mons désigne Samuel Georges et Jean Macain comme ses procureurs généraux et spéciaux pouvant agir en

son nom et négocier des ententes avec les marchands de Saint-Jean-de-Luz et de Saint-Malo. Cette nouvelle compagnie permet notamment à de Mons d'entreprendre l'établissement d'une colonie de peuplement à Port-Royal, en Acadie.

De leur côté, les Rochelais continuent d'avitailier les Basques et poursuivent leurs expéditions de traite sur le Saint-Laurent et en Acadie. Au même moment, un navigateur célèbre explore le Saint-Laurent. Il s'agit de Samuel de Champlain, dont les responsabilités administratives qui lui seront conférées et son allégeance catholique deviendront fort embarrassantes aux marchands de La Rochelle.

pour les Dans un effort sérieux d'établir une colonie permanente en Nouvelle-France, Champlain fonde Québec en 1608. Les espoirs sont grands mais l'accueil difficile. Le climat est très rude, et les adversaires, les Basques et les Rochelais notamment, ne souhaitent pas son arrivée à Québec. Et lorsqu'en 1609, la traite des pelleteries est ouverte à tous, la liberté de commerce qu'elle suscite crée une vive et féroce concurrence entre les commerçants et les commissionnaires du Roi. A titre d'exemple, les marchands Georges et Macain avitaillent plusieurs navires, dont le MARIE pour le compte du sieur de Mons, qui rapporte au cours de l'été 1609 «un chargement de fourrures, malgré de violents conflits entre matelots et commissionnaires de la compagnie».¹⁵

En 1612 finalement, la Compagnie du Canada est dissoute, et même l'habitation de Québec sert d'entrepôt aux Rochelais Georges et Macain.¹⁶ A la fin de la même année (1612), le Roi de France accorde au prince de Condé le monopole exclusif de commerce pour une période de 12 ans, incluant les territoires de traite de Québec, Tadoussac et Matane.¹⁷

C'est à partir de ce moment surtout que les recherches permettent d'identifier plus clairement une présence rochelaise à l'embouchure de la rivière Matane. Situons donc la rivière Matane dans cet environnement historique.

L'importance de la rivière Matane

La cartographie du 16^e siècle fournit des indices précieux sur la reconnaissance de la rivière Matane par les explorateurs européens. Ainsi, sur la carte de Vallard (1547), le toponyme "*dunatin*" est probablement une forme dérivée d'un terme amérindien utilisé pour désigner la rivière Matane.¹⁸ Il serait intéressant également de pouvoir identifier clairement le sens du toponyme "*r. Dille*", sur la

carte de Wytfliet (1597), puisque les deux désignations se situent géographiquement dans la région immédiate de Matane. La rivière Matane était suffisamment réputée pour être identifiée comme un lieu propice au commerce des pelleteries et de la pêche.

Nous pouvons prétendre qu'au début du 17^e siècle, Matane est un poste de traite d'une certaine importance sur la rive sud du Saint-Laurent. Les Amérindiens Micmacs de la Baie des Chaleurs et du nord de l'Acadie viennent échanger leurs fourrures par l'intermédiaire des Rochelais. La rivière Matane et son havre constituent d'ailleurs une zone frontière, une limite entre le commerce des pelleteries et celui de la pêche à la morue. A ce sujet, David Lee précise que Matane se trouvait à la limite de la montaison des morues dans le Saint-Laurent, et que cet établissement rochelais était orienté exclusivement vers la traite des pelleteries.¹⁹

En novembre 1612, lorsque le roi Louis XIII gratifie son neveu, le prince de Condé, du titre de vice-roi du Canada et lui octroie le monopole de la traite des pelleteries pour une durée de 12 ans, l'édit royal précise bien avec autorité que les étrangers et les pirates ne pourront importuner les hommes de Condé, ni non plus trafiquer avec les Sauvages. Cette restriction visait en particulier les Rochelais. Mais ces défenses n'empêchent nullement leurs activités sur le Saint-Laurent. Ainsi, à l'été 1613, ils traitent des marchandises dans le poste de Matane, lors d'une expédition menée par Samuel Georges, Jean Prou, Daniel Bodier et Samuel Macain, de La Rochelle, tous associés avec trois marchands de Limoges, Etienne Coste, Jean et Pierre Loudeyot. Lorsque Champlain remonte le Saint-Laurent à la fin d'avril 1613, il trouve outre cinq navires malouins, le vaisseau rochelais de 150 tonneaux, le SOLEIL, qui compte à son bord Nicolas de Vignau et qui se rend faire la traite à Matane.²⁰ Il est intéressant de signaler ici que ce Vignau qui prétendait avoir découvert le passage du nord-ouest vers la Chine s'offrit à guider Champlain dans un voyage de découverte.²¹ La prétendue connaissance géographique de Vignau était plutôt une ruse, un subterfuge pour éloigner Champlain des eaux du Saint-Laurent.

Au cours du même été, le SOLEIL est saisi par les hommes de Champlain et délesté de sa cargaison de castors. Le navire est pillé et naufragé à 15 lieues en aval de Tadoussac, et les pelleteries sont utilisées par les marchands de Rouen et de Saint-Malo. Dans sa relation, Champlain note à ce sujet : «*partie de marchandises... furent sauvées et prises par les nostres qui en firent très bien leur profit avec les sauvages, qui leur causa une très bonne année*».²² À la suite de cette saisie, les armateurs rochelais intentent à la

Compagnie de Rouen un procès devant le Conseil privé. Il durera 20 ans et les Rochelais le perdront.

Dès l'année suivante, soit en 1614, les Rochelais, loin d'obtempérer aux ordres de Champlain, récidivent et envoient le MADELEINE pour y faire la traite à Matane. L'expédition est menée par Georges, Macain, Prou et Picassary. Mais encore une fois leur navire est capturé. Déterminés à poursuivre la traite, les Rochelais prennent les grands moyens et, au printemps 1615, envoient des hommes à Matane pour se trouver d'avance sur les lieux de traite.

Cette expédition est connue grâce au document intitulé **“Convention entre plusieurs marchands rochelais pour le voyage du JEAN de La Rochelle à Matane dans la Grande Rivière du Canada”**.²³ Une étude élaborée de cet acte notarial a été faite par Robert LeBlant et Marcel Delafosse dans **“Les Rochelais dans la vallée du Saint-Laurent 1599-1613”**.²⁴

Cette expédition et cet hivernement à Matane connaissent un succès matériel rapide, puisque dès le 1er juin 1616, le JEAN conduit par Daniel Baignault, arrive à Matane pour ramener les hivernants dirigés par Gabriel Picaudeau, les fourrures de la traite de l'hiver et *«celles dues par les sauvages sur les livraisons des années précédentes»*. L'historien Marcel Trudel prétend que l'hivernement de 1615 à 1616 à Matane ne fut qu'un accident, et que finalement les Rochelais n'y auraient hiverné que durant ce seul hiver-là, *«et encore n'était-ce que par des contrebandiers venus de La Rochelle»*.²⁵

Quoiqu'il en soit, les Rochelais ont continué, pendant plus d'une décennie, à fréquenter le Saint-Laurent et à utiliser leur poste de traite de Matane. Davantage attirés par l'amour du gain que par le désir de colonisation, les Rochelais, si puissants, riches et bien équipés, demeureront de farouches adversaires de Champlain. D'ailleurs le récit de ses **“Voyages”** signale à plusieurs reprises la présence inopportune de ces déplaisants, qui désobéissent *“aux commandemens de sa Majesté”*. Ainsi, en 1620, signale-t-il à nouveau leur présence, mais la narration cache une impuissance à agir devant eux :

«Telles personnes mériteraient estre chastiez sévèrement, pour enfreindre les Ordonnances: mais quoy, dit on, sont Rochelais, c'est à dire très mauvais et désobéissants subjects».²⁶

La richesse des marchands de La Rochelle, de Rouen ou de

Saint-Malo avait facilité la traite des fourrures, la pêche à la morue ou à la baleine dans le fleuve ou sur les rives du Saint-Laurent. Mais la colonisation tardait sérieusement à s'implanter, non seulement dans la région de Matane mais un peu partout en Nouvelle-France. D'ailleurs, comme nous le verrons dans les chapitres ultérieurs, la colonisation de la région de Matane tardera grandement. Le climat souvent difficile, l'éloignement, le relief assez accidenté et l'absence de moyens techniques expliquent sans doute en partie, le retard dans l'implantation permanente du peuplement.

À ce propos, les missionnaires jésuites de l'époque «stigmatiseront» dans un bref passage de leurs «Relations» la difficulté de vivre en ce pays de Matane. En 1661, lorsque les Iroquois se firent particulièrement menaçants, un certain nombre d'Indiens alliés des Français se réfugièrent dans la région de Matane; ils avaient l'impression que cette contrée était «*le pays le plus ingrat et le plus affreux*» et que, s'ils risquaient d'y mourir de faim, du moins les Iroquois ne les trouveraient jamais.²⁷

A Ingrat ou inculte, le pays sera colonisé et habité. Toutefois, avec l'établissement du régime seigneurial, en 1627, lors de la fondation de la Compagnie des Cent-Associés, le rythme de concessions fut très lent. Seules soixante-et-onze seigneuries auront été concédées en 1663 autour principalement de Québec, Trois-Rivières et Montréal. La réorganisation administrative de 1663 et l'arrivée massive d'immigrants français permettront une augmentation du nombre de concessions. La région de Matane intéressera particulièrement un noble français, Mathieu D'Amours de Chauffours, né à Paris vers 1618 et arrivé en Nouvelle-France en 1651. Établi à Québec, où il fut nommé major puis commandant d'un camp volant et enfin membre du Conseil souverain dès sa formation en 1663, Mathieu D'Amours obtient, le 8 novembre 1672, un certificat de concession seigneuriale pour le territoire de Matane.

La Seigneurie de Matane sous le régime français

«L'establisement des pesches sédentaires dans la rivière de Saint-Laurens ou dans les mers voisines pouvant apporter beaucoup d'utilité auxdits habitants, tant par leur abondance que par la facilité du débit qu'ils en peuvent avoir, soit au Isles Antilles, soit en France...»

(Louis XIV à Frontenac, le 7 avril 1672)

L'histoire de la région de Matane sous le Régime français est marquée par deux événements majeurs soit : la présence de la famille D'Amours, les premiers seigneurs du lieu, et la pêcherie de Denis Riverin. Leur rappel nous conduira enfin à de brèves descriptions du territoire avant la guerre de la Conquête et l'arrivée de nouveaux maîtres.

La présence de la famille D'Amours

Avant que Mathieu D'Amours n'obtienne de l'intendant Talon, en novembre 1672, un certificat de concession de la seigneurie de Matane, le futur seigneur se montre intéressé aux activités de pêche (morue et saumon), et à la chasse dans la région avoisinante de la rivière Matane. Ainsi, le 16 juin 1667, Mathieu D'Amours s'associe avec les dénommés Leroux, Lisot, Jean Langlois et Guillaume Lemieux, et conclue avec eux un marché pour qu'ils se rendent à la pêche au saumon et à la chasse à la rivière Matane. Ces activités ne sont sans doute pas les seules de Mathieu D'Amours avant 1672. Il est permis de croire que, même avant sa nomination au Conseil souverain (1663), il possédait des intérêts dans la pêche et la chasse à Matane.¹

Les activités commerciales se poursuivent après 1677, l'année de la concession officielle de la seigneurie à D'Amours, non pas par lui-même, mais surtout par ses fils et ses associés. En raison notamment de son poste de conseiller au Conseil souverain, Mathieu D'Amours ne se montre pas lui-même intéressé à établir feu et lieu sur la lointaine seigneurie de Matane, située dans une région somme toute isolée, sans aucune population, sans protection également, exposée «aux humeurs des indigènes ou de leurs ennemis et aux incursions des Anglais et des forbans».

Sans s'y établir lui-même, il prépare et organise annuellement des expéditions de chasse et de pêche, qu'il envoie à son habitation de Matane. L'expédition du printemps-été 1681 apporte de sérieux problèmes à D'Amours et le conduit même en prison, à Québec, suite à un ordre de Frontenac, le gouverneur général de la Nouvelle-France. Rappelons brièvement les faits.

Le 18 avril 1681, D'Amours obtient la permission de se rendre à Matane pour y faire la pêche et la chasse, mais la permission est assortie de la défense de traiter ou d'échanger des marchandises avec les sauvages et de commercer avec eux. L'expédition, conduite par Louis D'Amours, le fils du seigneur, retourne à Québec le 12 août, après quatre mois d'intenses activités. Dès l'arrivée du bateau, toute la cargaison est saisie suite aux ordres de Frontenac. Le gouverneur reproche à D'Amours «*d'avoir fait partir sa barque sans obtenir au préalable un congé en bonne et due forme*», en plus d'être parti de nuit, «*ce qui semblait contraire à la coutume*». Protestant de son innocence, Mathieu D'Amours «*déclinait toute culpabilité, refusait de se reconnaître fautif sous quelque chef que ce soit et prétextait de sa loyauté exemplaire, de son respect des ordonnances et des désirs des gouverneurs sous lesquels il avait servi...*»

En dépit de ses protestations, Frontenac le qualifie d'insolent, ordonne que D'Amours soit emprisonné, et, furieux de colère, lui crie: «*allez vous les apprendrez les intentions du Roy et vous demeurerez en prison jusques à ce que vous les sachiez.*» Malgré l'intervention de Marie Marsolet, la femme du seigneur, D'Amours demeure finalement en prison jusqu'à la mi-octobre de la même année.

Comme le rapporte à juste titre l'historien Léon Boudreault, certaines conclusions relatives à l'histoire de Matane se dégagent de cette mésaventure de 1681. Ainsi, D'Amours pratique la pêche sur les limites de sa seigneurie; cette pêche se fait par des personnes engagées ou associées au seigneur, agissant à titre d'armateur ou d'un des armateurs. Aussi, il est fort possible qu'il y eut au cours de

ces expéditions des activités de chasse et de traite avec les Amérindiens. Enfin, D'Amours aurait fait construire à Matane, depuis plusieurs années, une habitation et des installations de séchage de poisson.

Son expérience amère de l'expédition de 1681, ses démêlés avec Frontenac et son séjour de deux mois en prison conduisent Mathieu D'Amours à se départir, au printemps 1682, des parts qu'il possède dans la barque de pêche. Malgré le retrait du seigneur de l'activité maritime et commerciale de Matane, la famille D'Amours poursuit tout de même des expéditions de pêche et de chasse. Ainsi, Charles D'Amours, sieur de Louvier, fils de Mathieu, continue l'action de son père et, à l'été 1688, se rend à Matane avec LA BISCAYENNE, une barque commandée par maître Chaperon. L'année suivante, l'expérience se répète puisque Charles D'Amours conclue un marché avec Mathieu de Lino et Pierre Allemand, marchands bourgeois de Québec, lesquels s'obligent à fournir et livrer jusqu'à une somme de 600 livres de marchandises, le tout nécessaire pour équiper et préparer une expédition de pêche et de traite à Matane.

L'intérêt de Charles, sieur de Louvier, pour l'exploitation des pêcheries à la rivière Matane incite le seigneur à lui concéder, le 19 avril 1690, un fief sur la seigneurie c'est-à-dire une cession d'une demi-lieue de front et une lieue et demie de profondeur. La cession est faite

«... à perpétuité aux mesmes titres de fief et seigneurie haute moyenne et basse justice pesche chasse et traite au devant et dans toute l'étendue de la dite présente concession, mesme dans le Bassin et Rivière susdits de Matane...»

Quelques jours avant la passation de cet acte de cession, Charles D'Amours avait engagé le dénommé Adrien Picher, de Neuville, près de Québec, pour faire la pêche à la morue à Matane. L'intérêt et l'activité ne manquent pas au cours de ce printemps 1690, puisque le sieur de Louvier engage le 13 mai, six pêcheurs pour *«la dite pesche de morue à sa terre de Matane pour laquelle ils partiront incessamment et feront les vignaux échafauds et choses nécessaires pour habiller ou accomoder le poisson»*. Autant l'été 1690 fut actif, autant celui de 1691 fut calme, Charles D'Amours ayant engagé, le 20 mai, un seul pêcheur, Pierre Gasseau dit L'Espérance, pour faire la pêche à Matane.

Bien qu'elle reste propriétaire de la seigneurie jusqu'en 1772,

la famille D'Amours ne s'occupe plus tellement de son domaine à partir de 1695, l'année de la mort de Mathieu D'Amours. Il y eut bien quelques expéditions comme celle de 1692, où du 18 au 25 mai, Charles D'Amours engage six pêcheurs pour faire la pêche à Matane soit: Julien Leblanc, Jean Marois dit Labonté, Raymond Cornu dit Lacombe, Anicet Boyer, Jean Dubord et Pierre Bonneau.

À l'automne 1692, Charles D'Amours passe à nouveau un contrat, mais cette fois avec Joseph Grégoire, fils de Mathurin, de la Rivière-du-Sud (Montmagny), pour faire la chasse durant l'hiver 1692-1693, *«moyennant la somme de 135 livres... la moitié de la chasse qu'il fera durant l'hiver et la peau d'un loup-marin.»*

Les activités commerciales à Matane procurent sans doute des revenus suffisants au sieur de Louvier pour qu'il s'y intéresse jusqu'en 1695, puisqu'au printemps il avait engagé Pierre Greslon et Jacques Genest pour son expédition de pêche annuelle. Il est possible que cette pêche de l'été de 1695 fût la dernière ou du moins l'une des dernières de Charles D'Amours à Matane. À partir de ce moment, une série d'événements l'éloigneront de la seigneurie de Matane. En 1694, il avait acheté, pour son fils Charles-Nicolas, la seigneurie du Lac Matapédia. De plus, en 1695, la mort de son père, celle de sa femme et de sa fille le décideront à rejoindre ses frères en Acadie. Toutefois, il reviendra demeurer près de Québec où il décède en 1717.

Le seul autre membre de la famille D'Amours qui ait manifesté un intérêt pour l'exploitation de la pêche à Matane fut Bernard D'Amours, sieur de Plaines, héritier de la partie ouest de la rivière, à la mort de la seigneuresse, Marie Marsolet, le 24 novembre 1711. Officier dans les troupes du détachement de la Marine, à Montmagny, Bernard D'Amours entreprend quelques expéditions de pêche mais réalise peu de profit, semble-t-il. Ses enfants qui héritent d'une portion de la seigneurie ne s'en occupent pas du tout.

Le règne des D'Amours à Matane aura été marqué par une présence, non pas du seigneur lui-même, mais de ses fils Louis et surtout Charles. Elle aura duré une bonne quarantaine d'années, entre 1663 et 1725. Les activités de chasse et de traite de pelleteries, de pêche au saumon, à la morue et au loup-marin, auront marqué cette période de l'histoire de Matane.

Les D'Amours ne furent pas les seuls à exploiter une pêche à Matane durant cette période. Entre les années 1688 et 1691, le havre et l'embouchure de la rivière Matane furent les témoins de

l'établissement de pêche sédentaire de Denis Riverin, entrepreneur en pêcheries et commerçant en fourrures. Nous allons brièvement rappeler son passage à Matane, et le situer dans le contexte historique de la fin du XVII^e siècle en Nouvelle-France.

La pêcherie de Denis Riverin

D'abord un mot sur le personnage! Denis Riverin, né à Tours (France) vers 1650, fils d'un marchand bourgeois, arrive en Nouvelle-France en 1675, qu'il quitte en 1702. Pendant ce temps, il est un des membres de l'élite de la Nouvelle-France, occupe plusieurs fonctions administratives et participe à plusieurs activités commerciales: fourrures, pêches, importations et exportations.² Secrétaire de l'intendant Duschesneau (1675-1680), représentant de la Compagnie de la Ferme du Roi, un des premiers directeurs de la Compagnie de la Colonie, formée en 1700, membre du Conseil souverain en 1694, seigneur de la seigneurie de Belle-Isle (Basse Côte-Nord), en 1689, associé de François Hazeur et locataire des droits de pêche et de commerce de fourrures de Tadoussac, Denis Riverin est un personnage actif mais controversé, et surtout un protégé de Frontenac et de Duschesneau. Ses rivaux l'accusent d'être animé «*par un esprit extraordinaire de gain*», et de vouloir *monopoliser la pêche.*»

Cette activité commerciale retient une part importante de ses intérêts et aussi de ses rêves d'établissements permanents à Matane et à Mont-Louis, en Gaspésie. Dans un mémoire qu'il adresse au Roi de France, en 1685, Denis Riverin vante les «retours avantageux» que la pêche procurerait à la colonie:

«...la pesche serait non seulement avantageuse par les retours qu'elle produirait pour les païs estrangers, mais encore parce qu'elle occuperait une grande partie de la jeunesse qui se perd, ou dans l'oysiveté ou dans la course des bois. Elle ferait des matelots et des navigateurs qu'on doibt regarder comme soutien de la colonie, et donnerait aux adultes habitants les moyens de subsister plus doucement par la consommation de leur denrez. Boston et toute la colonie nous en donne un exemple qui faict honte à notre nation puisqu'elle s'augmente tous les jours par cette pesche qu'elle faict la plus grande partie sur nos costes pendant que les Français nes'occupent à rien.»³

Un programme ambitieux, qui tient compte d'une ressource

naturelle mais aussi des ressources humaines disponibles, la jeunesse oisive surtout, dans le but de fonder un établissement de pêche. Ambitieux mais difficile à réaliser! Malgré les embûches, Riverin est décidé. En 1686, une fois sa demande agréée, il ordonne le départ «pour établir la pesche sédentaire». Le bateau et l'équipage n'arrivent jamais à destination. Parti de La Rochelle le 22 juillet 1686, le navire coule corps et biens dans le golfe du Saint-Laurent. Relisons un court extrait d'une lettre de Champigny adressée au ministre de la Marine au sujet de ce naufrage :

«...C'est une perte considérable pour le païs et pour le Sieur de Riverin que tout le monde plaint parce que c'est un honneste homme et beaucoup aymé, et ce qu'il y a de plus facheux c'est que nous rencontrâmes à 20 lieux de la Baye St Laurens un forban qui avait pris un petit navire Bayonnais que nous délivrasmes par la résolution du Capitaine Dombourg qui, ayant reconnu que c'estait un forban de la Nouvelle Angleterre, l'approcha.» (...)

«Après avoir mis la flamme et arboré pavillon blanc sans que le forban mist pavillon dehors, il tira un coup de canon, vira de bord dessus, luy donna la chasse, de manière qu'il fust contraint d'abandonner le petit Bayonnais (...).»

«Il se pourrait bien faire que le petit vaisseau où estaient les pescheurs et les marchandises du dit Sr de Riverin ayant été pris de ce forban qui prist la route de banc de Terre Neuve...»⁴

Sans doute ébranlé par une première aventure aussi ruineuse, Riverin n'entreprend rien au cours de l'an 1687, mais l'année suivante, capitaux, équipage et marchandises étaient réunis pour démarrer l'entreprise. C'est la première entreprise de pêche de la Nouvelle-France à recevoir une subvention royale. L'endroit choisi par Riverin fut la rivière Matane après une entente conclue avec le sieur D'Amours, son collègue et ami au Conseil souverain. Voici comment le Père de Charlevoix dans son **Histoire de la Nouvelle-France**, publiée en 1744 (moins de soixante ans plus tard), rapporte les faits qui ont présidé à cet établissement de pêche:

«...Le Sieur Riverin fut presque le seul, qui ne s'effraya point des difficultés, et que le mauvais succès de ses premiers essais ne fit pas renoncer à son

entreprise: mais avec de l'industrie et du courage, il faut encore pour pousser de pareils établissements, avoir des fonds considérables, et ils manquaient au Sieur Riverin. Il engagea quelques particuliers de Paris à se joindre à lui; mais il n'en tira presque aucun avantage; tous voulaient recueillir, avant que la moisson fut mûre; et leur impatience fit enfin avorter tous ses projets.»

«Ce fut pendant l'été de cette année 1688, qu'il commença à mettre la main à l'oeuvre. Il établit sa pêche aux environs de la Rivière de Matane, dont il trouva l'embouchure capable de recevoir des bâtiments de deux cent tonneaux, ce qu'on avait ignoré jusque-là. Toute cette côte méridionale du Fleuve St-Laurent dans l'espace de plus de vingt lieues est extrêmement abondante en morues, et Riverin manda à M. de Seignelay qu'on y pouvait occuper plus de cinq cent chaloupes à la fois. Il ajoutait dans sa lettre que le poisson y est très beau, et propre pour le Détroit, pour l'Espagne et pour le Levant; qu'ayant donné ordre à ces gens d'aller observer les baleines, surtout auprès de Matane, ils lui avaient rapporté qu'il en paraissait de tem en tems sur l'eau jusqu'à cinquante à la fois, qu'elles se laissaient approcher jusqu'à pouvoir être frappées par l'aviron; que cela durait cependant trois mois de suite, et que la plupart de temps il ne fallait pas être beaucoup plus d'un quart de lieue au large pour les trouver.»⁵

Cette longue description extraite de l'**Histoire de la Nouvelle France** rappelle la qualité du havre de la rivière Matane et l'abondance de morues et de baleines. Toutefois, malgré la présence et la richesse de telles ressources naturelles, et malgré aussi les bonnes volontés et les intentions généreuses, l'exploitation des pêcheries sera difficile et somme toute limitée quand on calcule les possibilités immenses qu'elle recelait. Mais ce premier effort de Riverin encourage beaucoup les autorités royales à promouvoir de tels établissements. Elles y voient là «*une très grande utilité aux habitants du Canada*», et l'amorce d'un échange commercial fructueux avec les Antilles françaises, contre l'échange du sucre, et aussi l'encouragement à la construction navale. L'établissement d'une pêcherie sédentaire à Matane se situe dans ce contexte historique précis. Tout cet espoir de développement commercial et économique est inscrit dans un document, daté du 7 juin 1689, intitulé «*Instructions pour le*

Sieur Comte de Frontenac, gouverneur et lieutenant gouverneur pour le Roy dans les pays de la domination de Sa Majesté en l'Amérique Septentrionale ». ⁶ Voici d'ailleurs un extrait de ces instructions:

«Pour donner commencement à ces pesches, Sa Majesté a fait engager un particulier nommé Riverin à en entreprendre une de saumon et de balaines à l'entrée du fleuve de St-Laurent et Elle a mesme ordonné au commissaire de la Marine à Bayonne de lui envoyer quelques harponniers et d'autres matelots basques pour commencer cet établissement et apprendre la manière de faire la pesche aux gens du pays. Sa Majesté désire qu'il (Frontenac) donne à cet homme (Riverin) toute la protection dont il aura besoin pour pouvoir exécuter les projets qu'il a faits à cet égard».

Les instructions données par la Cour de Versailles furent exécutées comme le témoigne une réponse de Frontenac au Ministre de la Marine:

«Il me reste, Monseigneur, à vous dire, pour répondre exactement à tous les articles de vos dépêches qu'on a exécuté à l'égard du Sr Riverin, ce qui était ordonné: il est parti pour sa pêche et témoigne une grande envie d'y réussir». ⁷

Nous avons mentionné précédemment les dangers de navigation, la présence de pirates ou de forbans et la menace toujours croissante d'une invasion anglaise. Dans le même document que nous venons de citer, Frontenac rappelle au ministère de la Marine les menaces constantes qui guettent les pêcheurs et les navigateurs, et demande au Roi une prompt intervention:

«La guerre et le peu de sûreté qu'il y a dans notre rivière empêchent le progrès des pesches et des autres entreprises qu'on pourrait faire pour le commerce, et c'est une des principales raisons qui m'obligent de vous représenter l'utilité qu'il y aurait d'y avoir un vaisseau qui pût y croiser et la nettoyer de tous ces forbans...»

La protection demandée ne vint pas. Au contraire, ce fut plutôt l'invasion anglaise de Phipps. Comme l'a rapporté l'historien Fauteux,

«Riverin a souffert lourdement du fait de la guerre entre la France et l'Angleterre». Alors qu'il «*se disposait à partir de Québec avec trente-cinq hommes, du sel et tous les agrès nécessaires à son établissement de Matane, la nouvelle arriva que Phipps et ses navires remontaient le Saint-Laurent pour venir attaquer Québec. L'expédition dut donc être différée, ce qui eut pour conséquence de décourager les associés de Riverin*». ⁸

Les difficultés de l'exploitation ont peut-être encouragé Denis Riverin à ne faire que le commerce des produits de la pêche et ne pas travailler sérieusement à établir en permanence des établissements sûrs qui encourageraient la colonisation et le peuplement. Malgré toute l'attention et tous les soins que la Cour de Versailles apporta aux dépenses et aux pertes subies par Riverin, le Roi trouve, déjà en 1691, que peu d'avancement sérieux a été effectué dans les pêches. Il prétend que le Sieur Riverin pense davantage à son profit personnel :

*"... Sa Majesté n'a pas laissé accordé au Sr Riverin le transport gratuit dans ses vaisseaux du sel qu'il y a voulu embarquer, afin de l'engager à pousser ses entreprises".*⁹

Dans une autre missive adressée à Frontenac, en 1692, le Roi insiste sur le sérieux qu'il porte à l'établissement des pêches et manifeste une certaine impatience à l'égard de Riverin.

*«Ils ne doivent cesser de procurer l'avancement des pescheries, et de prendre garde que ceux qui ont obtenu des concessions pour cela, s'y appliquent fortement, et particulièrement le Sr Riverin, sans qu'ils se servent de ce prétexte pour faire seulement la traite avec les Sauvages qu'ils doivent pourtant engager par de bons traitements à les servir dans ces pescheries.»*¹⁰

Quoiqu'il en soit, Riverin maintient le commerce des pêcheries par l'établissement de ses quartiers à Mont-Louis, laissant, à l'embouchure de la rivière Matane, les vestiges des installations qu'il avait mises sur pied en 1688. Sous la conduite de Riverin, la pêche se poursuit jusqu'à son départ pour la France, en 1702, réussissant, malgré les difficultés, à intéresser des associés et réunir des capitaux. La «Compagnie des Pesches sédentaires du Canada» qu'il continue de diriger étend ses opérations depuis le golfe jusqu'à Matane, où il avait gardé certains intérêts malgré le transfert de ses

bases d'opération. À peine deux mois avant son départ définitif pour la France, il fait l'acquisition de la moitié de la seigneurie de Matane, en association avec Augustin Legardeur, sieur de Courtemanche. Même établi en France, Riverin conserve des liens étroits avec ses associés dans la poursuite des activités commerciales de pêche à Matane ou à Mont-Louis. Le dernier lien qui le rattache à la seigneurie de Matane est rompu, en 1708, lorsque lui et le sieur de Courtemanche rétrocèdent à la veuve D'Amours la portion de territoire acquise en 1702.

D'un esprit entreprenant, audacieux, sans doute attiré par l'appât du gain, Denis Riverin doit être considéré comme le premier entrepreneur en pêcheries de la Gaspésie du Nord, où ses activités diversifiées et les actions prises pour la colonisation donnèrent des résultats concrets.

À la fin du régime français

Envoyé par la cour de Versailles pour faire une description complète et détaillée de la Nouvelle-France, le sieur de Boucault rapporte dans son «État présent du Canada», daté de 1754, la description suivante des «côtes du Sud» du Saint-Laurent:

«Les rivières qui se trouvent du côté du Sud, en remontant le fleuve, sont les rivières de Gaspé, et la petite rivière où il y a pesche de morues, saumons, loups marins, et marsouins avec habitations françaises, les rivières du Grand Étang, de la Magdeleine et de la Grande Vallée où il y a aussi pesche mais point d'habitation française, et les rivières de Mont Louis, Ste Anne, du Cap Chat et de Matane dans toutes lesquelles il y a pesche et habitations françaises.»¹¹

Pêche et habitation françaises! Présence de pêcheurs, de femmes, d'enfants, d'hommes de métiers divers, qui s'affairent à assurer leur subsistance dans ce rude pays, avant la venue d'un nouveau conquérant.

La période de fondation véritable de Matane

"Tout le monde sait que le pilotage a enrichi, depuis quelques années, ceux qui l'exercent au-dessous de Québec. Le nombre de plus de six cents vaisseaux conduits dans ce port (Matane) en la seule année 1811, en est une preuve démonstrative."

(Mgr Plessis, Evêque de Québec, lors de son passage à Matane, en mai 1812)

La période historique couverte à l'intérieur de ce troisième chapitre représente près de soixante-quinze ans, au cours desquels l'établissement de Matane va connaître un développement économique et social lent mais progressif. À partir des années 1820, la population augmente, des petits commerces s'établissent, une paroisse est créée, et la municipalité de Saint-Jérôme de Matane est finalement constituée en 1845.

C'est une période d'essais, de colonisation et d'établissement de plusieurs familles. Une période aussi d'organisation progressive sur le plan social, religieux et politique.

Comme nous l'avons vu à la fin du chapitre précédent, le petit établissement de Matane ne devait pas compter beaucoup d'habitants vers 1760. Il est permis de croire toutefois que des pêcheurs s'y installaient à chaque été. Néanmoins, les choses allaient graduellement mais lentement changer.

Sans entreprendre au cours de ce bref chapitre, l'histoire de la colonisation et du peuplement de la seigneurie de Matane, il sera

approprié d'y faire référence à l'occasion. Nous essaierons plutôt de ramener la description de cette période vers des événements liés à l'aspect maritime, à la pêche et à la navigation. Bien que détachés les uns des autres, les sujets ne manquent pas d'intérêt, et leur narration saura sans doute rendre un peu l'atmosphère de ces années qui nous apparaissent aujourd'hui bien lointaines.

Un nouveau seigneur: l'Écossais Donald McKinnon

Le nouveau seigneur, Donald McKinnon, prend possession officielle de la seigneurie, le 29 avril 1773. Au cours de l'été précédent, il avait entrepris des démarches pour amorcer la colonisation à Matane et exploiter la pêche au saumon. Il s'était même rendu à l'île Saint-Jean (l'île-du-Prince-Édouard actuelle) pour y recruter des colons. Dès ce moment, il avait dû, comme beaucoup d'autres nouveaux seigneurs britanniques de l'époque, encourager les colons en leur fournissant le matériel, les outils et l'équipement nécessaires à la colonisation. Sans doute motivé par ses premiers succès, il poursuit son oeuvre en recrutant, dans la région de Québec, quelques nouvelles familles et les aide à s'établir à Matane. Une action majeure est posée, en mars 1781, lorsque Donald McKinnon, s'associe avec Louis Marchand, de Québec, pour fonder une compagnie destinée à encourager la colonisation de Matane, à y faire le commerce, la pêche et la traite des fourrures.

Lui-même propriétaire de deux bateaux, le SAINT IGNACE d'une jauge de 20 tonneaux, et la MARIE FRANÇOISE, de 30 tonneaux, Donald McKinnon exerce le métier d'armateur, utilisant ses goélettes pour transporter des marchandises de toutes sortes, pour répondre aux besoins des nouveaux colons. Son principal fournisseur est le marchand général John McDonald de Québec.

La compagnie de McKinnon et de Marchand possède elle aussi une goélette pour assurer le transport des produits et marchandises. Mais l'aventure du développement de Matane, débutée en 1781, sera de courte durée. Dès 1783, l'association des deux hommes prend fin lorsque le marchand McDonald saisit la goélette de la compagnie pour servir de garantie pour le paiement de dettes contractées par le seigneur McKinnon. Cette saisie place alors Louis Marchand dans une situation financière précaire, ce dernier ayant investi beaucoup d'argent depuis la fondation de la compagnie. Enfin, ce bris d'association ne favorisera pas l'arrivée de nouvelles familles à Matane dont le nombre est déjà peu élevé, soit à peine douze en 1784. À ce nombre, il faut toutefois ajouter les familles Amérindiennes qui sont trois fois plus nombreuses.¹

Après la dissolution de la compagnie en 1784, McKinnon est chargé de «*recouvrer les dettes encore en souffrance (...) rôle propre à lui susciter beaucoup plus d'ennuis personnels qu'à lui créer de solides amitiés*». ² Sorti ruiné de cette aventure, le seigneur de Matane termine son règne en s'occupant activement de contrôler les individus, marchands et chasseurs qui traitent les fourrures sur sa seigneurie sans permis ni autorisation de la justice. Cette mission de McKinnon permet aux habitants une vie tranquille et à l'abri de méfaits indésirables. Mort sans héritier au mois de mai 1792, à l'âge de 56 ans, Donald McKinnon est enterré à Matane par le pêcheur Etienne Morin.

Faute d'une recherche plus élaborée, il ne nous est pas possible de fournir plus de détails sur la vie maritime à Matane durant la «période McKinnon». On sait toutefois qu'il s'est construit, sous la conduite du charpentier Denis Black, au moins deux bateaux, le LONG BOAT et le SCHOONER.

Un deuxième seigneur écossais: Simon Fraser

McKinnon décédé sans descendant, la seigneurie de Matane est mise en vente, et le 8 août 1793, un marchand de Québec, Simon Fraser, de la Société Fraser and Young, s'en porte acquéreur. Dès la prise de possession et en association avec son cousin, qui a le même nom que lui, il forme une société ayant pour but de faire la pêche, la traite et le commerce. Administrée à Matane par Simon Fraser (le cousin) qui y demeurerait déjà depuis quelque temps, la nouvelle société doit en outre contrôler tout le commerce qui doit se faire à Matane.

Sans aucun doute décidé à assurer un commerce régulier et prospère, Simon Fraser prend fermement en main les destinées de la seigneurie. Les affaires progressent si bien qu'il en devient le seul et unique propriétaire en 1797. Si les activités de pêche étaient présentes, celles reliées à la traite des fourrures et à la colonisation étaient plus abondantes. La pêche pratiquée était surtout celle du saumon, nécessitant peu d'installations et d'équipements, mais aussi lucrative que la pêche à la morue ou aux autres espèces.

La vie du seigneur Simon Fraser est de courte durée; il n'aura régné que douze ans. En effet, le 26 octobre 1805, lors d'une violente tempête de vent, la goélette LE LIZZARD qui transporte le seigneur à Québec fait naufrage entre l'Île-Verte et Rivière-du-Loup. Le seigneur y perd la vie, de même que le capitaine Joseph Carrier, un neveu du seigneur Fraser, John et Catherine McMillan. Un seul

survivant, Daniel McMillan, "*dont la force le mit en état de soutenir cette situation périlleuse, jusqu'à ce que la cage eut été portée sur le rivage.*"³

Ainsi, se termine une autre étape de l'histoire de la seigneurie de Matane qui voit disparaître tragiquement son seigneur. L'administration des affaires seigneuriales est désormais assurée par Jane McCallum, la veuve de Simon Fraser. Remariée à John McGibbons, la seigneuresse sera secondée par son mari à un point tel qu'il se désignera lui-même «seigneur», sans que les titres officiels ne lui soient jamais octroyés. Mais Jane McCallum conserve la seigneurie jusqu'à sa mort en 1843.

L'histoire de la région de Matane entre les années 1780 et 1840 mériterait des recherches approfondies afin de mieux comprendre cette importante période charnière, se situant à la limite du régime français et à l'aube de la grande période de colonisation et de peuplement des années 1830 et 1840.

Néanmoins, cette période en est une d'établissement de plusieurs familles d'origine européenne, particulièrement des Écossais et des Allemands, qui impriment au petit village de Matane un caractère particulier. Ainsi, les familles McKinnon, McDonald, McMullen, Fraser, Forbes, Harrisson, Keable, Fiola/Vignola, Muller et autres forment un noyau solide de pionniers auxquels se greffent graduellement plusieurs dizaines de familles d'origine canadienne, issues principalement de Charlevoix ou de Montmagny-Kamouraska.

Cet essor de la colonisation et du peuplement signifie également augmentation de la navigation fluviale. D'où la nécessité de bien connaître les conditions de navigation et la qualité des sols. C'est dans ce contexte que se situent les explorations maritimes de l'Amiral Bayfield et l'enquête de l'arpenteur Joseph Bouchette. Ainsi, au cours des années 1830, les Commissaires de l'Amirauté britannique commandent une vaste étude de la navigation du fleuve et du golfe du Saint-Laurent, de même que des eaux limitrophes aux provinces maritimes.

De nouvelles explorations (Bayfield et Bouchette)

Toutes les descriptions des relevés hydrographiques et des conditions de navigation ont été regroupées dans un volume intitulé **The St. Lawrence Pilot**, et rédigé par l'Amiral H.W. Bayfield, à qui les autorités impériales de Londres avaient confié la tâche. Nous avons

traduit des extraits significatifs sur la description de l'embouchure de la rivière Matane.

«L'entrée de cette belle rivière est située à 33 milles et demi à l'ouest de Cap-Chat. La rivière prend sa source dans un lac aux dimensions considérables, à environ 60 milles, à l'intérieur des terres. La profondeur au-dessus du barachois est habituellement de 4 pieds à marée basse et de 15 pieds à marée haute. La montée de la marée est toutefois très irrégulière, et bien qu'il ait souvent 12 pieds de haut à marée de morte d'eau, il y a cependant aussi peu que 10 pieds. La profondeur de l'eau semble dépendre tellement des vents qui prévalent dans l'Estuaire qu'il est impossible de la calculer exactement en tout temps. Les hautes marées sont causées par les vents dominants de l'est et le contraire est provoqué par les vents dominants de l'ouest. Le chenail est très étroit. Il y a quelques grosses pierres rondes reposant sur le sable qui diminuent la profondeur de 2 pieds et sont extrêmement dangereuses quand il y a de la houle. Le barachois est continuellement modifié par les effets de tempêtes de vent, de telle sorte que nous ne pouvons donner aucune direction pour naviguer à l'intérieur. Des pilotes y résident et aucun vaisseau ne devrait y pénétrer sans l'aide de l'un d'eux.»

«Lorsqu'il fut inspecté, le barachois avait une forme circulaire depuis la pointe est de l'entrée de la rivière et était rejoint tout proche par une autre pointe de sable, venant d'une petite colline isolée sur la partie ouest de l'entrée. La configuration créait ainsi un chenail très étroit (...) Entre les 2 pointes de sable, le havre n'a pas plus que 60 yards et le courant est fort rapide lorsque la marée descend.»

«(...) Pour un vaisseau qui a perdu ses ancres, ou qui a subi des dommages, la rivière Matane procurerait un refuge adéquat qui permettrait des réparations en sûreté.»⁴

Cette description de Bayfield insiste donc sur les dangers qui guettent les navigateurs sans expérience, confirme la présence à Matane de pilotes expérimentés et la sûreté du havre dont l'entrée est protégée par un large barachois.

Le témoignage de Joseph Bouchette

Joseph Bouchette, né à Québec en 1774, fils d'un célèbre marin, fut de 1801 à 1839, l'arpenteur général du Bas-Canada en plus d'être un lieutenant-colonel et membre de l'état-major du gouverneur Prévost. Ces postes stratégiques le plaçaient «*au premier rang du petit groupe de fonctionnaires de la Province (...) et un des rares canadiens français à faire partie de la bureaucratie du Bas-Canada, chasse gardée de la minorité britannique*». De tels avantages professionnels l'ont souvent placé devant des conflits idéologiques avec ses compatriotes puisque, durant cette période, se sont déroulés des événements sociaux et politiques aussi importants que la Révolte des Patriotes (1837-1839) et le mouvement qui a conduit à la signature de l'Acte d'Union (1841).

Quoiqu'il en soit, il aura accompli un «*travail immense dans l'organisation des services cartographiques de la Province et l'importance de ses publications demeurent comme témoignage de l'excellence de ses talents d'administrateur et de géographe.*»⁵

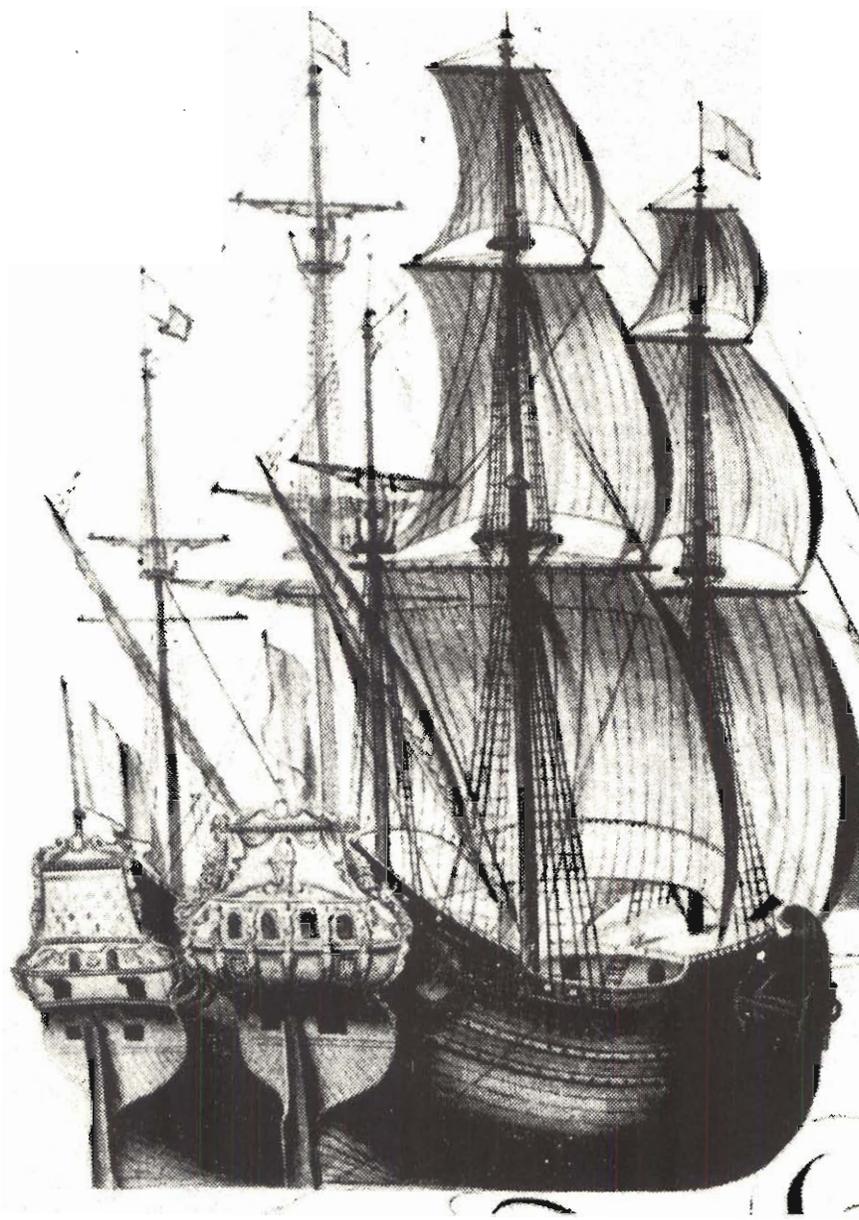
Dans sa **Description topographique de la Province du Bas-Canada**, publiée à Londres en 1815, il n'est pas fait mention du vaste territoire compris entre Mitis et Gaspé. Toutefois, à partir de 1829, Bouchette entreprend une vaste tournée du Haut et du Bas-Canada qui le conduit à réécrire son volume initial. La nouvelle édition paraîtra en 1832, dans une version améliorée tenant compte des changements importants qui se sont produits depuis 1814-1815. Cette fois, l'édition de 1832 fournit une belle description du village de Matane et de l'embouchure de la rivière, dont nous reproduisons un large extrait:

«Les principaux établissements de Matane occupent les deux rives de la rivière Matane et s'étendent à environ un mille au-delà de l'embouchure. On considère qu'ils couvrent une superficie n'excédant pas 600 acres de terre cultivée et qu'ils contiennent une population d'environ 300 âmes. Une église de bois s'élève à quelques perches à l'Est du manoir seigneurial de Mme McGibbons et, à quelques distances de là sur un petit ruisseau, est bâti le moulin seigneurial. Du fleuve, on ne voit que partiellement les habitations de Matane parce qu'elles sont situées plutôt à l'intérieur dans une certaine mesure, elles sont cachées derrière un singulier escarpement ou une falaise qui s'élève abruptement, et elles sont isolées du côté

Ouest par l'entrée de la rivière. Un banc de sable qui traverse l'embouchure de la rivière empêche la navigation à marée basse; les goélettes remontent aussi loin que le manoir à marée haute, soit une distance de 8 à 10 perches. Un peu plus loin, il y a des rapides qui présentent un site tout indiqué pour des moulins et contribuent également à embellir le paysage, déjà pittoresque et intéressant. Les Indiens considèrent ces rapides comme étant les seuls obstacles à la navigation sur la rivière, cette dernière étant ininterrompue au-delà de ces rapides. Le sol de Matane se compose d'une légère couche de sable sur un sous-sol de marne, qui produit d'ailleurs d'excellentes récoltes. Il n'y a pas de route régulière le long de la seigneurie; par contre, la plage, composée d'un beau sable solide, est utilisée comme route à marée basse, puisque l'accumulation de bois flottant plus haut que la marque de la marée haute rend la communication par voie de terre impraticable à un autre temps.»⁶

Cette description du village de Matane date d'environ 1830. Elle fait état du peuplement, de la colonisation, et situe la première église en bois et le manoir seigneurial. Les données sur la population rejoignent sensiblement celles consignées dans le recensement officiel de 1831, qui confirme la présence de 258 âmes. Les habitants de Matane sont surtout des cultivateurs; deux personnes sont des «maîtres pilotes pour le fleuve St-Laurent», soit James Forbes et Daniel McMillan. En cette année de 1831, personne ne se déclarait être pêcheur. Ce qui ne surprend pas tellement puisque cette affirmation rejoint les observations de John McNider qui déclarait que les seuls établissements véritables de pêche dans la région se trouvaient à Mitis. À ce sujet, l'historien Léon Boudreault rappelle que «la pêche n'était pour les résidents de Matane qu'un moyen de diversifier les menus, d'occuper les loisirs ou de procurer un revenu d'appoint en saison. Elle fut très peu pratiquée en tant que profession ou principale occupation».⁷

Entre 1831 et 1842, la population a considérablement augmenté passant à plus de 450 personnes. L'arrivée des familles se fait plus nombreuse, le village connaît une nouvelle expansion, suffisante d'ailleurs pour former une corporation municipale en 1845 et voir l'installation permanente d'un curé et l'érection canonique de la Paroisse Saint-Jérôme de Matane.



Exemple de voilier utilisé par les marchands de La Rochelle pour leurs expéditions de pêche à la morue au 17^e siècle. Gravure tirée de:
Histoire de la pêche française à la morue.

Les assises de la vocation maritime de Matane

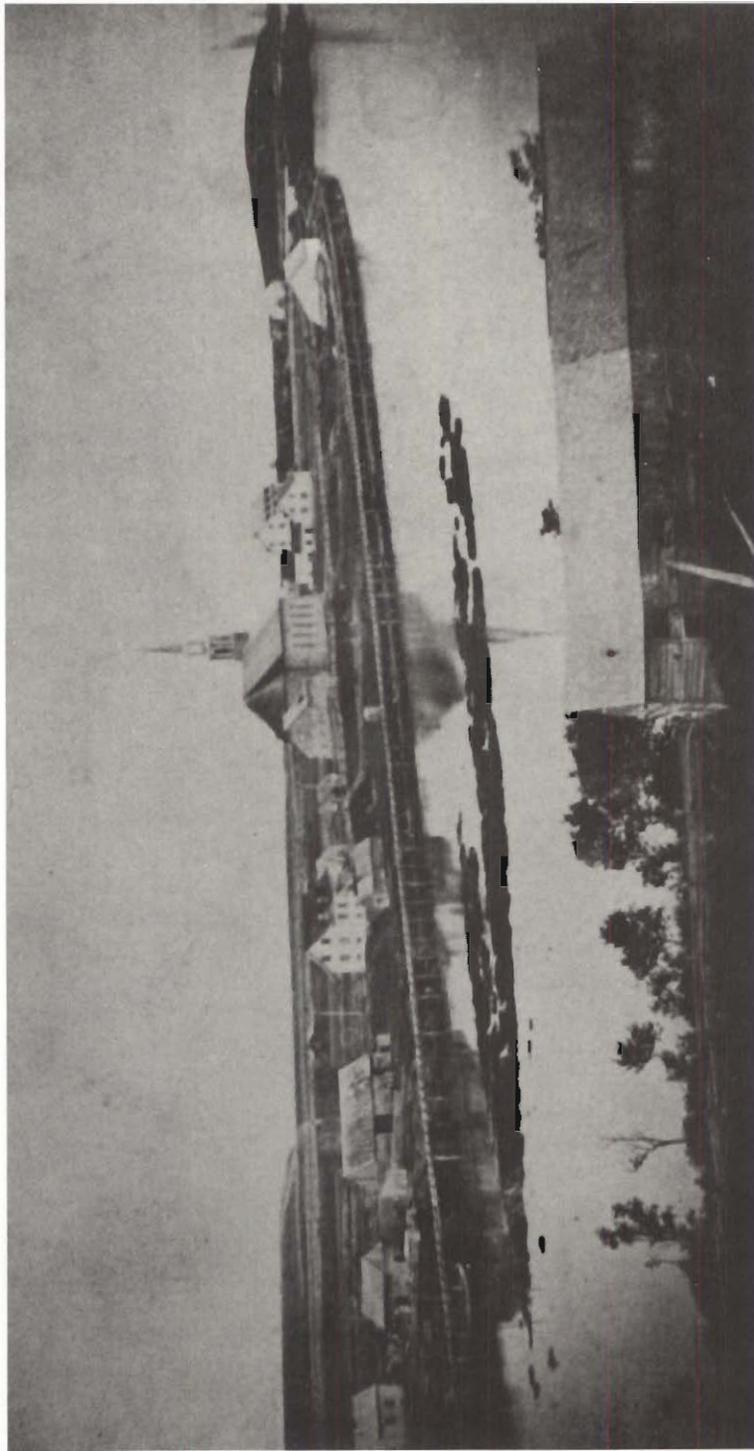
«Il y a actuellement à Matane, indépendamment des scieries et des moulins pour la confection des rouleaux, fuseaux ou bobines, dont les produits s'exportent directement en Europe, diverses industries naissantes, entre autres des tanneries, une filature...»

(Arthur Buies, 1890)

Sur le plan de l'histoire locale et régionale, que ce soit pour Matane même ou pour une bonne partie du Bas Saint-Laurent, la période de 1845 à 1900 en fut une d'expansion considérable sur le plan de la colonisation, du peuplement et du progrès économique.

Une forte émigration venant surtout des seigneuries limitrophes de Québec et de Charlevoix, a favorisé une augmentation appréciable de la population, aidée par l'accroissement naturel, l'expansion du territoire colonisé et l'ouverture de nouvelles paroisses. De plus, l'exploitation forestière, le commerce du bois et l'installation de grandes scieries, telles que les Price, les Richardson, les Fenderson et les King, la construction du chemin de fer de l'Intercolonial sont autant d'événements qui ont permis une expansion rapide de l'économie régionale du Bas Saint-Laurent.

La région de Matane connaît un essor aussi considérable durant la même période, depuis 1845, date de la création de la corporation municipale de Saint-Jérôme, jusqu'en 1893, l'année où cette même municipalité est divisée en deux territoires administratifs distincts: le village et la paroisse. En 1851, la population de Matane, c'est-à-dire tout le territoire du village y compris le Grand Détour et la Grande Anse, s'élève à environ 1200 personnes. Vingt ans plus tard,



Partie du village de Matane, au début des années 1870. Remarquez à l'arrière-plan droit le Cap des Pilotes (aujourd'hui disparu). Cette photo est considérée comme la plus ancienne connue de Matane. (Archives de la Société d'histoire et de généalogie de Matane).

lors du recensement de 1871, ce même territoire abrite une population ayant presque triplé.

Mais le progrès a ses limites, et traîne toujours avec lui son cortège de problèmes sociaux et économiques. À partir des années 1870 jusqu'à 1900, la population du même territoire matanais connaît une régression si importante qu'il faut attendre l'année 1911 avant que la population totale soit la même (ou presque) que celle de 1871. Une sérieuse crise économique au cours des années 1870, l'ouverture de nouvelles terres de colonisation au Canada et une émigration abondante vers les États-Unis contribuent grandement au déclin et à une certaine stagnation de l'économie régionale à la fin du XIXe siècle.

La nécessaire navigation fluviale

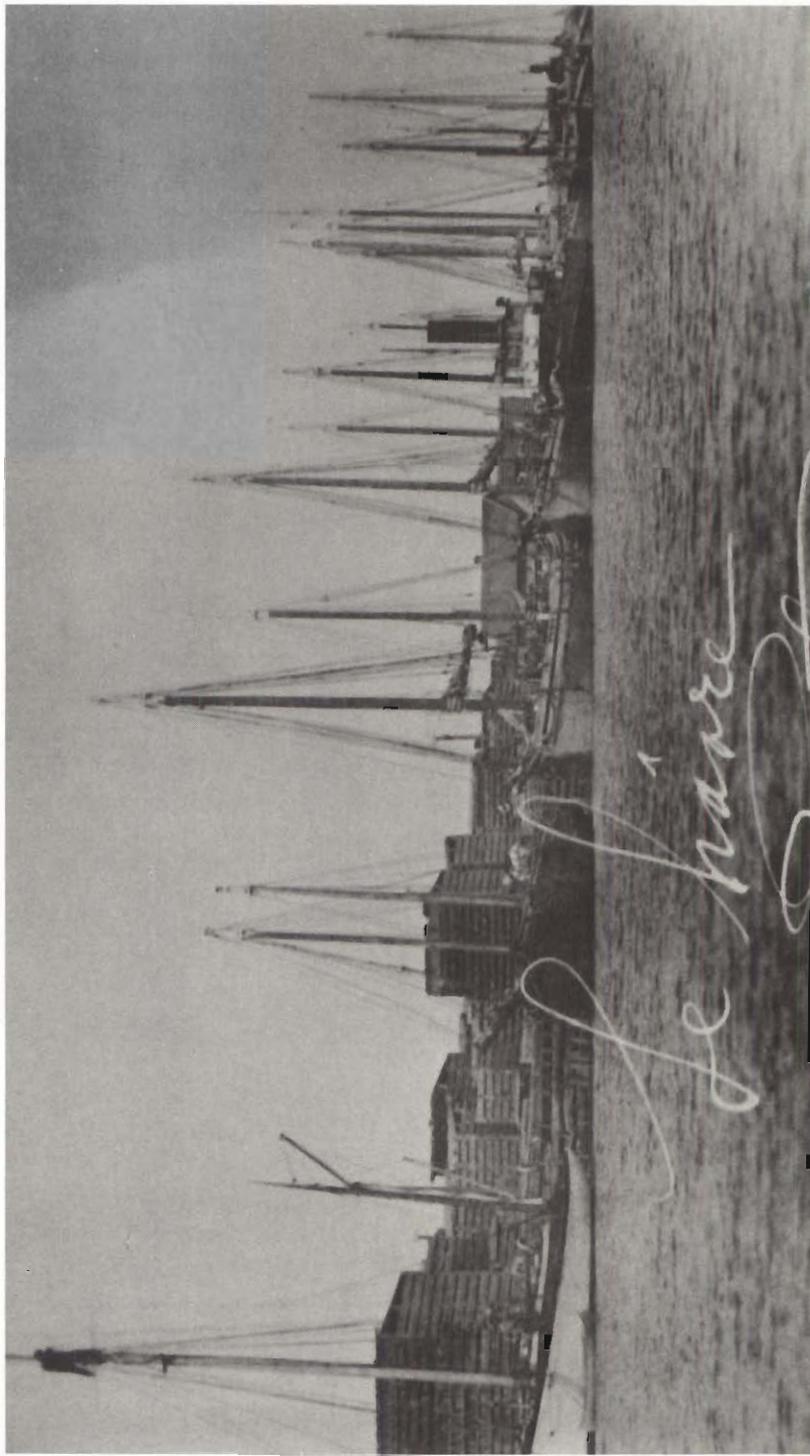
Encore au milieu du XIXe siècle, la très grande majorité des marchandises de toutes sortes se transporte par les voies maritimes. Le réseau routier est déficient et celui des chemins de fer commence à peine (d'ailleurs, ces deux modes de transport mettront du temps à grandir dans la région!). Comme les voyages au-delà de l'Atlantique sont très fréquents, et que le pays dépend beaucoup des marchandises venant de l'Europe, les exigences de l'administration obligent que tout mouvement de navire soit enregistré dans un bureau de douane.

Pour la petite localité de Matane, l'établissement des premières scieries et le commerce grandissant créé par la colonisation et l'arrivée de nombreux habitants, engendrent un nombre élevé de mouvements de navires. En 1857, le port de Matane est recommandé comme port d'entrée pour la douane. Nous reproduisons ici la lettre qu'adressait l'inspecteur général des douanes, du Bureau de la douane de Québec, à ses autorités.¹

«Québec, 12 octobre 1857

Au tout début de cet été, à ma recommandation et à ma requête, M. Dinscumb vous a donné le nom d'une personne résidente à Matane, M. L.A. Huot, compétent dans les circonstances, par son abilité et sa réputation pour assurer les tâches de percepteur des douanes au port.

Il est grandement désirable que cette nomination soit



Goélettes à voiles amarrées au quai de Matane, à la fin du 19^e siècle. (Archives de la Société d'histoire et de généalogie de Matane).

effective, et qu'elle démontrera une grande commodité publique, et j'espère que vous accorderez tout le bénéfice à cette localité aussitôt possible.

*J'ai l'honneur d'être, Monsieur, votre plus humble et obéissant serviteur,
J.L. Clapham»*

Cette nouvelle nécessité administrative confirme l'abondance et la variété des activités maritimes alors en net progrès à Matane. Depuis cette date et durant toute la longue période qui nous conduit jusqu'en 1937, défilent des événements décisifs pour l'histoire maritime de Matane. La construction successive des phares, l'accroissement considérable des opérations forestières de Price Brothers, la venue de la papetière américaine Hammermill Paper Company, la construction d'un véritable port de mer, l'inauguration du chemin de fer Mont-Joli-Matane sont autant d'étapes majeures qui servent à asseoir solidement la vocation maritime de Matane.

A travers cette riche période historique, apprécions d'abord l'évolution de la construction et de la vie du phare de Matane, ce point de repère unique et monument-symbole d'une époque récente mais déjà héroïque.

La construction du phare de Matane ²

L'établissement d'aides à la navigation pour guider les navires qui transitent sur le fleuve et le golfe du Saint-Laurent débute au 18^e siècle, alors que les autorités françaises érigent un phare à la forteresse de Louisbourg, en 1729, et placent quelques bouées et balises dans le passage de la traverse à quelques milles en amont de Québec.³ Seules ces modestes installations sont maintenues durant les premières années du régime anglais, malgré les nombreux naufrages qui affligent la navigation à cette époque.

La création de la Maison de la Trinité de Québec, en 1805, marque pour la première fois une véritable volonté des autorités gouvernementales d'améliorer la navigation sur le Saint-Laurent. Cette corporation se voit confier la responsabilité de gérer le pilotage, de placer les bouées et balises, de construire des stations de phares et d'établir, à des endroits stratégiques, des dépôts de provisions pour les naufragés. Sous l'administration de la Maison de la Trinité, on assiste à la mise en place d'un modeste réseau de phares le long des côtes du Saint-Laurent.

Progressivement, s'illuminent les lumières des phares de l'Île Verte (1809), de Pointe-des-Monts (1830), de la pointe Sud-Ouest (1831), de la Pointe-aux-Bruyères (1835) et de la pointe Ouest (1858), tous sur l'île d'Anticosti; de l'île Bicquette (1844), du Cap-des-Rosiers (1858) et de Pointe-au-Père (1859). La prise en charge de tout le domaine maritime par le gouvernement fédéral, en 1867, sonne le glas de la Maison de la Trinité de Québec et conduit à la création du ministère de la Marine et des Pêcheries.

C'est au cours des premières années d'existence de ce ministère que le rythme de construction de nouvelles stations de phares s'accroît considérablement. Ainsi de 1867 à 1870, plus de 26 phares sont érigés dans le secteur qu'on désigne «en bas de Québec».⁴ Cette rapide multiplication du nombre de phares entraîne un changement dans la façon de construire ces structures qui doivent porter le système d'éclairage.

Sous l'administration de la Maison de la Trinité de Québec, les phares sont d'impressionnantes structures de pierres ou de briques comme en témoignent encore aujourd'hui les phares de Cap-des-Rosiers et de Pointe-des-Monts. La seconde génération de phares construite par le ministère de la Marine et des Pêcheries sont des constructions beaucoup plus modestes qui utilisent un matériel plus répandu et peu dispendieux, le bois. En revanche, les autorités veillent à doter ces phares des meilleurs appareils d'éclairage malgré leurs coûts très élevés.

Le premier phare à Matane (1873-1907)

Mis en opération en 1873, soit seulement deux ans après ceux de Cap-Chat et de Rivière Madeleine et un an avant celui de Petit Mitis, ce phare se situe exactement à 48°33' de longitude Ouest, à environ trois quarts de mille à l'ouest de la rivière Matane.

Le premier étage de ce bâtiment qui sert de résidence au gardien mesure 18' de largeur par 30' de longueur. Dans cet espace, est comprise la base de la tour du phare qui avait 18' par 18'. Le sommet de la tour, soit la pièce qui abrite le système d'éclairage n'a cependant que 12' par 12'. L'extérieur de ce bâtiment, haut de 28', est peint de couleur blanche pour les murs et de couleur rouge pour le toit, comme la plupart des phares de cette époque.⁵

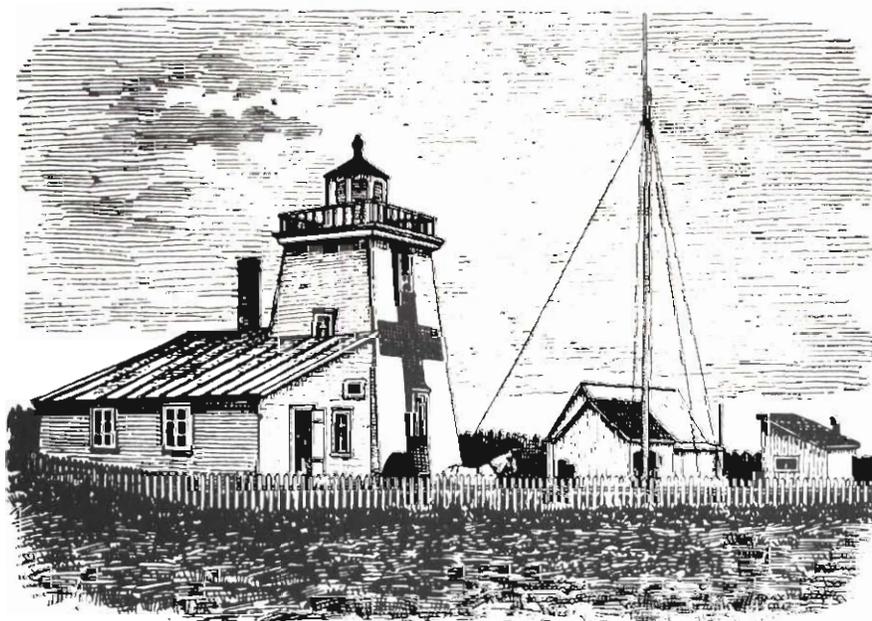
Dans les premières années d'existence de la station du phare de Matane, mise à part la structure du phare, le seul autre bâtiment présent est une petite remise construite pour entreposer l'huile de

charbon, combustible servant au système d'éclairage. Près de 250 gallons de cet élément hautement inflammable sont utilisés annuellement et, pour éviter de graves dommages en cas d'incendie, on l'éloigne le plus possible de la structure du phare. L'extérieur de ce bâtiment est entièrement peint de couleur rouge.

Nous avons retracé le détail des coûts de construction de cette première station de phare à Matane, en voici le contenu⁶

Coût de construction du phare de Matane

Bénéficiaire	Nature des coûts	Montant
Simon Cimon	Contracteur qui a érigé le phare	2 415,00 \$
E. Chanteloup	Achat du système d'éclairage	1 256,39 \$
Thomas Fraser	Achat d'un terrain	100,00 \$
J. Sansfaçon	Salaires	169,80 \$
Hamel et frères	Achat de tissus	8,50 \$
François Dionne	Travail pour réparations	10,87 \$
J. Boivin	Articles de quincaillerie	2,00 \$
TOTAL :		3 952,56 \$



Premier phare de Matane construit en 1873. Le mât du sémaphore fut installé en 1879. (Croquis tiré de : A. Leclaire, Le Saint-Laurent historique).

Le système d'éclairage

Le premier système d'éclairage installé dans la tour du phare de Matane est constitué de deux lampes no 6 à mèches rondes et deux lampes no 1 à mèches plates jumelées à deux réflecteurs de forme parabolique de vingt pouces et à deux autres de dix-huit pouces afin d'obtenir une source lumineuse plus intense. Ce système, appelé catoptrique dans le jargon des phares, projette alors une source lumineuse fixe rouge qu'on peut apercevoir à plus de dix milles de la station du phare de Matane. Cette source lumineuse, obtenue par la combustion d'huile de charbon, est projetée quotidiennement du coucher du jour au lever du soleil pendant la saison de navigation, soit du 1^{er} avril au 15 ou 20 décembre.

Une première amélioration au système d'éclairage est effectuée en 1877, alors que la source lumineuse de couleur rouge est remplacée par une source lumineuse de couleur blanche. L'année suivante, les deux lampes à mèches rondes sont remplacées par de plus fortes à mèches plates. Il semble qu'aucune autre modification du système d'éclairage n'ait été apportée jusqu'au début du 20^e siècle.⁷

Système d'alarme sonore (1905)

À notre connaissance, la station du phare de Matane n'a jamais été dotée d'un système d'alarme sonore quel qu'il soit, canon, dynamite, cloche, ou sifflet à vapeur, et ce, malgré qu'on en ait suggéré l'installation aux autorités compétentes à quelques reprises au début du 20^e siècle. Après avoir examiné cette question, le ministère de la Marine et des Pêcheries entreprend, en 1904, l'installation d'un sifflet à vapeur («criard») à deux milles en amont de l'église de Sainte-Félicité. Ce système d'alarme sonore, construit par les employés du ministère au coût de 6095,95 \$, entre en opération le 20 octobre 1904.

Quelques années plus tard, en 1908, une habitation est érigée sur le terrain du gouvernement à proximité de l'édifice du «criard». Le premier opérateur, F.-L. Bélanger, fut nommé le 14 janvier 1905, au salaire annuel de 600 \$. Ce système d'alarme sonore consistait en un diaphone actionné par de l'air comprimé au moyen d'un moteur à l'huile; il produisait un son d'une durée de trois secondes et demie à toutes les deux minutes par temps de brouillard ou de tempête.

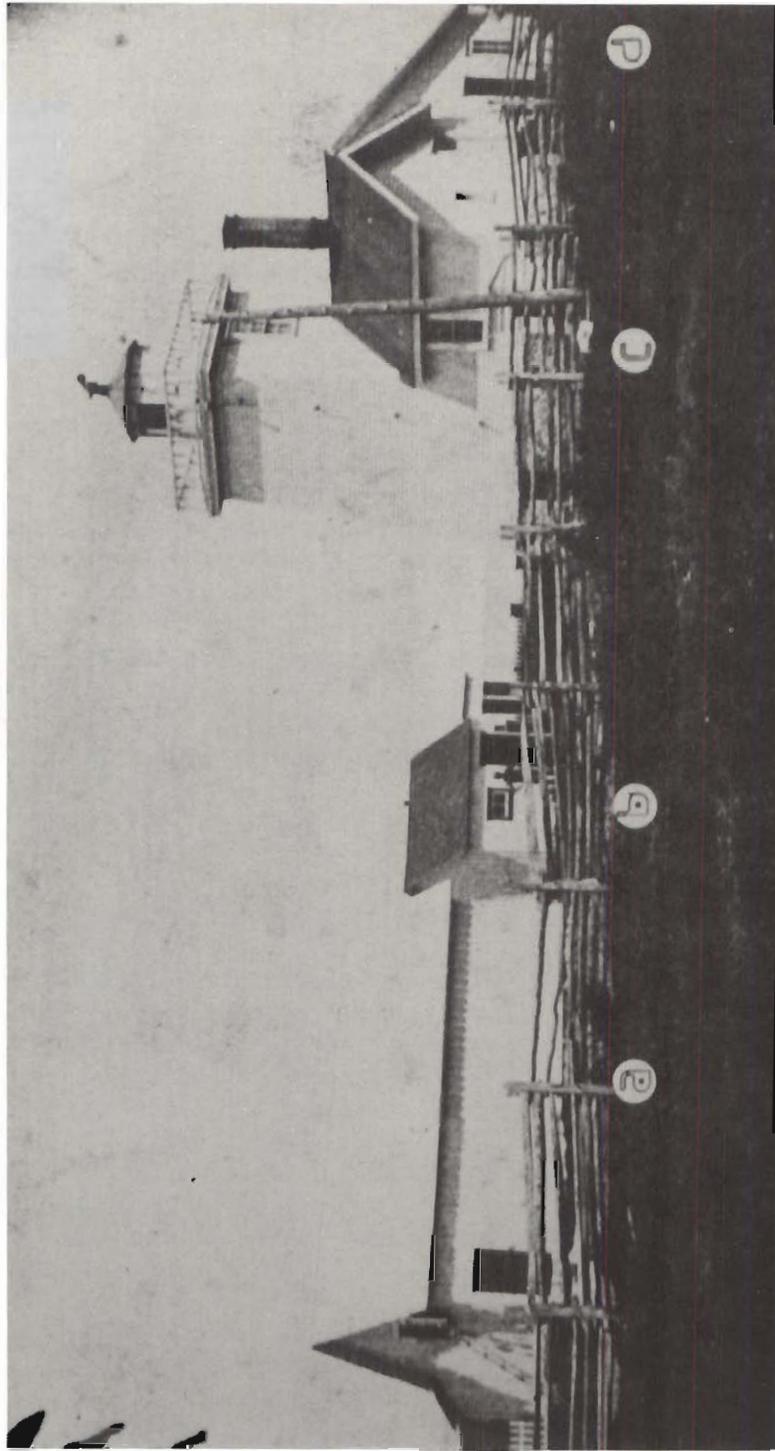
Le télégraphe et les pavillons de sémaphore

Parallèlement à l'établissement d'un réseau de phares le long des côtes du Saint-Laurent, le gouvernement fédéral entreprend, entre 1878 et 1883, la construction d'une ligne télégraphique desservant toutes les côtes de l'est du Canada, dont celles de la Côte-Nord, de l'île d'Anticosti, du Bas Saint-Laurent et de la Gaspésie. Dans les lieux isolés et peu peuplés, les stations de télégraphie sont établies dans les stations de phares, le gardien de phare exerçant alors le métier d'opérateur de télégraphe. Le ministère de la Marine et des Pêcheries profite de l'établissement de ce réseau télégraphique pour doter certains phares d'un nouveau moyen de communication avec les navires qui transitent dans la région de leur station, soit d'un système de pavillons de sémaphores. Inventé par les Britanniques au milieu du 19^e siècle, ce système permet d'émettre, par la combinaison de pavillons différents, plus de 78 000 signaux. Ainsi dès 1883, grâce au télégraphe et aux pavillons de sémaphore, un armateur de Québec ou de Montréal peut suivre la progression de son navire jusqu'à la limite Est du réseau de phares canadiens.

Matane a été desservie par le télégraphe le 5 novembre 1879 et, il est permis de croire qu'un mât de pavillon de sémaphore fut installé à la station du phare de Matane dans les premières années de la décennie 1880. Le premier opérateur du télégraphe de Matane, Octave Desjardins, reçoit un salaire annuel de 50 \$.

Autres modifications

Jusqu'au début du 20^e siècle, quelques modifications sont effectuées à la station du phare de Matane. En 1881, dans le but de différencier tous les phares canadiens, les autorités font peindre divers signes qui les distinguent les uns par rapport aux autres. Ainsi, jusqu'en 1904, le mur blanc extérieur du phare de Matane donnant sur la mer est doté d'une croix de couleur noire. Ensuite, le phare sera peint entièrement de couleur rouge jusqu'à son remplacement par la structure actuelle en 1907. Durant les premières années, les gardiens se plaignent de l'exiguïté et de la mauvaise isolation de la résidence que le ministère met à leur disposition. À titre d'exemple, le premier gardien, François-Xavier Dionne, a été contraint, à cause du froid, de déménager dans une autre résidence de Matane pendant l'hiver 1877. Pour résoudre ces problèmes, le ministère de la Marine et des Pêcheries accorde, en 1882, un contrat à G. Pelletier, au montant de 200 \$ pour construire une nouvelle aile à la résidence du gardien, creuser un puits d'eau potable et améliorer l'isolation de l'habitation.



Vue d'ensemble du premier phare et des dépendances : (a) étable, construite en 1901 ; (b) hangar pour l'huile à charbon ; (c) phare lui-même ; (d) annexe à la résidence du gardien. (Archives de la Société d'histoire et de géologie de Matane).

Le premier phare, ayant été construit trop près de la mer, à environ vingt pieds, il devient urgent, en 1884, de déménager la structure du phare afin d'éviter qu'elle subisse d'importants dégâts dûs à l'érosion du terrain par la mer. Aussi, des travaux de déménagement sont entrepris, au cours de l'été 1884, par P. Jobin au coût de 611,93 \$. Il est installé alors tout près du phare actuel soit à plus de cent pieds de la mer. De plus en 1901, le troisième gardien Joseph Banville obtient l'autorisation du ministère de construire, à ses propres frais, sur les terrains du gouvernement, une étable et une grange pour répondre à ses besoins personnels.

Le deuxième phare (1907-1951)

En 1906-1907, le ministère de la Marine et des Pêcheries confie d'importants travaux d'amélioration à la compagnie montréalaise Steel Concrete Company pour la station du phare de Matane. Ces travaux consistent en la construction d'une structure abritant un tout nouveau système d'éclairage plus puissant à l'ouest du vieux phare. Cette structure, une construction cylindrique en béton armé, s'élève à 67 pieds de hauteur. À l'époque, l'extérieur du bâtiment était entièrement peint en rouge. Il existe une très grande similitude entre le phare de Matane et celui de la Pointe à la Renommée déménagé depuis quelques années à Québec. Ceux-ci représentent un style d'architecture et une méthode de construction particulière, la structure cylindrique se composant de panneaux de fonte reliés entre eux par les boulons, le tout recouvert de béton. Le coût des travaux de construction du phare se situe à près de 3 600 \$, montant qui ne comprend pas l'acquisition d'un nouveau système d'éclairage.

Le nouveau phare est alors équipé d'un système d'éclairage intermittent et dioptrique de troisième ordre qui émet une lumière blanche visible à 85 pieds au-dessus de la ligne de la haute marée et à une distance de 15 milles.

Cet appareil construit à Paris par la compagnie Barbier, Bernard & Turenne émet un groupe de deux jets de lumière à toutes les sept secondes et demie selon cette phase :

1er jet	.525 seconde
1ère éclipse	.975 seconde
2e jet	.525 seconde
2e éclipse	5.475 secondes

Durée totale: 7.5 secondes

La régularité de l'intermittence du faisceau lumineux est obtenue grâce à un mouvement d'horlogerie produit par la descente d'un certain nombre de poids. Dans leur mouvement, ces poids font tourner le prisme qui repose sur un bain de mercure afin d'éliminer tout frottement. En résumé, c'est le même système, mais à une plus grande échelle, qui actionnait autrefois les horloges grands-pères. En plus de modifier le système d'éclairage, les vieilles lampes à l'huile sont également remplacées par une lampe unique à gros manchon qui utilise de la vapeur de pétrole.

Les installations du nouveau phare entrent en opération le 10 novembre 1907. Elles sont abandonnées le 21 juin 1951 alors que le ministère des Transports aménage un système d'éclairage sur le brise-lames, lequel ne requiert plus la présence permanente d'un gardien et, par conséquent, de tout l'équipement du phare.

Malgré l'entrée en fonction du nouveau phare en 1907, les anciennes installations ne seront pas démolies immédiatement. Elles serviront encore pendant quelques années de résidence au gardien et à sa famille. Toutefois, en 1910, le gouvernement fédéral accorde un contrat à A. Vézina au montant de 4570,21\$ pour qu'il construise une habitation en bois pour le gardien. C'est toujours la même résidence que nous pouvons admirer de nos jours. Les bâtiments du vieux phare furent probablement démolis lors de ces travaux.

Les tâches du gardien du phare

Aujourd'hui, avec l'automatisation des aides à la navigation, le métier de gardien de phare est à toute fin pratique disparu. La principale fonction de ces gens de métier était de maintenir allumées les lampes du système d'éclairage du coucher au lever du soleil pendant la durée de la saison de navigation et de s'assurer que ce système projette le maximum d'intensité lumineuse.

De plus, le gardien devait moucher régulièrement les mèches des lampes et maintenir dans un état impeccable les lampes, réverbères et fanaux après chaque nuit de fonctionnement et prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les incendies. Les gardiens de phare étaient également tenus de demeurer sur les lieux de leur travail, et ce, durant tout l'hiver, pour surveiller les lieux et préparer les équipements pour la prochaine saison de navigation.

Les autorités exigeaient des gardiens de phare qu'ils dressent un journal quotidien des principaux événements qui survenaient



Deuxième phare de Matane tel que construit en 1906-1907. La photo date de 1915. (Archives photographiques Notman, Musée McCord, photo no 8101).

à leur station. Ces documents demeurent une mine de renseignements sur la température, les diverses tâches effectuées par le gardien, la nature et la fréquence des approvisionnements reçus et des visiteurs accueillis, le passage des bateaux et les faits généraux de la navigation. Malheureusement, nous n'avons pu retracer ces documents si précieux pour la vie du phare de Matane.

Autres tâches du gardien: ils tenaient un registre quotidien de la consommation d'huile du système d'éclairage et complétaient des rapports spéciaux lorsqu'ils venaient en aide à des navires ou marins en difficulté sur le Saint-Laurent. À la fin de chaque année, ils devaient également dresser l'inventaire complet de tous les effets appartenant à la station et en expédier une copie à leur supérieur.

La tâche la plus importante cependant en était une de planification, le gardien ne recevant ses approvisionnements que deux fois par année, au mois de juin et septembre, devait établir avec précision plusieurs mois d'avance la quantité exacte de matériel nécessaire au bon fonctionnement de sa station.

Laissés souvent seuls, ces travailleurs devaient faire preuve d'initiative et de débrouillardise pour maintenir leur station en bon ordre en réparant, nettoyant, peignant tous les bâtiments ou équipements de la station. Leur logement étant habituellement fourni par le ministère, ils devaient cependant acheter ou préparer leur bois de chauffage.

Les phares de Matane doivent être considérés comme des phares intermédiaires entre des phares de première importance, tels que Pointe-des-Monts, Cap-des-Rosiers, où plusieurs services étaient offerts (système d'alarme sonore, dépôt de provisions), et les phares de petite importance qui jallonnaient les rives du Saint-Laurent et qui n'exigeaient pas la présence d'un gardien à plein temps.

Les gardiens de phare de Matane, en plus de maintenir en bon état la station, exerçaient dès 1879 le métier d'opérateur de télégraphe à raison de 50 \$ annuellement. Ils s'occupaient également du fonctionnement des pavillons de sémaphores dès 1884. Au début de chaque saison de navigation, ils devaient placer quelques bouées avec la chaloupe que le gouvernement mettait à leur disposition et devait les enlever au terme de la saison de navigation. C'est également l'un des premiers corps de métier à jouir d'un fonds de pension du gouvernement.

Gardiens du phare de Matane de 1873 à 1951

Noms	Période	Salaire annuel
François-Xavier Dionne	du 19 sept. 1873 au 22 mai 1879	de 200 à 250 \$
Octave Desjardins	du 23 mai 1879 au 31 janvier 1897	de 250 à 300 \$
Joseph Banville	du 1er février 1897 au 30 juin 1926	de 300 à 855 \$
J.A.O. Morin	du 8 juillet au ?	915 \$
André Rioux	(inconnu)	(inconnu)
Camil McKinnon	de 1935 au 21 juin 1951	(inconnu)

Souvenirs de la famille McKinnon ⁸

Camil McKinnon fut le dernier gardien du phare de Matane. Il demeura toutefois résident locataire du phare jusqu'en 1954. Il semble bien qu'un des aspects les plus pénibles de la tâche de gardien était la nécessité pour ce dernier de gravir les nombreuses marches de l'escalier pour transporter tout le matériel essentiel au bon fonctionnement du phare. Au sommet du phare, un bassin de six pieds de diamètre contenait le mercure sur lequel s'appuyait le prisme du système d'éclairage. Ce liquide précieux facilitait grandement la rotation de tout le mécanisme d'éclairage.

Au cours de ses années de gardiennage, la famille McKinnon fut témoin de plusieurs faits ou événements particuliers. Deux de ceux-ci rappellent encore aux enfants McKinnon des souvenirs dramatiques. Le premier se situe en 1939, quelques jours avant le déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale. Ce jour-là, un navire imposant rôde près de la côte de Matane, non loin du phare. Aussitôt alertée, la Gendarmerie royale aborde le navire et le force à accoster. Le vaisseau est alors dûment identifié comme provenant de l'Allemagne. D'ailleurs, il affichait une croix gammée, un symbole qui sera largement répandu quelques années plus tard. Ce voyage de reconnaissance aura peut-être permis aux Allemands d'acquérir une connaissance approfondie du fleuve, ce qui leur permettra d'agir avec efficacité en 1942, lors de la Bataille du Saint-Laurent.

Le second souvenir d'un événement qui avait mobilisé le gardien et alerté toute la famille fut celui de décembre 1946 lorsqu'un avion de la Quebec Airways s'est écrasé sur les glaces du fleuve un peu à l'Est de Matane.

Comme l'événement s'était produit au cours de l'hiver, et comme le phare n'opérait pas (la navigation d'hiver n'existait pas à ce moment), tous les efforts du gardien avaient été nécessaires pour mettre en marche rapidement le système d'éclairage du phare afin de faciliter les opérations de recherche et de repérage de l'avion. Finalement, les victimes furent rescapées au nord-ouest de Les Méchins.

Un tel cas d'urgence avait également été vécu quelques années auparavant lorsque la forte lumière du phare avait servi de guide au capitaine Heppell dont le bateau était parti à la dérive.

Plusieurs autres souvenirs, heureux ou dramatiques, sont précieusement inscrits dans le «livre de bord» du gardien, maintenant conservé aux archives du ministère fédéral des Transports.

La vocation actuelle du phare

Depuis 1951, le phare de Matane ne sert plus aux fins pour lesquelles il a été construit. Cette année-là, les autorités fédérales cèdent le bâtiment à la Société d'histoire de Matane (fondée en 1949) qui en fait un bureau d'information et d'accueil touristique et y aménage un musée d'objets anciens. Cette initiative originale est due à M. Charles-Edouard Vézina, le fondateur de la Société d'histoire de Matane. Devenu la propriété de la Ville de Matane en 1964, le phare conserve toujours cette même vocation touristique.

La construction du port de mer

Lorsque les premières compagnies forestières s'installent à Matane, dans les années 1840, elles aménagent un quai, sans doute rudimentaire, mais qui offre tout de même des facilités essentielles au chargement et au déchargement des marchandises.

En dépit de l'accroissement graduel et constant du trafic maritime, au cours des années 1850 et 1860, et de nombreuses requêtes adressées aux autorités pour améliorer l'état physique des premiers quais, il faut attendre longtemps avant que le gouvernement procède à la construction d'installations portuaires convenables. Les premiers efforts réels du gouvernement fédéral datent de la fin des années 1870. Ainsi, en 1878, un important relevé hydrographique est effectué dans le bassin de la rivière et dans le fleuve face à l'embouchure de la Matane. Au même moment, à la demande du ministère des Travaux publics, des cartes du port sont

dessinées par Stewart Derbishire et L.E. Trudeau.⁹ Tous ces préparatifs conduisent finalement à l'adoption d'un crédit de 10 000 \$ pour la construction d'une jetée de 480 pieds de long sur la rive ouest à l'entrée de la rivière.

Les travaux sont menés sous la direction d'un «syndicat», présidé par Alexander Fraser, formé de Laurent-Nazaire Blais, marchand, M. Patton, représentant de Price Brothers et du docteur Pelletier. Au début de novembre 1878, bien que le quai ne soit pas complètement terminé, les travaux sont suspendus, le crédit budgétaire étant entièrement dépensé.¹⁰ Le crédit n'est pas renouvelé, puisque le gouvernement libéral d'Alexander MacKenzie, lui-même ministre des Travaux publics, vient d'être défait lors de l'élection générale du 17 septembre précédent.¹¹ Le nouveau gouvernement élu, sous la conduite du conservateur John A. Macdonald, n'ajoute pas un crédit additionnel pour terminer les travaux. Toutefois, tous les hommes ayant travaillé à la confection de la jetée seront entièrement payés. Le trésorier du ministère, un dénommé Harper, est venu lui-même à Matane, à la fin de décembre 1878, régler toutes les dépenses afférentes à cette construction en partie inachevée.



Activité fébrile au port de Matane en mai 1916. Ici, des ouvriers s'affairent à installer les mâts et les cordages sur la BARGE A. TREMBLAY. (Photo : Nap. Thibault, Archives de la Société d'histoire et de généalogie de Matane).

Deux ans plus tard, de nouveaux relevés hydrographiques, des sondages et des cartes du havre de Matane sont effectués par l'ingénieur William Kingsford et par Charles F. Roy.¹² Enfin, en 1882, une description complète des travaux proposés est établie par Joseph-Charles Taché, pour le compte du ministère des Travaux publics.¹³ Au cours de cette même année, des travaux sont entrepris afin d'améliorer et de construire une série de caissons pour protéger l'entrée de la rivière de l'érosion et de l'accumulation d'alluvions.

Au tournant du siècle, en 1900, des rénovations sont apportées, et en 1912, il semble que «grâce aux démarches du député Boulay, un autre brise-lames est construit du côté est»¹⁴ de l'embouchure de la rivière.

La compagnie Price Brothers

Il est bon de signaler que la compagnie Price Brothers, installée à Matane depuis 1845, avait entrepris la construction d'une importante scierie en 1896. Elle avait aussi amélioré ses installations portuaires afin de faire face à un volume plus élevé d'expédition de bois. Le quai de la Price était construit à quelques dizaines de mètres au nord de l'église Saint-Jérôme. Ce quai était relié directement à la grande scierie (sur le site actuel de l'hôtel de ville) par une «voie d'accès rapide», la rue principale étant pavée d'épais madriers larges de 24 pieds. Les installations nouvelles au quai et la rue pavée furent complétées en mai 1898.¹⁵

Malgré plusieurs améliorations ou rénovations effectuées aux jetées est et ouest, le havre de Matane et son vaste bassin intérieur ne peuvent offrir suffisamment de facilités pour permettre un accroissement du trafic maritime. L'exploitation forestière menée par Price Brothers engendre une activité économique intéressante, qui laisse présager des développements plus considérables. Ainsi, en 1910, le village de Matane est relié au reste du continent nord-américain par un chemin de fer, propriété de Canada Gulf & Terminal Railway Company. Les dirigeants de cette compagnie ont de grandes ambitions, un peu démesurées d'ailleurs, dont celle de poursuivre la construction de chemin de fer depuis Matane jusqu'à Gaspé, en suivant un tracé à l'intérieur des Shicks Shocks, en plein centre de la Gaspésie montagnaise. Une filiale de cette compagnie, la Matane Lumber and Development Company, exploite une vaste concession forestière et opère deux scieries. De sérieuses difficultés financières conduisent cette compagnie à céder, en septembre 1920, toutes ses installations, et surtout son immense territoire forestier dans l'arrière-pays de Matane. Le nouveau propriétaire est la Hammermill Paper

opère

l'a qui }

freehold

Company, une riche papetière américaine spécialisée dans la fabrication de papiers fins, établie depuis 1899, à Erié, en Pennsylvanie.

L'entrée en scène de la Hammermill Paper Company

L'arrivée de la Hammermill à Matane va bouleverser complètement la physionomie du port de mer, accroître considérablement l'activité économique et amorcer un virage important dans le domaine de la navigation maritime. La présence de cette compagnie à Matane, qu'elle quitte en 1960, mériterait une importante étude. Nous nous bornons ici à relater brièvement le rôle qu'elle a joué dans l'expansion du port de mer.¹⁶

En possession d'un imposant domaine forestier de 128 300 acres (une concession «freehold», c'est-à-dire qu'elle lui donnait le droit d'exporter le bois sans dédommagements), la Hammermill prévoit expédier annuellement, par voie maritime, au moins 25 000 cordes de bois de pulpe, à la compagnie-mère. Le transport d'une telle quantité de bois, expédiée entre juin et novembre, nécessitait des installations portuaires importantes. De longues et laborieuses discussions menées par la compagnie avec le gouvernement fédéral conduisent finalement les deux parties à signer une entente le 19 septembre 1922. Cette entente prévoyait notamment l'exécution d'importants travaux de dragage et d'aménagements portuaires. De plus, le dragage devait être assuré par le gouvernement fédéral tant et aussi longtemps que la compagnie opérerait à Matane. Évalués à un peu plus de 200 000 \$, les travaux consistaient surtout au dragage de près de 300 000 verges cubes de terre, l'allongement du brise-lames, le creusement des assises et des encoffrements. Afin d'encourager l'exécution rapide des travaux et pour manifester l'intérêt évident de son implantation à Matane, la Hammermill avait offert au gouvernement fédéral une somme de 100 000 \$. Et comme le signalait le ministère des Travaux publics lors d'un débat à la Chambre des Communes :

*«à la suite d'une enquête sérieuse, le Gouvernement s'est convaincu que dans l'intérêt de la ville de Matane et des marins qui fréquentent le fleuve, il était avantageux d'accepter l'offre et de fournir les fonds pour créer un port à cet endroit».*¹⁷

En s'implantant à Matane, la Hammermill fait l'acquisition de plusieurs propriétés dont une partie du barachois où elle installa, à ses frais, un quai, un convoyeur à chargement de pulpe, et fait



Magnifique vue d'ensemble du port de mer et des installations de la Hammermill Paper Company. Cette photo date du milieu des années 1930. (Collection Rolland Blouin, Matane)

draguer la partie limitrophe au quai. D'ailleurs, concernant cette opération de dragage, les dépenses de la compagnie s'élèvent à plus de 115 000 \$, pour les années 1924 et 1925.

Bien sûr, plusieurs citoyens de la région de Matane souhaitent depuis des années de tels aménagements.¹⁸ À l'élection générale de 1917, les électeurs du nouveau comté fédéral de Matane avaient élu le libéral François Pelletier qui s'était juré d'obtenir pour Matane un port de mer moderne et mieux équipé. Malgré ses nombreuses interventions auprès du ministère des Travaux publics, le député matanais met du temps à obtenir ce qu'il réclame. Il participe activement aux négociations entre le gouvernement fédéral et la Hammermill Paper Company qui ont conduit à l'entente de 1922.

Lors du débat à la Chambre des Communes avant qu'un premier crédit budgétaire de 100 000 \$ soit voté, le député Pelletier a profité de l'occasion pour résumer son action:

«J'ai demandé des améliorations dans ce port depuis 1917; j'ai renouvelé ma demande mais sans succès jusqu'à maintenant. Chaque année, on a envoyé des pétitions au département des Travaux Publics mais sans résultats. Ces pétitions étaient signées des habitants de Matane, Sainte-Félicité, Saint-Luc, Saint-Léandre, Saint-Ulric et autres localités dont les marchands reçoivent leurs marchandises par le port de Matane (...) Je me suis efforcé pendant des années d'obtenir quelque chose dans ce genre et j'ai finalement réussi à faire payer une certaine somme par une compagnie intéressée au développement de la région. Comme ma demande était rejetée chaque année, j'en ai conclu que si je ne pouvais pas me procurer quelque aide d'autres sources, il me serait impossible dans l'objet que j'avais en vue. De cette façon, j'ai réussi et j'espère sincèrement qu'on acceptera le crédit.»¹⁹

Effectivement, le premier crédit de 100 000 \$ fut voté le 9 mars 1923 après que le ministre des Travaux publics, James Horace King eût donné de nombreuses précisions aux députés de l'opposition.

L'expansion de la navigation maritime

L'adoption de ce crédit budgétaire marque le début d'une étape nouvelle dans l'histoire économique du village de Matane.

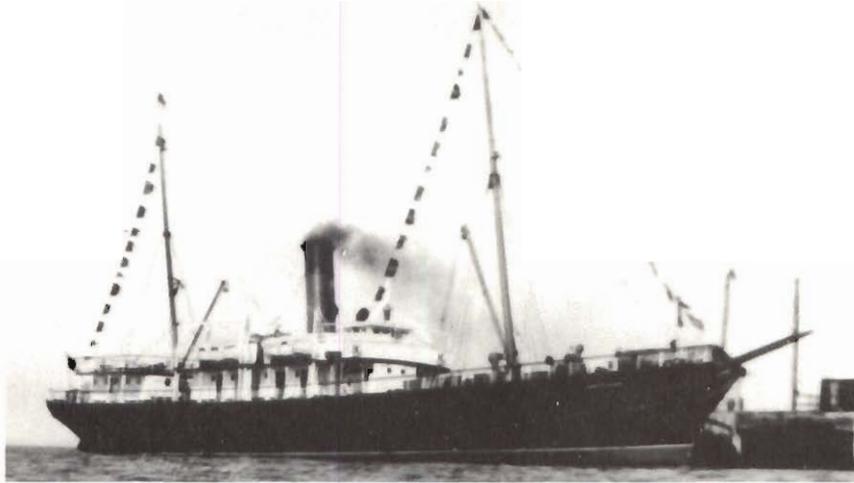
L'aménagement et l'expansion du port, à partir de 1923, se situent également dans un contexte plus général lié au développement économique grandissant de la Côte-Nord. Et c'est d'ailleurs avec cette région qu'une partie importante de l'économie et du commerce matanais sera désormais orientée grâce aux nouvelles facilités portuaires.

Depuis une vingtaine d'années, la Côte-Nord connaissait un envahissement considérable de son territoire par plusieurs compagnies forestières. Voici quelques exemples: la Gulf Pulp and Paper Company, de Clarke City (1908), l'Ontario Paper Company, à Shelter Bay (l'actuel Port-Cartier, en 1915), à Franquelin (1920) et à Manicouagan (1923), la North Eastern and Paper Company, à Manicouagan, la Franquelin Lumber and Pulpwood Company (1918), la St Regis Paper Company, à Godbout (1923), la St-Lawrence Paper Mills, à Baie-Trinité (1928) et la St- Maurice Lumber Company, à Rivière-Pentecôte.

Au cours des années 1920, le seul véritable moyen de communication avec la Côte-Nord demeurait la voie maritime, le transport par bateau d'hommes, de familles, de matériaux, d'équipement et de marchandises de toutes sortes, dont les chevaux essentiels aux opérations forestières. Dans ce contexte de développement économique en pleine expansion, l'agrandissement considérable du port de mer provoqué par l'arrivée de la Hammermill Paper Company, aura donc permis à Matane de servir de lien économique important avec la Côte-Nord. Les auteurs de **l'Histoire de la Gaspésie** le reconnaissent ainsi :

«après la première guerre, le port de Matane devient le centre d'expédition des fournitures vers les chantiers forestiers et les scieries qui s'étendent de Bersimis à Moisie. Une partie des marchandises est apportée par la Canada & Gulf Terminal Railway Company jusqu'à Matane, d'où elles sont expédiées vers la rive nord du fleuve. Mais le gros du trafic se fait surtout par mer, de Québec, à Sept-Iles, en passant par Rimouski et Matane.»²⁰

Les principales compagnies qui assurent le service avec la Côte-Nord entre les années 1920 et 1950, sont la St Lawrence Steamship, la compagnie de Messageries Maritimes, la Clarke Steamship Company (fondée en 1921), et la Heppell Transportation Company, établie à Matane en 1924 par le capitaine Elzéar Heppell. En 1930, la Lower St Lawrence Transportation est créée suite à la



Le NORTH SHORE, un des navires de la Clarke Steamship Company. (Collection de la famille du capitaine Joseph Hovington).

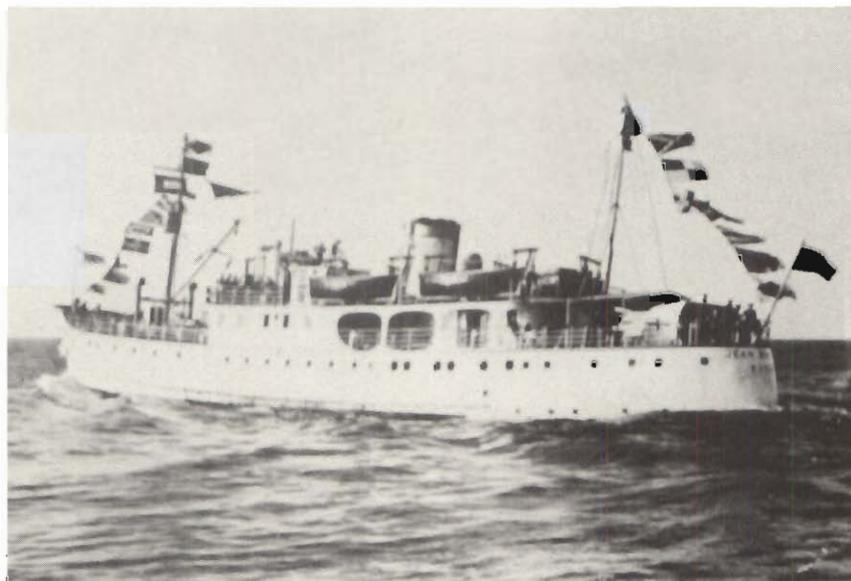
fusion de la Heppell Transportation Co et la Rimouski & Saguenay. Ces compagnies opèrent, selon les années, des bateaux tels que: le LABRADOR, le MERCIER, le PÈRE ARNAUD, le NORTH GASPE, le JEAN-BRILLANT, le TOUSSAINT, le NORTH SHORE, le MANICOUAGAN, le MAYITA, le MARCO POLO, le MATANE. Évidemment, il faut ajouter à cette énumération le rôle de compagnies plus petites ou de capitaines propriétaires de bateaux tels que LA PUCELLE D'ORLÉANS (Cap. Elzéar Heppell), le ST NORBERT (Cap. Christophe Chouinard), LA LÉGÈRE (Cap. Théodore Piuze), la GILLY (Cap. Alfred Guimond), le MIRON L (Jean-Louis Verreault) et bien d'autres.

Bien que ce court rappel historique témoigne gauchement de la vie souvent difficile et héroïque de la navigation maritime sur le Saint-Laurent, il aide toutefois à rappeler l'importance des échanges économiques, commerciaux et sociaux avec la Côte-Nord. À bien des égards d'ailleurs, l'histoire sociale de la Côte-Nord est une forme de prolongement de celle du Bas Saint-Laurent et de la Gaspésie, puisque tant d'individus et de familles de ces dernières régions s'y sont établis.

Au cours des années 1930, il y eut également une intensification de la navigation maritime avec la Côte-Nord, principalement vers Baie-Comeau, où d'imposantes installations se construisent autour de la papeterie, des premiers barrages sur les rivières Manicouagan et Outardes et de la ville elle-même. À titre d'exemple et de valeur symbolique, signalons que le 12 avril 1936,

le JEAN BRILLANT, parti de Rimouski, transporte les techniciens et les ingénieurs, et que le lendemain, le MARCO POLO, parti de Matane, se dirige également vers Baie-Comeau avec à son bord des dizaines de travailleurs, ouvriers et manoeuvres. Les deux groupes commenceront immédiatement les travaux selon des plans rigoureusement établis par l'équipe du Colonel McCormick, le fondateur de Baie-Comeau.

Le village de Matane franchit lui aussi, à ce moment, une étape nouvelle, une mutation administrative importante puisque le 28 décembre 1937, des lettres patentes constituant la Ville de Matane sont émises. La vie administrative du village de Saint-Jérôme-de-Matane aura duré quarante-quatre ans, au cours desquels le village est entré pour de bon dans l'ère industrielle.



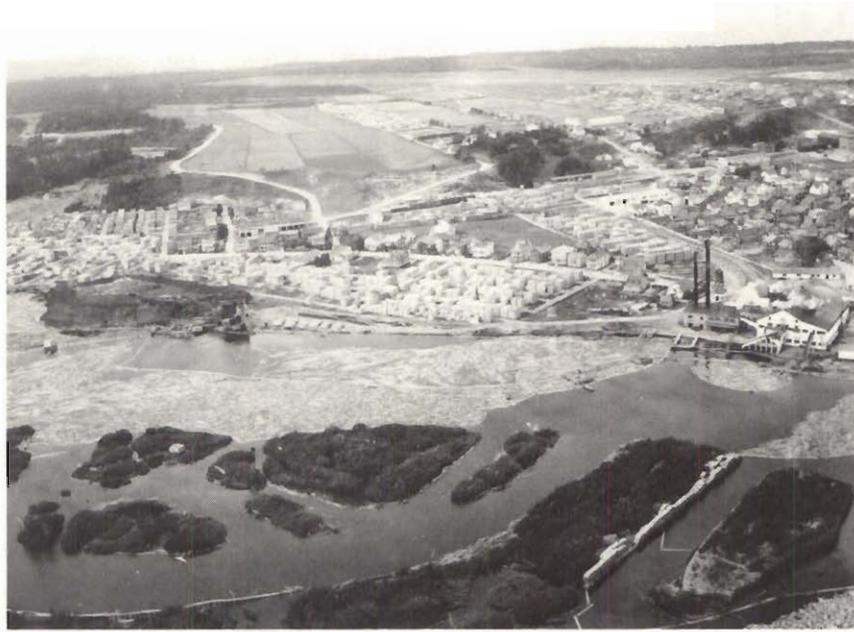
JEAN BRILLANT. Navire de la Compagnie de Transport du Bas-Saint-Laurent. Cette photo a été prise lors des Fêtes qui ont souligné la bénédiction du MATANE, son «frère cadet», le 31 juillet 1938. (Collection Yvonne Sirois, Matane).



Le **MANICOUAGAN**, un des navires de la compagnie Rimouski et Saguenay, sur lequel bien des navigateurs de la région ont travaillé. Construit aux chantiers maritimes Fillion, de Saint-Laurent (île d'Orléans), il fut béni le 15 octobre 1924. (Collection du capitaine Fernand Hovington).



Le **PÈRE ARNAUD**, sortant du port de Matane, navire de la Compagnie de Transport du Bas-Saint-Laurent, bien connu des voyageurs des années 1920 à 1930). (Archives de La Voix Gaspésienne, Matane).



Vue aérienne de la scierie de Price Brothers et de sa vaste cour à bois. L'hôtel de ville actuel est construit sur le site même de la scierie. Photo prise en 1950. (Photo: Gilles Gagné, La Voix Gaspésienne, Matane).

Les forces vives de l'économie maritime de Matane

"Il n'est pas bon que le surplus de la population se déverse toujours dans les grandes villes. La grande ville tue généralement son monde en quatre générations. Il faut des centres industriels plus petits qui tiennent compte de l'ingéniosité des gens et des ressources locales. Ils sont un prolongement de la vie rurale : ils contribuent à garder nos gens chez nous."

(Mgr Georges Courchesne, Extrait d'allocution prononcée à Matane, le 10 septembre 1950)

Ce chapitre couvre une période nettement plus contemporaine. Des années d'histoire largement marquées par une vie maritime intense. Cette période voit notamment la consécration de Matane comme pôle régional dans l'établissement d'un service de traversier entre les rives Sud et Nord du fleuve Saint-Laurent et la construction d'un port de mer en eau profonde.

L'après-guerre : une période de transition

Une fois la Deuxième Guerre mondiale terminée, la vie a repris son cours normal, sur terre et sur mer. Dans le domaine du développement économique et industriel, un climat de confiance s'installe, de nouvelles frontières économiques sont atteintes. En Gaspésie, l'agrandissement de la papeterie de Chandler et le développement des mines de cuivre de Murdochville suscitent un attrait nouveau et entretiennent les plus grands espoirs. Quant à la Côte-Nord, le début de la construction du chemin de fer de Sept-Iles à

Schefferville, l'exploitation minière du Labrador et le début de la construction des gigantesques barrages du complexe Manicouagan-Outardes annoncent également des perspectives d'emplois nombreuses, mais ouvrent aussi de nouveaux marchés pour le transport et l'écoulement des produits de consommation.

En raison de sa position géographique et de ses infrastructures de transport notamment, Matane va déployer les efforts nécessaires pour faire bénéficier sa région des retombées économiques



Deux magnifiques photos pleines de vie et d'animation au port de Matane, en juillet 1939. (Archives de La Voix Gaspésienne, Matane)



occasionnées par d'aussi considérables investissements. Suite à l'obtention de pouvoirs additionnels, la ville de Matane agrandit son territoire en annexant une partie de l'actuelle paroisse Saint-Rédempteur et augmente ainsi son pouvoir de taxation.¹ De nouveaux édifices, dont l'hôpital, sont complétés et inaugurés. Ainsi, en septembre 1950, l'école Victor-Côté, le Palais des Sports et l'édifice de la gare font l'objet d'une inauguration officielle. Une pléiade d'invités d'honneur et de personnalités civiles et religieuses sont présents pour célébrer et manifester le nouvel élan du développement de Matane. Parmi ceux-ci, figuraient Maurice Duplessis, le premier ministre du Québec à l'époque, Mgr Georges Courchesne, archevêque de Rimouski et Jules A. Brillant, industriel de Rimouski. Dans un discours prononcé à cette occasion, Mgr Courchesne constate que l'économie régionale

*"est entrée en ces dernières années dans une période de transition. La région est au bout de la colonisation. Maintenant que la terre a été conquise, il faut que les gens trouvent des moyens nouveaux pour développer leurs ressources naturelles."*²

Il ajoutait également que "Matane, qui était jusqu'à présent un point d'arrivée, pourra devenir sous peu un point de départ vers l'exploitation des ressources naturelles."

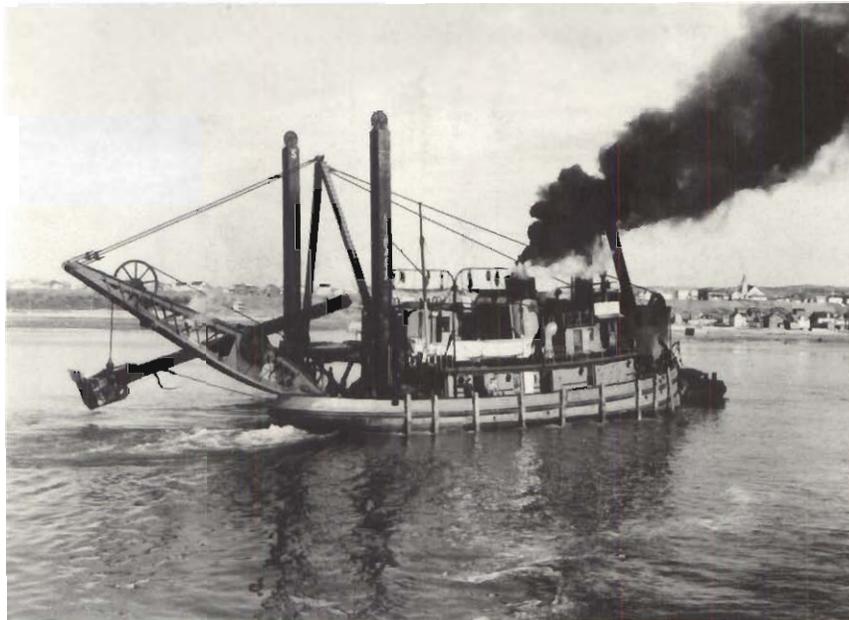


Chargement d'une automobile sur une goélette, travail qui demande précision et calcul, sous le regard attentif de jeunes enfants. Photo prise en 1935. (Photo: Gilles Gagné, La Voix Gaspésienne, Matane).

Les industriels et marchands de la région de Matane savent profiter grandement des nombreux projets de développement, tant en Gaspésie que sur la Côte-Nord, d'autant plus qu'ils voient disparaître à la fin des années 1950, les deux plus importants employeurs de Matane, les compagnies Price Brothers et Hammermill Paper. Sur le plan de la navigation maritime, les Matanais ne veulent pas se contenter d'un service partiel ou incomplet avec la Côte-Nord. Au contraire, ils optent délibérément pour un service de traversier complet et régulier. Le projet des marchands de Matane se réalise assez rapidement en dépit d'une vive opposition de leurs rivaux traditionnels de Rimouski. Ce que nous pouvons appeler la "bataille des traversiers"...

La Traverse Matane-Godbout-Baie-Comeau

L'origine de ce projet remonte sans doute au mois d'avril 1956. A cette date, un citoyen de Matane, Victor St-Louis, adresse à son député fédéral, Léandre Thibault, une lettre dans laquelle il expose les principaux motifs qui l'incitent à défendre l'établissement d'un "*service régulier à l'année d'un bateau-traversier adéquat pour le trafic routier entre un endroit de la Gaspésie et un endroit de la Côte-Nord.*"³



Pendant des années, une drague semblable venait creuser le chenal de la rivière dans le port de Matane. Cette photo date du début des années 1950. (Photo: Gilles Gagné, La Voix Gaspésienne, Matane).

L'idée originale du projet renferme également les germes d'un projet complémentaire qui sera largement débattu (tant à Matane qu'à Rimouski) mais qui mettra plus de vingt ans à se réaliser, à savoir : le projet d'un traversier-rail à Matane. Revoyons d'abord le texte de Victor St-Louis :

"J'ajouterai que ce bateau-traversier devrait (...) pouvoir également traverser les trains. Le CNR en achetant le chemin de fer Mont-Joli-Matane n'aurait qu'à construire un chemin de fer d'environ 80 milles de Baie-Trinité (ou Pointe-des-Monts) à Sept-Iles pour relier par chemin de fer Montréal, Québec (via Matane et le bateau-traversier), à Sept-Iles, Schefferville et, dans quelques années l'Ungava, avec tous les avantages qui en résulteraient."

L'objet premier était donc d'avoir un service adéquat de traversier et si possible un traversier-rail. Dès le mois de mai 1956, une vaste campagne d'appui s'amorce dans la région, et sollicite la coopération de tous les groupes, associations et conseils municipaux pour qu'ils acheminent une résolution et une lettre d'appui au ministre fédéral des Transports.

L'idée d'établir un service annuel de traversier sera largement soutenue, deux ans plus tard, dans tous les médias régionaux et défendue par les principaux intervenants intéressés au développement économique.⁴ Etablir un service annuel était synonyme de surmonter les difficultés de la navigation d'hiver. La nature aidant parfois les choses, une température idéale et particulièrement douce au cours de l'hiver 1957-1958 a largement facilité la navigation d'hiver... et favorisé amplement le débat public sur la question. Chaque port pouvait et voulait offrir le service de la navigation d'hiver!

Les assises du projet étant solidement établies, au début de 1959, un groupe d'hommes d'affaires de Matane fonde la compagnie de navigation La Traverse Matane-Godbout Limitée. En septembre, devant la Régie des services publics, la nouvelle compagnie réclame d'urgence l'établissement d'un service de traversier entre Matane et Godbout.⁵ A la fin d'octobre, la Régie émet un permis au groupe de Matane pour le transport des voyageurs, de marchandises et de véhicules. Elle fait aussitôt construire, pour une somme de 800 000 \$, aux chantiers maritimes George Brown Limited, de Greenock, en Ecosse, un navire de 188 pieds de long, d'une jauge de 1400 tonnes, pouvant accueillir 100 passagers et 38 automobiles.

Le navire, portant le nom de N.A. COMEAU, est entré triomphalement dans le port de Matane, vers dix-sept heures, le mardi 12 juin 1962, devant une foule de quelques milliers de personnes venues admirer le fameux traversier tant attendu. La liaison maritime commence dans les jours qui suivent. Mais la clientèle afflue à un rythme si grandissant au cours des deux années suivantes que la Compagnie annonce, à la fin de l'année 1964, la mise en chantier d'un second traversier.⁶ Ce vaisseau plus imposant que le précédent, d'une jauge de 2500 tonnes et d'une longueur de 255



Le N.A. COMEAU. Construit aux chantiers George Brown, de Greenock (Écosse), le premier navire de la Traverse Matane-Godbout Limitée. Son arrivée au port de Matane a eu lieu le 12 juin 1962. Il a été vendu en 1977 à la compagnie Northern Cruiser, de Terre-Neuve. (Archives de la Société d'histoire et de généalogie de Matane).

pieds, pourra accueillir 300 passagers et 55 automobiles. Construit aux chantiers Georges T. Davie, de Lauzon, au coût de 2 400 000 \$, le navire possède une armature renforcie et adaptée à la navigation dans les glaces. Mis en service à Matane à la fin de juin 1966, le SIEUR D'AMOURS draine à nouveau une très forte proportion de la clientèle des passagers, à tel point que le PERE NOUVEL, un traversier assurant la liaison entre Pointe-au-Père et Forestville, doit cesser ses opérations au printemps de 1967.

Bien que la Compagnie possède deux traversiers, elle ne peut suffire à la demande. Un troisième traversier de type brise-glaces est devenu nécessaire. Une fois l'unanimité régionale assurée sur la nécessité d'avoir un seul traversier localisé à Matane (après les échecs successifs et les débats houleux entourant la vente du PERE NOUVEL et du MANIC, deux traversiers mis en opération



Le SIEUR D'AMOURS. Construit aux chantiers George T. Davie, de Lauzon, il est entré en service à la fin juin 1966. (Archives de la Société d'histoire et de généalogie de Matane).

par des intérêts rimouskois à partir de 1961, et par la mise au rancart du traversier assurant la liaison de Sainte-Anne-des-Monts à Sept-Iles), les gouvernements fédéral et provincial procèdent à la construction du traversier brise-glaces. C'est le début de la vie du CAMILLE MARCOUX.⁷

A l'ouverture des appels d'offres, le 22 novembre 1972, le contrat est octroyé à Marine Industries Limitée de Sorel, pour la



Le CAMILLE MARCOUX. Construit chez Marine Industries Limitée, de Sorel, il est entré en service en mars 1975. (Archives de la Société d'histoire et de généalogie de Matane).

somme de 12 000 000 \$. Les travaux débutent en septembre et exactement deux ans plus tard, la construction est terminée. Béni le 14 décembre 1974, le CAMILLE MARCOUX entre en opération en mars 1975. Mesurant 310 pieds de long et d'une jauge de 5000 tonnes, le traversier peut accueillir 600 passagers et 114 véhicules.

Déjà propriétaire du CAMILLE MARCOUX et des installations de la nouvelle gare maritime de Matane, le gouvernement du Québec achète, en mars 1976, les actifs de la compagnie La Traverse Matane-Godbout Limitée.⁸ Les annales de l'histoire régionale doivent retenir les noms des fondateurs de cette compagnie : Adrien Gauthier, président, industriel et commerçant; Benoit Joncas, vice-président, industriel, commerçant et entrepreneur en construction; Georges-Alexandre Lebel, secrétaire, notaire; Paulo Desrosiers, commerçant; Lucien Deschênes, industriel; Benoit Pelletier, commerçant; Léandre Thibault, commerçant; Paul-Emile Bouffard, industriel, commerçant et entrepreneur en construction; Rosaire Vigneault, commerçant et Henri Piuze, capitaine de navire. L'audace, la ténacité et le sens des affaires de ces Matanais auront fait progresser d'une façon remarquable la quantité et la qualité des services maritimes à Matane. Ainsi, en 1963, la Compagnie a transporté 58 413 passagers, alors qu'en 1976, le nombre de passagers atteignit 298 957.

Le nouveau port de mer

Peu après que le traversier N.A. COMEAU eût commencé ses opérations à Matane, des travaux de réfection du port ont été effectués, notamment pour construire une partie du brise-lames situé du côté est. Les travaux évalués à plus de 300 000 \$ s'ajoutaient à ceux récemment entrepris pour la construction du débarcadère du nouveau traversier.

Mais la circulation dans le havre était souvent difficile, due principalement à l'accumulation constante des alluvions. Pour remédier à ce problème, un projet de détournement de la rivière a été sérieusement envisagé. Il fut abandonné suite à l'intervention décidée du député fédéral de Matane, René Tremblay, qui s'était fixé comme objectif de doter la ville de Matane d'un nouveau port de mer résolument moderne et bien équipé. Après plusieurs études, le ministère fédéral des Transports choisit le site du futur port à environ deux milles à l'ouest de l'embouchure de la rivière. Vers la fin d'avril 1966, le Conseil fédéral du Trésor approuve une somme de 7 000 000 \$ pour la construction d'un port de mer en eau profonde à Matane. Après les études d'impact sur l'environnement et la confec-

tion des plans et devis, arrive alors la phase de réalisation. Presqu'au même moment, la Compagnie Internationale de Papier commence la construction de son usine de carton à onduler. Deux équipements industriels majeurs venaient relancer l'économie régionale de Matane, lourdement handicapée depuis la fin des années 1950.

Le nouveau port de mer comprend deux longues jetées de pierres l'une à l'est (2900 pieds) et l'autre à l'ouest (5510 pieds), constituant ainsi la partie artificielle du port et donnant abri aux installations situées à l'intérieur. Ces facilités portuaires comprennent des quais d'accostage, un hangar d'entreposage, des débarcadères et une gare maritime. Le contrat de construction des deux jetées, au coût de plus de 5 millions \$, a été octroyé à la firme Simard-Beaudry Inc. Ces immenses jetées ont nécessité l'extraction et le charroyage de 2300 tonnes de roc.

Le dragage du bassin intérieur de 1250 pieds par 1500 pieds a été exécuté par la compagnie McNamara Marine Limited, de Whitby, Ontario. La troisième phase de construction fut celle reliée à la construction proprement dite des quais. Le quai commercial, haut de 60 pieds, qui fait corps avec la jetée ouest, mesure 610 pieds de longueur et 236 pieds de largeur. Le quai éperon part de l'extrémité intérieure du premier et s'avance de 450 pieds vers le centre du bassin artificiel.

Il s'est écoulé exactement trois ans entre le moment de l'inauguration officielle des travaux, le 17 juin 1967, et l'arrivée du premier bateau à l'utiliser, le SIEUR D'AMOURS en juin 1970.

Une page d'histoire vient d'être tournée et déjà une nouvelle aventure commence! C'est celle du traversier-rail de la Compagnie de gestion de Matane Limitée (COGEMA) que nous résumons brièvement.

La Compagnie de gestion de Matane Limitée (COGEMA)

Le vieux projet de 1956 d'établir un service de traversier-rail est relancé de plus belle, dès juillet 1970, lors de la publication du fameux rapport Lalonde-Valois, intitulé "Etude de transport de l'Est du Québec". Voici l'un des textes qui relance le débat, mais qui soulève aussi de nombreuses controverses, particulièrement à Rimouski :

"... l'instauration d'un régime de traversier créant un véritable pont de communication entre les deux rives

du Saint-Laurent, service associé avec un train quotidien de piggy-back Matane-Montréal, représente la recommandation la plus urgente, la plus importante et la plus novatrice pour la région Est du Québec.”⁹

Les premiers intervenants majeurs dans ce projet furent la Ville de Matane, le Chemin de fer de Matane et du Golfe et la minière Québec Cartier de Port-Cartier. Une vive opposition des transbordeurs maritimes retarda le projet et n'eût été de l'intervention du notaire matanais, Georges-Alexandre Lebel, le principal concurrent, un groupe de Québec, risquait fort d'obtenir le permis de la Commission des transports du Québec. Après plusieurs délais et de multiples interventions, le permis d'exploitation est accordé le 28 mars 1974, à la Compagnie de gestion de Matane, une compagnie d'intérêt public dont les actionnaires proviennent de la Gaspésie, du Bas Saint-Laurent et de la Côte-Nord. Une nouvelle contestation du permis oblige finalement la passation, en décembre 1975, d'un bill privé, parrainé à l'Assemblée Nationale par le député de Matane, Marc-Yvan Côté. Le service de traversier sera finalement en opération à la fin de janvier 1978.



Le GEORGES-ALEXANDRE LEBEL. Traversier-rail, propriété de la Compagnie de gestion de Matane ltée. Il est en opération depuis janvier 1978. (Archives de la Société d'histoire et de généalogie de Matane).

Les Fruits de mer de l'Est du Québec

S'il y a un produit de la mer qui fait la renommée de Matane, tant au Canada qu'à l'étranger, c'est bien la crevette nordique, un crustacé succulent et fort recherché. Bien que les bancs de crevettes soient localisés dans le golfe du Saint-Laurent, près de Sept-Iles, de l'île d'Anticosti et sur la côte du Labrador, c'est à Matane que fut installée la première usine québécoise de préparation et de traitement de la crevette.

Au mois d'août 1966, la compagnie Canadian Gulf Shrimps Limited ouvre une petite usine dans un local sur la rue St-Paul. Deux bateaux approvisionnent alors l'usine. Dès l'année suivante, des marchands norvégiens achètent l'entreprise qui opère maintenant sous le nom de Can Nor Sea Foods Limited. Entre les années 1967 et 1969, quatre bateaux fournissent à l'usine des centaines de milliers de livres de crevettes.

En 1969, la compagnie aux intérêts norvégiens est achetée par Young's Sea Foods, de Londres, une compagnie membre de Ross Group International Limited. A partir de ce moment, les opérations deviennent largement mécanisées, facilitées par l'occupation de locaux plus vastes et adéquats dans l'ancien entrepôt frigorifique situé au coin des rues St-Pierre et Fraser. Peu après, c'est sous le nom français de Les Fruits de Mer de l'Est du Québec Limitée, que les opérations sont conduites par le directeur général David Barrett. En 1972, la mécanisation accrue des opérations de décortilage favorise grandement l'expansion de l'entreprise. En 1976, l'usine possède trois machines à décortiquer et sa capacité de production devient considérable. Ainsi, en 1977, 3 000 000 de livres brutes de crevettes ont été traitées à l'usine de Matane.

L'année 1978 constitue une étape importante dans l'histoire de la Compagnie. En effet, à partir de novembre, elle s'installe dans une usine moderne récemment construite aux abords du port, à Matane-sur-Mer. Au mois d'avril 1979, la nouvelle usine devient opérationnelle pour sa première saison. En plus du traitement de la crevette, l'usine de Matane prépare des quantités énormes de crabes et de poissons de fond tels la sébaste, la plie, le flétan du Groenland et la morue. Lorsqu'elle fonctionne à pleine capacité, l'usine embauche environ 190 personnes et peut préparer 4200 livres brutes de crevettes à l'heure, 40 000 livres brutes de crabes et 45 000 livres brutes de poissons de fond en une seule journée.

Les milliers de livres de crevettes ainsi préparées sont expédiées dans une proportion de 80% à Londres, pour être livrées sur le marché européen. Le reste est dirigé vers les marchés américains et québécois.

Approvisionnée bon an mal an par une dizaine de chalutiers ou crevettiers (d'une longueur variant entre 20 et 26 mètres), l'usine a également fait l'objet d'expériences pilotes au début des années 1980. Des navires-usines norvégiens et russes ont livré à l'usine de Matane des quantités impressionnantes du petit crustacé rose. Ainsi, une livraison effectuée en janvier 1984 a permis aux tra-

vailleurs d'occuper la période creuse de l'hiver en traitant 2000 tonnes métriques de crevettes. Actuellement, cette usine de Matane fait partie de l'actif de la compagnie Clearwater Sea Foods, de Halifax.

Le chantier naval de Matane

Fondée en 1988, la compagnie Chantier naval Matane inc. est la toute dernière entreprise d'importance à s'établir à Matane dans le domaine maritime. Jeune, mais déjà solidement implantée!

Les fondateurs de cette entreprise, Hilaire Journault et Bertrand Paquet, possèdent une précieuse expérience de travail tant dans le domaine maritime que dans la conception et la fabrication d'équipements pour les bateaux de pêche. Anciens travailleurs de Verreault Navigation Inc., de Les Méchins, propriétaires depuis plusieurs années d'un atelier spécialisé dans l'usinage de pièces métalliques, ils ont mis sur pied un chantier naval afin de répondre à la demande grandissante de bateaux en acier.

Depuis janvier 1988, le chantier a livré neuf navires, dont cinq chalutiers pour la crevette (MELISS, CAP DIAMANT, JOCELYNE B, CHARLENE JO, LINA ROBERT), un chalutier pour le crabe (CRABIER), deux navires pour le transport de passagers (DELGA, 99 passagers, pour les Bateliers de Percé et le FELIX LECLERC, 80 passagers pour des excursions touristiques dans le Parc Forillon), et un navire spécialisé pour la recherche océanographique (CALANUS II, pour l'Institut Maurice-Lamontagne, de Mont-Joli). Le dixième navire (en construction en mai 1992) est un important catamaran qui sera dédié à des excursions touristiques entre Montmagny, l'Île-aux-Grues et l'Île-aux-Oies.

La qualité des produits de cette entreprise est déjà largement reconnue dans le monde maritime québécois : le respect dans la livraison des commandes et la compétence professionnelle des travailleurs du chantier constituent des atouts majeurs pour Chantier naval Matane inc.

Cette entreprise maintient ainsi une vieille tradition maritime implantée depuis plus de deux siècles à Matane. Les moyens, les techniques et les technologies ont changé radicalement la façon de construire, mais le même esprit de bien faire anime toujours les constructeurs d'aujourd'hui dans le but de répondre aux besoins des navigateurs.

Mais laissons là l'industrie de la crevette et la construction navale et jetons un dernier regard sur les lieux de naissance de l'activité maritime de Matane.

Un retour au vieux port de mer

Nous avons raison de l'appeler le "vieux port", puisque les rives de l'embouchure de la rivière Matane demeurent les témoins plusieurs fois centenaires d'activités maritimes des temps anciens. Du temps de Terres Neuves et de la lointaine Nouvelle-France.

Bien des voyageurs et des explorateurs, des capitaines et des marins anonymes ont navigué sur le fleuve et sont passés devant Matane. Certains sont venus y faire la chasse et la pêche. D'autres se sont arrêtés pour se reposer des fatigues d'un voyage ou s'abriter d'intempéries menaçantes.

Aussi, il est intéressant de souligner que ce même vieux port, aménagé en marina depuis une vingtaine d'années, maintient des services maritimes pour les plaisanciers et les voyageurs de la mer. La corporation du Club de Yacht de Matane inc., fondée en 1972, demeure très active et ses actions prolongent la vocation maritime de la région.

L'histoire doit retenir les noms des commodores qui ont présidé aux destinées de la marina :

Claude Lepage (1972), André Gagné (1973), Jean-Pierre Rioux (1974), Clermont Gaudin (1975), Lucien Levasseur (1976), Christian Leclerc (1977), Ephrem Lebreux (1978), Gérald Thériault (1979 et 1989), Wildor Houde (1980, 1983 et 1984), Louis Pelletier (1981), Delphis Bélanger (1982), Claude Lavigne (1985), André Dionne (1986, 1987 et 1988), Bertrand Rouleau (1990) et Roger Lefebvre (1991).

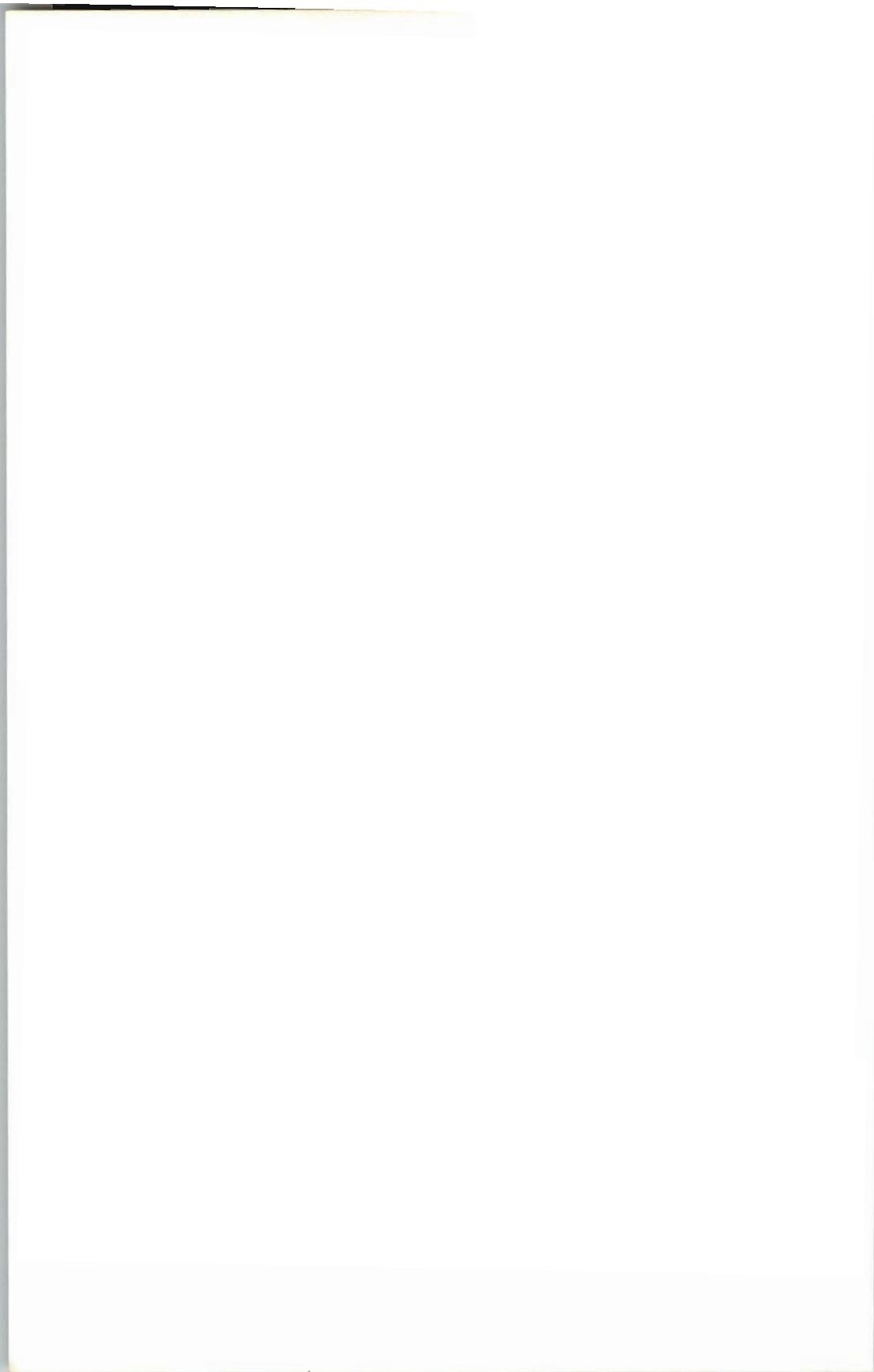
A partir du vieux port, poursuivons notre longue marche vers les temps passés. Guidé par la brise marine, découvrons en deuxième partie "Des vies entières sur le Saint-Laurent".



Vue partielle de la marina de Matane, administrée par le Club de Yacht de Matane inc. Localisée dans le vieux port de mer le long du barachois. (Archives de la Société d'histoire et de généalogie de Matane).



Il faudra bien qu'un jour, les activités de pêche à Matane fassent l'objet d'une publication... En attendant ce récit, admirons le résultat d'une pêche à la morue réussie en septembre 1956. Cette très belle photo nous fait voir les pêcheurs et poissonniers Leclerc de Matane, les charettes pleines de belles morues dont certaines atteignaient 50 livres. De gauche à droite : Noël, Émile et Charles Leclerc. (Photo : Gilles Gagné, La Voix Gaspésienne, Matane).



DEUXIÈME PARTIE

**Des vies entières
sur le Saint-Laurent**

Cette deuxième partie du volume insiste davantage sur des aspects humains de la vie maritime. Elle comprend quatre sections distinctes, dont l'*Hommage aux capitaines de la région de Matane* (chapitre VI) constitue la pièce maîtresse, et un rare recensement aussi complet de biographies maritimes.

Suivent deux chapitres qui font état des périls et des difficultés de la navigation : d'abord, le chapitre VII est consacré à la *Bataille du Saint-Laurent*, dont l'année 1992 marque le 50^e anniversaire, un événement méconnu de la Deuxième Guerre mondiale qui s'est pourtant déroulé en bonne partie aux portes mêmes du territoire maritime de Matane.

Quant au chapitre VIII, il est consacré aux *Naufrages et accidents maritimes*. Nous profitons de ce chapitre pour parler plus en détails de quelques naufrages dont celui du B.F., survenu en mai 1952.

Le chapitre IX retourne le lecteur à un événement heureux, soit la grande fête populaire organisée à l'occasion de la bénédiction et du lancement officiel du MATANE en juillet 1938.

Enfin, le livre se termine par deux promenades maritimes... l'une sur le SEPT ISLES TRADER et l'autre à l'embouchure de la rivière Matane, sur la *Promenade des capitaines*.

Hommage aux capitaines de la région de Matane, de Baie-des-Sables à Les Méchins

*"Le Saint-Laurent qui berça nos ancêtres
Roule toujours ses palpitantes eaux
Comme autrefois il versa dans les êtres
L'amour sacré des horizons nouveaux."
(Oswald Mayrand)*

Présentation

La première édition de **La Tradition maritime de Matane** présentait 14 familles de capitaines et recensait la vie maritime d'environ 20 capitaines de navires. Cet "Hommage aux Capitaines" avait non seulement suscité beaucoup d'intérêt et des commentaires positifs, mais aussi il avait créé des déceptions puisque plusieurs familles ne s'y trouvaient pas.

Dès 1984, l'auteur était bien conscient de ces faiblesses, le travail général de rédaction du volume ayant dû être produit dans un délai plutôt court.

A notre "avis de recherche" lancé au début de mars dernier par l'intermédiaire de **La Voix Gaspésienne** de Matane ainsi que des médias électroniques de la région, nous avons reçu de nombreuses réponses empressées et de grande qualité. Nous avons rapidement été mis en communication avec des capitaines, des épouses, des filles ou des fils de capitaines. Des familles ont ouvert avec générosité les dossiers d'archives familiales et les albums de photographies. Nous avons découvert chez plusieurs familles un véritable esprit de solidarité qui a conduit rapidement à multiplier les contacts et retrouver les traces d'un capitaine manquant. Et surtout, combien de fois n'avons-nous pas entendu : "Il ne faudra pas oublier de parler de M. Untel, ou de Tel Autre, il fait partie des navigateurs de la région!"

Guidé par des repères aussi sûrs, nous avons réussi à dresser des biographies pour près de 50 capitaines, regroupées dans une trentaine de familles. Malgré l'augmentation appréciable et la remarquable collaboration de plusieurs familles, force est de constater que notre inventaire n'est pas complet. Toutefois, la collection de biographies de cette édition présente une image plus juste et réelle de la présence active de dizaines de familles de navigateurs.

des

Fils de Matane, de Baie-des-Sables, de Saint-Ulric, de Les Méchins, de Cap-Chat, de la Côte-Nord, de Charlevoix ou d'ailleurs, les capitaines qui font l'objet de l'"Hommage" sont décrits à partir des faits les plus marquants de leur vie de marins, de propriétaires ou de commandants de navires. Nous devons préciser que le terme générique "capitaine" utilisé aux fins de l'"Hommage" englobe toutes les catégories et tous les grades de ce titre.

Liste des capitaines par ordre alphabétique

ANDERSON, Waldémar et ses fils, Les Méchins
BERNIER, Charles, Les Méchins
BERNIER, Charles-Noël, Matane
BERNIER, Georges-Enoch, Les Méchins
BERNIER, Romuald, Les Méchins
BLAIS, Paul-Emile, Les Méchins et Matane
BOUCHARD, Jean-Eudes, Matane
CASTONGUAY, Raoul, Matane
CHENEL, Moïse, Les Méchins
CROUSSET, Arthur, Les Méchins
CROUSSET, Philippe, Les Méchins
DESROSIERS, Adrien, Saint-Ulric
DESROSIERS, Aurèle, Matane
DESROSIERS, Jean-Baptiste, Saint-Ulric
DUGAS, Fernand, Les Méchins
FORBES, Gaétan, Matane et Montréal
FORBES, James, Matane
GAGNE, Laurent, Matane
GUIMOND, Alfred, Matane
GUIMONT, Claude, Les Méchins
GUIMOND, Edgar, Matane
GUIMONT, Louis-Philippe et ses fils, Les Méchins
GUIMONT, Philippe, Les Méchins
GUIMOND, Wilfrid, Les Méchins et Matane
HEPPELL, J. Elzéar et ses fils, Matane

HOVINGTON, Fernand, Matane
HOVINGTON, Joseph, Matane
JACQUES, Ferdinand et Napoléon, Les Méchins
JOURDAIN, Jules, Matane
JOURDAIN, Robert, Matane
LEGENDRE, Gérard, Matane
LEVESQUE, Aquilas, Baie-des-Sables
L'ITALIEN, Charles, Les Méchins
MOLLOY, Robert, Matane
PARENT, Edgar, Les Méchins
PARENT, Gaétan, Les Méchins
PERRY, Guy, Matane
PIUZE, Henri, Matane
PIUZE, Théodore, Matane
ST-LAURENT, Edmond, Les Méchins
TREMBLAY, Alphonse et ses fils, Matane
TREMBLAY, Edmond, Matane
TREMBLAY, Raynald, Les Méchins
VERREAULT, Borromée, Les Méchins
VERREAULT, Irénée et ses fils, Les Méchins
VERREAULT, Jean-Louis, Les Méchins

Biographies des capitaines ¹

ANDERSON, Waldémar et ses fils

Capitaine suédois établi au Canada en 1910, Waldémar Anderson, marié à Victoire Tremblay, de Grosses-Roches, s'est établi à Les Méchins à la fin des années 1920.

aux
Devenu capitaine côtier en 1930, il naviguait sur sa petite goélette OVER THE WAVES construite par Emile Bernatchez, de Cap-Chat. Ce descendant de Viking, implanté à Les Méchins, aura certainement transmis à ses enfants le goût de naviguer et l'attachement profond à la mer. Il est rare de trouver une famille aussi apparentée au domaine de la navigation que les Anderson. Reconstituons brièvement le fil de cette appartenance maritime.

Trois de ses fils sont devenus capitaines. Axel, après avoir été propriétaire du GUARD MAVOLINE, et Eddy ont navigué leur vie durant surtout pour la Hall Corporation, sur des navires comme le HALL FAX et le FRANKLIFFE HALL. Quant à Waldemar Junior, *Waldemar*
décédé en 1991, il fut propriétaire du VEGA et a navigué plus d'une

vingtaine d'années sur le MAPLE CLIFF, le vaisseau amiral de la Hall Corporation.

De plus, trois filles de l'ancêtre Waldemar ont marié des navigateurs : Cairy est la femme du capitaine Paul-Émile Blais, Laurence, la femme d'Albert Perry, ingénieur-mécanicien et père du capitaine Guy Perry, et Astrid, la femme de Jack Lawrence, pilote à Cornwall, dont les trois fils sont également capitaines.

Une fête de famille chez les Anderson-Blais-Perry doit assurément nous ramener vers des histoires de bateaux et de navigation.

BERNIER, la famille de Charles

La famille de Charles Bernier occupe une place particulière dans l'histoire maritime de la région de Matane. Elle-même issue de la grande famille de navigateurs Bernier de la région de Lévis-Montmagny, établie à Cap-Chat au début du 20^e siècle, elle est rattachée à des racines de navigateurs depuis plusieurs générations. De plus, la grande famille Bernier compte, parmi ses membres, un navigateur très célèbre, le capitaine Joseph-Elzéar Bernier, dont les missions de découverte et d'exploration au cours des années 1910, ont assuré la souveraineté du Canada sur l'Archipel de l'Arctique. Précisons que le père de Charles Bernier, lui aussi du nom d'Elzéar, était le cousin germain du célèbre navigateur. Un tel héritage familial laisse des empreintes profondes, des sentiments nobles et légitimes d'appartenance et de fierté dans une famille de navigateurs. Mais au-delà de cette richesse du patrimoine, la famille de Charles Bernier connaîtra finalement un sort moins glorieux, victime de naufrages, dont un, tristement célèbre et funeste, survenu en mai 1952.

BERNIER, Charles

Fils d'Elzéar Bernier et de Julienne Gagné, né le 4 novembre 1873 à Cap-Chat, Charles Bernier commence à naviguer avec son père vers 1887. Un métier dur, exigeant, mais tout aussi passionnant que cruel. Ainsi, à l'automne 1901, lors d'une violente tempête, le voilier d'Elzéar fait naufrage aux Ilets Caribou, sur la Côte-Nord. Alors âgé de 28 ans, Charles échappe de justesse à la mort, mais voit son père et son frère Georges emportés par la vague froide. Tous deux meurent noyés et sont déposés en terre au cimetière des Ilets Caribou.

Cette dure épreuve éloigne Charles de la navigation. Il se retire même en forêt pendant un temps, croyant bien ne jamais



Capitaine Charles Bernier

remettre un bateau à la mer. Mais ce fils et petit-fils de capitaine reçoit des encouragements nombreux de ses amis, les capitaines Edgar Jourdain et Jean-Baptiste Gagné. Finalement, Charles surmonte l'épreuve et reprend goût à la mer.

Jusqu'à sa mort, Charles Bernier demeure associé de très près à la vie maritime de la Gaspésie du Nord. Il acquiert plusieurs navires dont le premier, le BRUMA, une goélette à voiles achetée à Port-Daniel en copropriété avec les capitaines Rioux et Bouchard, de Sainte-Anne-des-Monts. Il fait de la navigation côtière et du transport de passagers

surtout dans la Baie-des-Chaleurs, où le voilier finit d'ailleurs ses jours détruit par le feu. Puis, le capitaine Charles est propriétaire successivement des goélettes suivantes : la LINA, la H.B. (large voilier à trois mâts construit en 1882 par Hyppolite et J.-B. Boudreau du Havre-Saint-Pierre, et qui a d'abord porté le nom d'EUGÉNIE), la GASPE TRADER, la CLARA J., qui périt par le feu à Saint-François (Île d'Orléans), la MARIE REINE, achetée à Gaspé. Puis, ce sera la EMJA, grande goélette construite en Norvège, la soeur du MARCO POLO, d'une longueur de 115 pieds, qui fit naufrage, sur les crans de l'Île Sainte-Geneviève sur la Basse Côte-Nord.

En 1931, le capitaine Bernier achète à Caraquet le SPEEDY, qu'il commandera jusqu'en octobre 1944, date de son naufrage à Matane. Avec cette goélette, il fait le transport du bois de pulpe vers les papeteries de Port-Alfred et de Trois-Rivières. C'est également avec cette goélette qu'il récupère le fer des navires marchands torpillés par les Allemands, à l'été 1942, dans la région de Grande-Vallée. Mais c'est surtout sur cette goélette qu'il initie ses fils au rude métier de navigateur.

Mais avant de parler d'eux, retournons un peu à la famille du capitaine. Marié en 1916, à Maria Ouellet, il s'établit à Les Méchins en 1924. À ce moment, la famille compte quatre enfants; il s'en ajoutera cinq autres dans la nouvelle demeure. Ses trois fils approchent la vingtaine et il espère bien les établir comme navigateurs.



CLARA J. Goélette à voiles et à moteur qui fut la propriété du capitaine Charles Bernier, au cours des années 1920. (Collection Rachel Bernier, Mont-Joli).

C'est alors qu'aidé de charpentiers qualifiés et d'ouvriers de Les Méchins, il entreprend la construction de la GASPÉSIENNE, une goélette à moteur de 106 pieds de long et d'une jauge d'environ 200 tonnes. Le 11 juin 1945, le rêve du capitaine Charles se réalise. Le navire est lancé avec succès et béni lors d'une grande fête populaire dans le village. Charles Bernier voit donc ses fils prendre la mer sur la GASPÉSIENNE avant qu'il ne meure le 18 août 1947, à l'Hôpital Notre-Dame de Montréal, à l'âge de 73 ans et 9 mois.

Une vie sur les eaux du fleuve et du golfe! Le capitaine Charles Bernier aura navigué pendant presque soixante saisons, affronté les vents forts et les hautes marées, subi des naufrages et des pertes de navires, et malgré tout, lutté pour que le navire entre à bon port.

Le capitaine Charles disparu, la nouvelle génération de Bernier s'installe et prend la relève. Le texte qui suit résume les cinq dernières années de la vie maritime des successeurs de Charles Bernier.

Les frères Bernier : Charles-Noël, Georges-Enoch et Réal

De 1947 à 1951, la GASPÉSIENNE est sous le commandement de Charles-Noël, le plus vieux des fils, promu capitaine. Le



Capitaine Charles-Noël Bernier

toyer les vestiges de la GASPÉSIENNE. Il faut recommencer, repartir à nouveau.

Jeunes, entreprenants et décidés, les frères Bernier achètent, à l'automne 1951, chez Marine Industries, de Sorel, le



Capitaine Georges-Énoch Bernier

second est Georges-Enoch, également capitaine, et Réal agit à titre d'ingénieur-mécanicien. Le navire sert au transport du bois de pulpe, de marchandises générales, dont les pièces d'acier qui ont servi à la construction du port de Sept-Îles, et elle navigue, selon les contrats obtenus, depuis la Gaspésie, la Nouvelle-Écosse jusqu'aux confins du Lac Supérieur. Au tout début de la septième saison de navigation, la goélette des Bernier s'échoue sur les récifs à Marsoui, le 30 avril 1951. Le beau rêve de Charles se brise et se fracasse sur les pierres acérées de la côte gaspésienne. L'été 1951 est surtout occupé à récupérer et net-

ROSELEAF, une goélette de fer, longue de 160 pieds et large de 32 pieds. Ramenée à Les Méchins, avant l'hiver, la goélette est aménagée et adaptée pour les opérations de transport général. Un nouveau nom est donné au navire : le B.F., pour Bernier et Frères, affirmant ainsi l'association intime de Charles-Noël, Georges-Enoch et Réal. Déjà, ce même automne, les Bernier font quelques voyages de transport de bois de pulpe.

Au printemps 1952, avec en main un solide contrat de transport de bois de pulpe pour la Saint Lawrence Corporation, la saison s'annonce excellente. Un



Réal Bernier

premier voyage les conduit à Trois-Rivières vers la fin mars. Au retour, certains ajustements et des réparations sont nécessaires pour assurer une meilleure conduite et un meilleur confort. Lors du deuxième voyage, le bateau complète son chargement au quai de Sainte-Anne-des-Monts qu'il quitte dans la soirée du 13 mai. Le B.F. ne s'est jamais rendu à sa destination, le port de Trois-Rivières. Perdu en mer aux environs de la Baie de Métis, le navire coule corps et biens, entraînant avec lui les trois frères Bernier et sept membres d'équipage. Aucun survivant... les eaux froides du fleuve conservent encore le lourd secret de ce tragi-

que naufrage. (Le lecteur est invité à lire d'autres détails sur ce naufrage au chapitre VIII, sous la section "Le naufrage du B.F. – 14 mai 1952 – " à la page 173).

BERNIER, Romuald

Né à Les Méchins en 1906, Romuald Bernier commence à naviguer en 1925 sur la PETITE MATANE, du capitaine Antonio Verreault.

De 1928 à 1930, il travaille sur la EMJA du capitaine Charles Bernier. Puis au cours des huit saisons suivantes, il travaille sur les goélettes GILLY, BIC et ST-ULRIC. De 1938 à 1945, ses services sont retenus par la Compagnie Gaspé-Baie-des-Chaleurs Limitée sur la MÉCHINS.

En 1947, il devient capitaine côtier. En 1949, il commande la DONALDA L. propriété des frères Beauchemin pour qui il continue de naviguer sur l'ESKIMO dans des voyages qui le conduisent dans le Grand Nord et les baies d'Hudson et de James. Puis, il entre au service de Verreault Navigation Inc., avec qui il termine en 1976, après une durée de vingt ans avec l'entreprise de Les Méchins. Le capitaine Romuald Bernier est décédé le 22 novembre 1987.



GASPÉSIENNE. Goélette à moteur construite à Les Méchins pour le capitaine Charles Bernier. Lancée à la mer le 11 juin 1945, elle a fait naufrage sur les hauts-fonds de Marsoui, le 30 avril 1951. (Collection Rachel Bernier, Mont-Joli).

BLAIS, Paul-Émile

Né à Les Méchins, le 10 avril 1914, Paul-Émile Blais commence à naviguer en 1932 sur le MIRON L., la goélette du capitaine Jean-Louis Verreault. Puis, il travaille sur plusieurs caboteurs et pour la Garde côtière. Promu capitaine en 1947, il devient propriétaire de la goélette MONT-JOLI, en 1950. Pendant 10 ans, il fait du cabotage et du transport de marchandises diverses depuis Montréal vers Sept-Îles.

En 1960, il commande le BRION, le C.T.M.A., puis s'achète une nouvelle goélette la MARIE STELLA. Enfin, il passe au service de la Consolidated Bathurst, à titre de capitaine du C. OMER, de 1975



Capitaine Paul-Émile Blais

à 1980, et du ANDY ANTICOSTI, de 1980 à 1984.

Passionné de navigation, et malgré son âge avancé (70 ans), le capitaine navigue encore au cours des années suivantes pour la famille Harvey, de l'Île-aux-Coudres, à titre de «capitaine de ressources». Son dernier voyage fut sur le COUDRES DE L'ÎLE, en juin 1988, la semaine précédant le naufrage tragique de ce petit caboteur, un des dernier à naviguer sur le Saint-Laurent. Maintenant établi à Québec, le capitaine Blais est demeuré à Matane à partir du milieu des années 1940. Ses trois fils travaillent dans le domaine de

la navigation et sont eux-mêmes navigateurs. Gordon et Russel sont propriétaires de Gorland Inc., de St-Lambert, une entreprise spécialisée en consultation et supervision de travaux maritimes, et Harris, né à Matane, est pilote sur le St-Laurent entre Trois-Rivières et Montréal.



MONT-JOLI. Beau navire marchand propriété du cap. Blais, de 1950 à 1960. Ce nom lui avait été donné parce que des marchands de Mont-Joli y étaient associés. (Photo: René Beauchamp. Collection Daniel Bérubé, Rimouski).

BLAIS, Henri

Le frère du capitaine Paul-Emile Blais, Henri est également navigateur. Il fait ses débuts dans la navigation en 1942 sur la goélette CORONATION, propriété du capitaine Irénée Verreault, de Les Méchins. De 1950 à 1960, il navigue avec son frère sur le MONT JOLI. Devenu chef-mécanicien, il achète au printemps de 1963 le navire UNGAVA du capitaine Edgar Jourdain. Commandé par les capitaines Arthur Crousset et Romuald Bernier, l'UNGAVA transporte alors durant deux saisons surtout des matières explosives depuis le port de Rimouski-Est vers Terre-Neuve pour le compte de la Compagnie Dupont du Canada. Mis en hivernement à Les Méchins à la fin de la saison 1965, le navire devient hors d'usage à cause des détériorations majeures qu'il a subies lors d'une violente tempête.

BOUCHARD, Jean-Eudes

Fils et petit-fils de marins et de capitaines, Jean-Eudes Bouchard est né en 1933 à Petite-Rivière-St-François, dans Charlevoix. Il complète ses cours de marine à Québec et Rimouski, et débute son expérience de la navigation avec son père Stanislas, propriétaire des goélettes JEAN EUDES, PÈRE TOUSSAINT et LA MARJOLAINE.



LA MARJOLAINE. Amarrée au quai de Matane, cette goélette fut l'une des premières sur laquelle le capitaine Jean-Eudes Bouchard a fait son apprentissage de la navigation. (Archives de la Société d'histoire et de généalogie de Matane).

Après une saison comme deuxième officier sur le RED RIVER, de la compagnie Beaconsfield qui assure le transport de marchandises sur les Grands Lacs, il revient naviguer sur le fleuve, de Montréal vers la Côte-Nord en passant par les différents ports de la Gaspésie et du Nouveau-Brunswick. Il est alors capitaine des navires VAUQUELIN et REGINA POLARIS, deux goélettes propriété de Vallier Bouchard, de Rimouski. Il fut également capitaine du MARSOUI, de Romain Bouchard, de Cap-Chat. Décidément, la navigation est une affaire de famille chez les Bouchard.

Entre 1963 et 1965, il est capitaine du VICTORIA MARIE, un navire de passagers qui assure le service pour le compte du Canadien National, entre la Nouvelle-Écosse, le Labrador et le détroit de Belle-Isle : un voyage hebdomadaire de 72 ports!

Le 14 avril 1966, il devient capitaine du N.A. COMEAU, à Matane, puis au cours de la même année, il passe aux commandes du SIEUR D'AMOURS. Enfin, dès la première saison de navigation du CAMILLE MARCOUX, le capitaine Bouchard en devient le premier commandant. Il est toujours à l'emploi de la Société des traversiers du Québec.

CASTONGUAY, Raoul

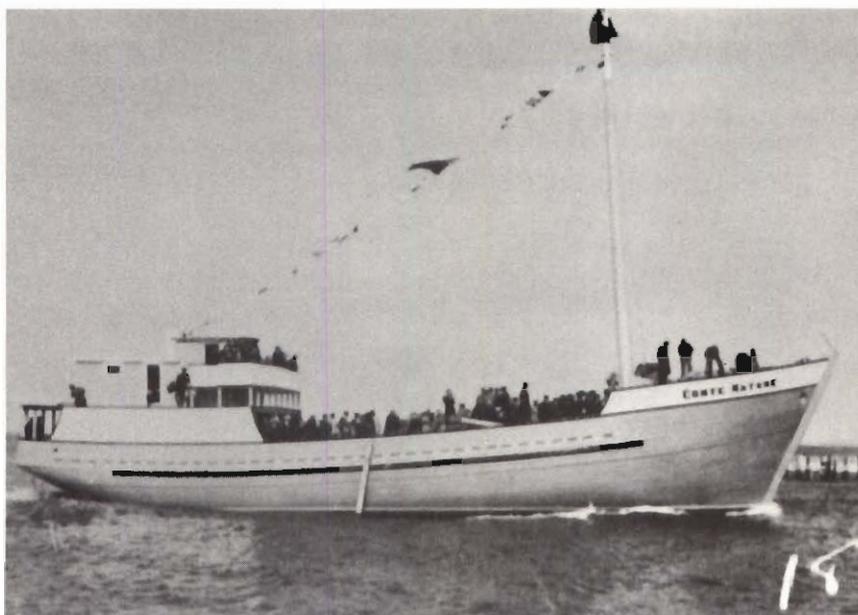


**Capitaine
Raoul Castonguay**

Fils de Zénon, capitaine de goélettes, Raoul Castonguay est né à Baie-des-Sables en 1906. Son apprentissage de la navigation se fait aux côtés de son père sur les goélettes ROSE HÉLÈNE, ZÉNON C. et RÉGINALD C.

Durant les hivers de 1936, 1937 et 1938, Raoul Castonguay étudie la marine et la navigation à Halifax. Pour amorcer ce début de carrière de navigateur, il entreprend au cours de l'hiver 1939-1940 la construction d'une grande goélette à fond plat dans la baie de la rivière Matane. Dirigé par le maître-charpentier Michel Tremblay, de Petite-Rivière-St-François, le chantier est alimenté de bois de construction acheté auprès d'habitants récemment installés dans les villages de Saint-Thomas et de Saint-Jean-de-Cherbourg. Le 18 avril 1940, le navire est lancé et béni sous le nom de COMTÉ MATANE.

Le capitaine Castonguay en demeure propriétaire jusqu'à la fin de la saison de 1950. Avec sa goélette, le capitaine navigue



COMTÉ MATANE. Construite à Matane pour le capitaine Raoul Castonguay et lancée le 18 avril 1940. Vendue en 1951 au capitaine Jules Jourdain qui en fut propriétaire jusqu'en 1956, année où il la vend à Desgagnés Navigation enr.; à partir de ce moment, elle porte le nom de RODEN D. Revendue à nouveau, elle sera nommée MONICA L. (Collection Yvonne Sirois, Matane).

pendant dix ans sur le Saint-Laurent depuis Kingston jusqu'à Terre-Neuve. Le COMTÉ MATANE sera vendu au capitaine Jules Jourdain au printemps de 1951. Après son retrait de la navigation au cours des années 1960, cette goélette a toujours été considérée comme un rare et bel exemple de goélette à fond plat, un prototype cher aux amants des «voitures d'eau».

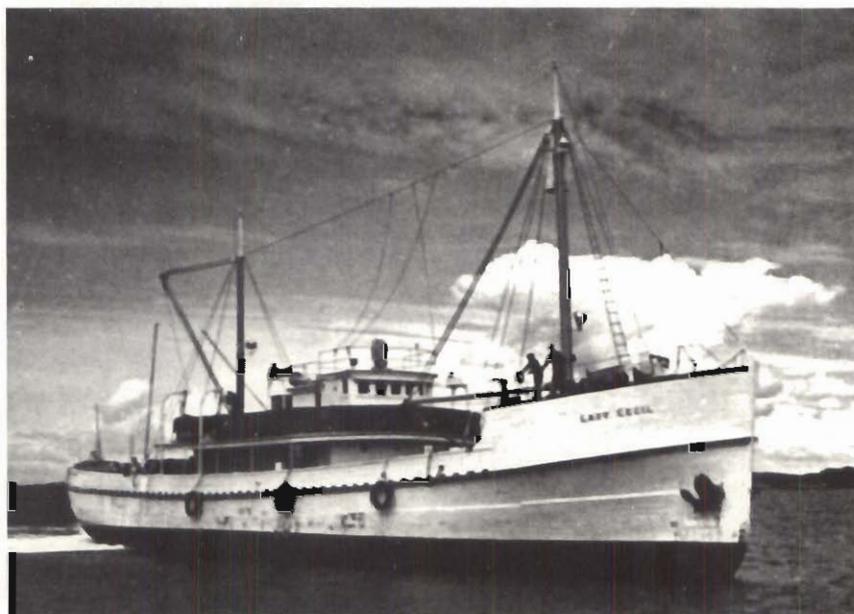
Avant la vente de sa goélette, le capitaine Castonguay avait commandé en 1947 la construction d'un autre navire aux chantiers maritimes Smith and Ruthland, de Lunenburg (Nouvelle-Écosse), les constructeurs du célèbre BLUE NOSE. Le nouveau bateau, béni sous le nom de LADY CECIL (145 pieds et 400 tonnes), a toujours été considéré par son propriétaire comme un véritable bijou. Son style moderne et sa ligne élancée faisaient l'envie de plusieurs navigateurs. D'ailleurs, la plupart de ceux qui l'ont connu n'hésitent pas à le considérer comme le plus beau bateau de bois à avoir fréquenté le port de Matane.

Sous sa conduite, le capitaine Castonguay, mène d'impor-

tantes expéditions de chasse aux phoques, en 1948 et 1949, dans le golfe du Saint-Laurent. Ces activités nécessitent l'embauche d'équipes de marins et de chasseurs audacieux et aguerris à la navigation d'hiver. La préparation de telles expéditions par le capitaine Castonguay démontre chez ce navigateur de solides capacités d'organisation et d'esprit d'entreprise.

Le capitaine Castonguay est également propriétaire de l'ESKIMO, une goélette qui assure le transport de marchandises générales sur le fleuve et dans le golfe du Saint-Laurent.

Au cours d'un voyage qui le conduit de Rimouski à Mont-Louis, le capitaine Castonguay trouve la mort, le 17 juillet 1954, dans le naufrage du petit remorqueur FLORENCE W. Ni le bateau ni l'équipage ne furent retrouvés.



LADY CECIL. Construite à Lunenburg (Nouvelle-Écosse), en 1947 pour le capitaine Raoul Castonguay. Le capitaine Borromée Verreault, de Les Méchins, en sera propriétaire de 1958 à 1961, sous le nom de **CLAUDETTE V.** (Collection Cécile Côté-Castonguay, Matane).

CHENEL, Moïse

Fils d'un pionnier du village de Les Méchins, Moïse Chenel commence jeune son apprentissage dans la navigation au début du 20^e siècle. Vers 1914, il achète la goélette LAZY LINDSAY avec laquelle il fait le transport de marchandises générales pour les villages de la côte. En 1918, la goélette fait naufrage à Les Méchins. Il achète alors la A. BELLEY du capitaine Belley de Matane. Il en est propriétaire de 1919 à 1924.

Sa troisième goélette est la MARIE ANNA qu'il garde près d'une dizaine d'années. Lorsqu'il s'en départit, le capitaine Chenel continue à naviguer jusqu'en 1958 dans la région de Québec.

CHOUINARD, Christophe



Capitaine Christophe Chouinard

Né en 1888 à Sainte-Anne-des-Monts, fils d'Antoine Chouinard et de Victoria Ouellet, orphelin à l'âge de six ans, le jeune Christophe demeure chez son oncle Olivier Chouinard, navigateur de Pointe-aux-Anglais, sur la Côte-Nord.

Vers 1915, il commence une carrière de navigateur qu'il termine à la fin des années 1940. Il achète son premier bateau de Félix Pelletier, de Cap-Chat. Il s'agit d'une barge à voiles au nom un peu surprenant, LA CITROUILLE AMOUREUSE. Avec cette goélette, le capitaine Chouinard commence une carrière de marchand-navigant. Son

navire, espèce de magasin sur l'eau, le conduit de port en port, et là, il vend marchandises diverses dans tous les petits villages de la Côte-Nord. Il fera de même avec la MARIE GEORGIANNA qu'il achète en 1914 et de la ST NORBERT dont il se porte acquéreur en 1918.

En 1925, il échange cette goélette pour une barge qu'il transforme et lui donne un nouveau nom, la LAURENTIA, un navire à voiles et à moteur. Vers 1929, avec son frère Alphonse, il achète

du capitaine Elzéar Heppell, de Matane, la PUCELLE D'ORLÉANS, son nouveau bateau-magasin. Il en devient seul propriétaire en 1931, et continue à commercer jusqu'en 1946. Il opère également un magasin général à Baie-des-Homards. Établi à Matane vers 1930, le capitaine Chouinard est mort en mars 1969 des suites d'un accident d'automobile survenu quelques jours auparavant à Baie-Comeau.

CROUSSET

Les Crousset de Les Méchins comptent quelques navigateurs dans leur famille. Bien que nous ayons peu de détails, nous faisons état de deux d'entre eux.

CROUSSET, Arthur

Fils de Guillaume, le jeune Arthur fait son apprentissage en 1921 sur LA MOUETTE, du capitaine Ferdinand Jacques. Capitaine côtier en 1930, il navigue sur plusieurs goélettes dont : NOTRE DAME DES NEIGES, ORLÉANS, SEPT ISLES TRADER et MÉTIS. Il commande des bateaux sur le site de «Terre des Hommes», lors d'EXPO '67 à Montréal. Le capitaine Crousset est décédé en 1971.

CROUSSET, Philippe

Fils de Jean, ses débuts de navigation remontent vers 1910.



Capitaine Aurèle Desrosiers

Il participe à la Deuxième Guerre mondiale et est posté à Halifax. On sait que vers la fin des années 1940, il navigue sur la DONALDA L. propriété des frères Beauchemin, et qu'il abandonne la navigation en 1971.

DESROSIERS, Aurèle

Né à Rimouski en 1911, issu d'une famille de navigateurs, Aurèle Desrosiers commence jeune à naviguer sur le PÈRE ARNAUD et le MARCO POLO. Des cours de marine le conduisent à l'obtention de son brevet de capitaine en 1943. Mais auparavant, il avait commencé à travailler, dès 1935, pour Marine

Industries, de Sorel. Il y est demeuré pendant 30 ans, naviguant sur des barges et des remorqueurs d'un bout à l'autre du Saint-Laurent et sur la côte atlantique.

Le 27 mars 1965, le capitaine Aurèle Desrosiers est décédé à Matane, là où il s'était établi depuis 1942.

DESROSIERS, Jean-Baptiste et ses fils Adrien et Bernard

La famille Desrosiers, de Rivière-Blanche, possède une longue et belle tradition de navigation maritime. En fait, pendant 72 ans, Jean-Baptiste Desrosiers et ses deux fils ont navigué sur le fleuve Saint-Laurent, entre 1916 et 1988.

DESROSIERS, Jean-Baptiste



Capitaine Jean-Baptiste Desrosiers

Né à Rivière-Blanche, le 30 septembre 1894, orphelin à l'âge de 5 ans, Jean-Baptiste Desrosiers est fils de la terre. Contrairement à la plupart des navigateurs de l'époque, sa famille immédiate n'a pas d'affinités avec la mer. Ce qui n'empêchera pas cet homme de naviguer pendant 57 ans sur le fleuve Saint-Laurent, aux commandes de trois goélettes. Une durée exceptionnelle dans l'histoire de la navigation.

Avant d'être propriétaire, il fit ses premières armes sur la QUINETTE, en 1916, un navire de la Compagnie Richardson, de Cap-Chat dont le maître fut le capitaine Matheson. Au près de cet homme expérimenté, il apprend toutes les facettes du métier, ses risques et ses beautés, ses misères et ses exigences.

À peine deux ans de navigation lui auront suffi pour le décider à se porter acquéreur d'une goélette. Il commence alors sa longue carrière de navigateur sur la MARIE VIGILANTE, une goélette à voiles à deux mâts. C'est devant le notaire Paul Gagnon, de Saint-Octave-de-Métis, que Jean-Baptiste Desrosiers achète, le 10 avril 1918, cette goélette de 60 pieds de longueur et jaugeant près de 41 tonneaux; elle était la propriété d'Honoré Chouinard, navigateur de Grand Métis. La MARIE VIGILANTE avait été construite en 1897 par Justinien Coulombe. L'achat de la goélette s'est fait en copropriété

avec J.-Arthur Mercier, de Rivière-Blanche, et elle a été achetée «avec les graiements, la chaloupe et la batterie de cuisine».

Le capitaine Desrosiers en demeure propriétaire jusqu'en 1921; elle sert au transport de bois d'oeuvre fabriqué par l'industriel Joseph Roy (de Rivière-Blanche) vers les grands voiliers norvégiens amarrés au large du village. Le capitaine transporte également bois et marchandises générales entre la Gaspésie et les régions de Montréal et Québec.



MARIE VIGILANTE. Première goélette du capitaine J.-B. Desrosiers. Construite en 1897, elle avait été achetée par le capitaine en 1918; il en fut propriétaire jusqu'en 1921. (Collection Germaine Desrosiers, Petit Matane).

La deuxième goélette du capitaine Desrosiers est la ST ZÉPHYR, un voilier de 92 pieds de longueur qu'il achète en 1921, et qu'il commande jusqu'en 1932. Pendant cette période, un équipement nouveau s'ajoute au navire, il s'agit d'un moteur qui vient compléter, et souvent aider, la navigation à voiles. Transport de bois vers les grands centres à l'aller, et de produits manufacturés ou des

denrées alimentaires vers les villages de la Gaspésie, au retour.

Vers la fin de la saison de navigation de 1932, le 21 septembre, le capitaine Desrosiers achète la DAISY au montant de 2500\$. C'est une goélette à voiles et à moteur jaugeant 125 tonneaux, alors propriété de la Price Navigation Company Limited, de Montmagny, une filiale de Price Brothers & Company. Le capitaine transforme et aménage son bateau pour le transport de marchandises, et lui donne comme nom la ST ULRIC, en l'honneur du patron de sa paroisse natale. Cette goélette demeure la propriété de la famille Desrosiers jusqu'en 1973. Fierté de la famille mais aussi fierté du village, symbole pendant quatre décennies de la navigation côtière, une véritable «voiture d'eau».

Cette goélette transporte une quantité incroyable de matériaux, d'objets et de marchandises de toutes sortes. Entre autres, la ST ULRIC a transporté le massif bloc de pierre de granit qui a servi à la construction de la croix de Gaspé, le monument-symbole des fêtes du quatrième centenaire de la prise de possession du Canada par Jacques Cartier, dont les fêtes se sont déroulées à l'été 1934.

Un équipage de cinq personnes était nécessaire pour assurer



ST ULRIC. Goélette de la famille Desrosiers. Capitaine Jean-Baptiste en fut propriétaire de 1932 à 1962 et son fils Adrien, de 1962 à 1973. Un second fils, Bernard, fut ingénieur-mécanicien. Elle a fini ses jours à la Petite-Rivière-Saint-François (Charlevoix). (Collection Germaine Desrosiers, Petit Matane).

la conduite de cette goélette. Jean-Baptiste Desrosiers en est le capitaine du printemps 1933 jusqu'à la fin de la saison de 1961, soit durant 28 ans. Malgré son âge avancé, il navigue avec ses fils jusqu'en 1973. Le 14 avril 1978, à l'âge de 83 ans et 7 mois, le capitaine Jean-Baptiste meurt, laissant la gouverne du bateau familial à ses fils, Adrien et Bernard, qu'il avait initiés à la navigation.

DESROSIERS, Adrien

Né le 29 octobre 1924 à Rivière-Blanche, il commence à travailler avec son père en 1938. De nouvelles lois l'obligeant, il entreprend, durant quelques hivers, des études à l'École de Marine de Québec et de Rimouski. Il obtient successivement ses titres de premier et deuxième maître, puis de capitaine le 31 mars 1949.

En 1962, au début de la saison de navigation, il achète de son père la ST ULRIC. Pendant 11 ans, il en sera le capitaine. La fin des années 1960 voit le déclin graduel des activités de cabotage sur le fleuve. La ST ULRIC n'échappe pas à cette réalité. En septembre 1973, le capitaine Adrien Desrosiers vend à Jacques Côté, de Saint-Laurent (Île d'Orléans), la célèbre goélette de la famille. Elle finira ses jours à la Petite-Rivière-Saint-François, ramenée là par le capitaine Bouchard, après un naufrage près de la côte de Lauzon.

De 1973 à 1983, le capitaine Adrien Desrosiers demeure en contact étroit avec la mer. Loin de sa goélette, il s'équipe d'une barque et chaque été, il fait la pêche côtière. Le capitaine Desrosiers est décédé le 4 février 1990.

DESROSIERS, Bernard

Né également à Rivière-Blanche, le 22 janvier 1927, il suit les traces de son père. Après des études à l'École d'arts et métiers de Rimouski, il travaille, à l'âge de 16 ans, sur la ST ULRIC, à titre de mécanicien. Il continue ainsi avec son père et son frère jusqu'en 1963, année où il entre au service de la compagnie Traverse Matane-Godbout Limitée. Ainsi, du 13 décembre 1963 au 14 novembre 1988, il aura travaillé comme ingénieur-mécanicien d'abord sur le N.A. COMEAU, puis sur le CAMILLE MARCOUX.

Voilà donc résumées les 72 années de navigation de la famille Desrosiers, de Rivière-Blanche. Jean-Baptiste, de 1916 à 1973, soit 57 saisons; Adrien, de 1938 à 1973, soit 35 saisons; et Bernard, de 1943 à 1988, soit 21 saisons sur la ST ULRIC et 24 ans sur les traversiers de Matane.

Cette longue filiation maritime dans la famille Desrosiers laisse chez certains descendants des attraites vers des métiers ou des professions apparentés à la mer. Ainsi, la famille compte aujourd'hui un dessinateur chez Marine Industries, de Sorel, un étudiant en architecture navale, un étudiant en navigation, et une étudiante universitaire qui se spécialise dans l'étude de la chimie des océans.

Plusieurs prétendent, avec raison et fierté, que l'eau de mer coule dans les veines des descendants de l'ancêtre Jean-Baptiste Desrosiers!...

DUGAS, Fernand



Capitaine Fernand Dugas

Fils de François, né en 1917 à Les Méchins, Fernand commence son apprentissage vers l'âge de 12 ans sur la SAINT CHARLES DE LA MALBAIE du capitaine Georges Lavoie. Il navigue sur plusieurs navires dont : SASSEVILLE, SPEEDY, ST-ULRIC, BIC, MARUBAS, BELIEF, NOTRE-DAME-DES-NEIGES, et le RAYMOND L. En 1953, il est capitaine côtier, et se porte acquéreur de la CORONATION qu'il perd l'année suivante dans un incendie à l'île Blanche près de Rivière-du-Loup.

En 1955, il devient propriétaire du SEPT ISLES TRADERS avec lequel il transporte surtout du bois de construction de la scierie de Marsoui vers la Côte-Nord. Le 29 novembre 1961, il est victime d'un naufrage à mi-traverse lors d'une violente tempête. Avant qu'ils ne soient secourus, le capitaine et ses deux compagnons, Noël Desjardins, premier maître, et Hervé Isabel, mécanicien-ingénieur, passent 4 jours et demi à la dérive dans une chaloupe de sauvetage. Ils sont finalement repérés par le paquebot polonais STEFAN BATORY et ramenés à Québec, sans avoir d'abord été conduits en Pologne, mettant ainsi un terme à des heures de grande inquiétude et de désarroi. En 1968, pour avoir réussi à maintenir son équipage sain et sauf, le capitaine Dugas se voit décerner la Médaille du Centenaire par l'Association des propriétaires de navires du

Saint-Laurent en reconnaissance de son acte de bravoure.

En 1963, le capitaine Dugas se porte acouéreur du RENO L qu'il renomme JEANNOT D. Il le conserve jusqu'en 1970; il poursuit alors sa navigation avec d'autres compagnies telles Verreault Navigation et la Compagnie de traverse Trois-Pistoles-Les Escoumins.

FORBES

La famille Forbes de Matane retrouve ses racines de navigateurs par le premier Forbes arrivé dans ce coin de pays vers la fin du 18^e siècle. Un document de 1798 reconnaît les compétences du pilote James Forbes. Un autre daté de 1811 reconnaît les mêmes qualités à Francis Forbes. En 1827, c'est au tour de Peter Forbes. En 1830, la Maison de la Trinité de Québec émet un permis de pilotage à Isaac Forbes. Il ne serait pas étonnant que des recherches plus approfondies permettraient de retrouver des preuves additionnelles de cette longue filiation maritime chez les Forbes.

Pour les fins de cette biographie, rappelons à notre mémoire la vie maritime de James Forbes, fils de Francis, qui a navigué dans la région, il y a plus de cent ans, et celle de Gaétan Forbes qui poursuit à Montréal cette tradition familiale.

FORBES, James

Né à Matane en 1817, fils du pilote Francis Forbes et de Marie Keable, James apprend son métier avec son père. Reconnu pilote au long cours par les autorités de l'époque, James pratique son métier à Matane.

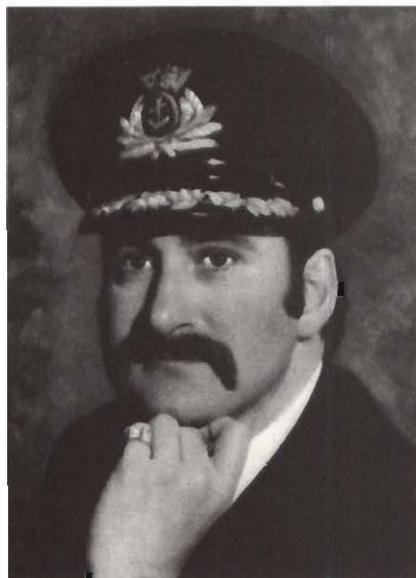
Installé au sommet du Cap des Pilotes, ce monticule sacré des navigateurs (aujourd'hui disparu), à l'embouchure de la rivière Matane, James surveille l'arrivée des navires. Un drapeau rouge hissé par le commandant du bateau était le signe convenu requérant les services d'un pilote expérimenté pour remonter le fleuve jusqu'à Québec.

James Forbes parlait trois langues : l'anglais, le français et l'allemand. Ce net avantage linguistique lui donne l'occasion, à plusieurs reprises, de servir les compagnies européennes de navigation et l'Amirauté britannique, aussi de naviguer sur l'Atlantique, la Mer du Nord vers les pays scandinaves et la Russie.

Il est décédé à Matane en mars 1907, à l'âge de 90 ans, au

terme d'un long voyage terrestre et de nombreux voyages de navigation maritime.

FORBES, Gaétan



Capitaine Gaétan Forbes

Né à Matane en 1939, fils de Léo Forbes, Gaétan fait des études de marine et obtient son certificat de capitaine à Dartmouth (Nouvelle-Écosse) en 1973.

Il navigue sur plusieurs navires dont le MAPLE BRANCH. Puis, de 1974 à 1976, il travaille sur le SIEUR D'AMOURS et le CAMILLE MARCOUX. Depuis qu'il a quitté la région en 1977, il travaille comme pilote certifié dans le port de Montréal. Peut-être moins exposés aux fortes intempéries et aux caprices de la nature, les pilotes du port de Montréal font face à d'autres exigences ou contraintes tout aussi difficiles. Ils guident des navires

de grand tonnage dans des espaces très étroits et achalandés. La dextérité, l'assurance et la confiance en soi sont des qualités essentielles pour cette fonction de commandant de navire.

Le capitaine Gaétan Forbes poursuit donc à Montréal, à la «tête du Saint-Laurent», la tradition maritime de la famille Forbes, commencée à Matane, «sur la côte de Gaspé», il y a deux siècles.

GAGNÉ, Laurent

Né à Matane en 1925, Laurent Gagné s'intéresse à la navigation dès son jeune âge. Il poursuit des cours aux écoles de marine de Québec et de Rimouski, d'où il obtient son brevet de capitaine.

Sa véritable expérience de la navigation commence en 1942 à bord du MATANE. Dès l'année suivante, durant la guerre, il entre au service de la Patterson Steamship Company qui l'envoie, en 1944, à Mobile (Alabama). Pour un jeune marin, son séjour dans le golfe du Mexique laisse encore des souvenirs vivaces. Il y retrouve un



Capitaine Laurent Gagné

Matanais, le capitaine Henri Piuze qui dirige les opérations de réparations du navire cargo NEW BRUNDOC. Une fois réparé et chargé de charbon de résine, le navire se dirige vers La Havane où il laisse sa cargaison. Puis, dans la baie de Matanzas, le navire prend un chargement de 16 000 sacs (332 livres chacun) de sucre brun qu'il rapporte à Montréal.

Au retour de ce voyage, en juillet 1944, il est embauché par la Quebec and Ontario Transportation Company; il y demeure jusqu'en 1950 et navigue surtout sur le NEW YORK NEWS et le FRANKLIN, à titre

d'homme de roue, de premier et second maître, et sur le MANICOUAGAN comme premier et deuxième officier. Ces navires assurent le transport de bois vers Thorold (Ontario), de papier vers Oswego et Chicago, de bauxite vers Port-Alfred ou de céréales vers les élévateurs des Grands Lacs.

En 1952, devenu capitaine et armé d'une solide expérience dans la navigation, Laurent Gagné achète le SEPT ISLES TRADER du capitaine Edgar Jourdain. Il navigue sur le fleuve depuis Matane vers Montréal, Gaspé et Sept-Îles. La deuxième goélette qu'il acquiert est l'ÉTOILE DE LA MER. Il la revend en avril 1962 réalisant bien que la navigation avec des petites goélettes ne répond plus aux besoins du jour.

Il cherche un bateau plus solide capable de transporter des charges importantes. C'est en Angleterre qu'il trouve et achète l'ORIOLE, un vaisseau de fer de 170 pieds et d'une capacité de 554 tonnes. Ramené au Québec, ce navire assure le transport de marchandises générales entre Montréal, la Côte-Nord, Terre-Neuve et les Maritimes.

L'avenir est un peu comme la température, c'est-à-dire souvent imprévisible. C'est ce que le capitaine Gagné réalise quand une offre très importante lui est faite en octobre 1963 lors d'un arrêt au port de Sydney (Nouvelle-Écosse). Un marché de vente est conclu



L'ÉTOILE DE MER. Construite en 1946, elle fut la propriété du capitaine Laurent Gagné pendant quelques années. En 1962, il la vend au capitaine Gaétan Parent, de Les Méchins. Elle a coulé en 1967 au quai de Rimouski-Est. (Photo: René Beauchamp. Collection Daniel Bérubé, Rimouski).

avec le capitaine Euclide Bouchard, de Petite-Rivière-St-François, qui se porte alors acquéreur de l'ORIOLE.

Au début de la saison de navigation 1964, Laurent Gagné travaille sur le N.A. COMEAU, à titre de capitaine de relève. Il y demeure jusqu'en 1966, année pendant laquelle il devient second puis premier officier sur le SIEUR D'AMOURS. Enfin, à partir de 1975, il est premier officier sur le CAMILLE MARCOUX. Il a pris sa retraite de la Société des traversiers le 18 novembre 1986.

De toute la carrière de navigateur du capitaine Laurent Gagné, il est bon de souligner un fait plutôt inédit. Le premier voyage de navigation du marin Laurent Gagné a été fait sur le MATANE, en 1942, depuis Matane vers Baie-Comeau, et son dernier voyage à titre de premier officier le fut sur le CAMILLE MARCOUX, en 1986, depuis Baie-Comeau vers Matane. C'est ce qu'on peut appeler un long voyage maritime d'une durée de 44 ans...

LA FAMILLE GUIMONT DE LES MÉCHINS

GUIMONT, Philippe

Philippe, fils de Rodolphe, est venu tard à la navigation. Il aurait commencé vers 1928 avec l'acquisition de la goélette SASSEVILLE, construite en 1918 pour la compagnie forestière Richardson de Sainte-Anne-des-Monts. Rachetée en copropriété par ses fils en 1932, cette goélette navigue vers la Côte-Nord, et le haut du Saint-Laurent pendant plus de 10 ans. Le père Philippe décédé en 1933, le fils Louis-Philippe en devient seul propriétaire de 1935 à 1939, année où elle périt brûlée à Tadoussac.

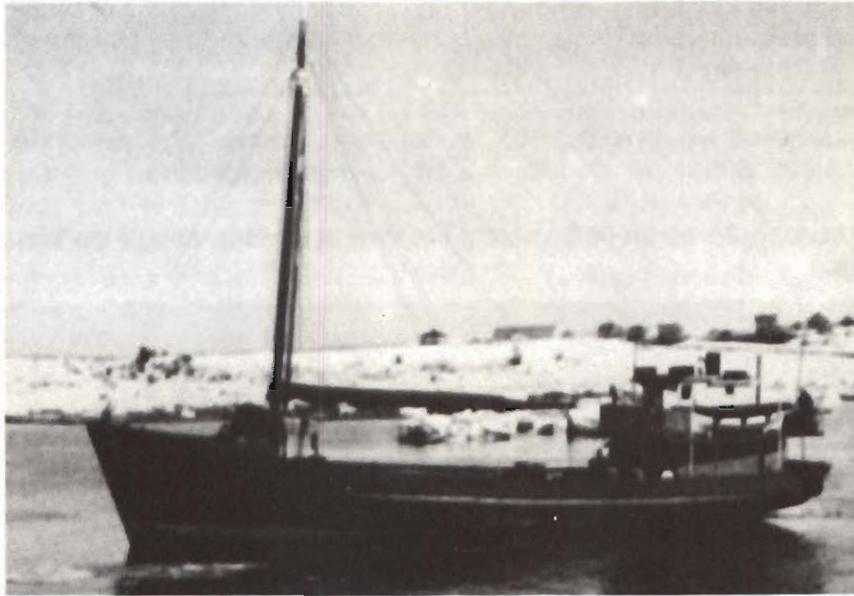
GUIMONT, Louis-Philippe et ses cinq fils navigateurs

Louis-Philippe poursuit l'oeuvre de son père. Après la perte du SASSEVILLE, il achète en 1941 la RAYMOND L, goélette construite à Lotbinière en 1925. Il en demeure propriétaire jusqu'en 1953, et fait de ce navire une véritable entreprise familiale. En effet, pendant plus de 20 ans, Louis-Philippe et ses fils naviguent sur le Saint-Laurent et transportent surtout du bois de construction provenant des nombreuses scieries de la côte gaspésienne.

En 1953, la famille achète la QUINETTE, construite à Les Capucins en 1914. Transformé, le nouveau navire des Guimont devient la LOUIS G. Jusqu'en 1966, elle navigue depuis la côte de Gaspé jusqu'à Montréal. C'est cette année-là que le capitaine Guimont abandonne la navigation avec sa goélette mais il n'abandonne pas pour autant les activités maritimes puisqu'il travaille jusqu'en 1971 chez Verreault Navigation inc.

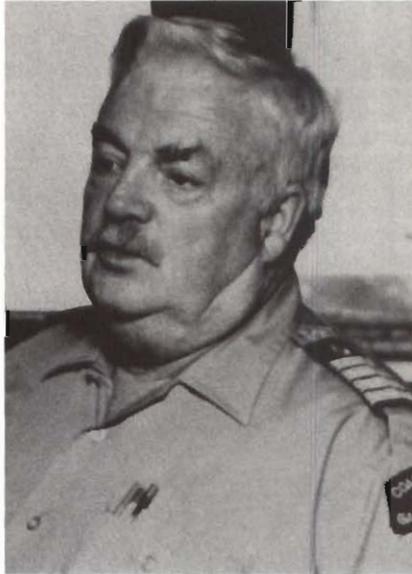
Notons que sa dernière goélette a quitté, elle aussi, la navigation presque au même moment puisqu'elle a péri par le feu en 1967. Construite en 1914, elle est «morte» après 53 saisons de navigation. Cette goélette fut sûrement l'une des plus durables à naviguer sur le Saint-Laurent. C'est une excellente performance pour cette goélette de 92,1 pieds de longueur, de 27,8 pieds de largeur et d'un tonnage de 150 tonnes brutes.

Les fils de Louis-Philippe sont : Philippe, Gérard, Claude, Jacques et Guy. Retenons quelques moments de la vie maritime de Claude.



RAYMOND L. La goélette des deux familles Guimond, de Les Méchins et de Matane. Construite par Raymond Leclerc, de Lotbinière, en 1925, cette goélette a appartenu au capitaine Wilfrid Guimond en 1934 puis à Alfred en 1937, qui l'a vendue au capitaine Louis-Philippe, de Les Méchins, en 1941. (Archives Société d'histoire et de généalogie de Matane).

GUIMONT, Claude



Capitalne Claude Guimont

Photo: Pierre Therrien

Il a commencé à naviguer vers l'âge de 16 ans sur la RAYMOND L. et la LOUIS G., les deux goélettes de la famille. Il a également travaillé sur le B.F., à l'automne 1951.

Après avoir obtenu son certificat de deuxième maître à l'Ecole de marine de Québec, il entre au service de la Garde côtière canadienne, en 1957. Il travaille d'abord sur le CHESTERFIELD, un vapeur de 180 pieds affecté au balisage, au ravitaillement et à l'entretien des phares. Puis le MONTMORENCY, le SAUREL et le MONTCALM

servent à poser et enlever les bouées depuis l'île d'Anticosti jusqu'à Montréal.

Au début des années 1960, en tant que premier officier, ses affectations sur l'EIDER, le SKUA et le PUFFIN le conduisent dans les baies d'Hudson et de James. Suit le N.B. MCLEAN, et à titre de chef officier sur le C.D. HOWE et le ERNEST LAPOINTE. Son premier commandement de navire date de 1969 sur l'EIDER; il commande également le NORMAN MCLEOD ROGERS et le PIERRE RADISSON.

Spécialiste de la navigation dans les glaces, le capitaine Guimont sillonne le fleuve et le golfe du Saint-Laurent en hiver, et les mers de l'Arctique en été. Il a fait partie de l'équipe des "vieux loups des glaces" de la Garde côtière canadienne, pour laquelle il fut à son service pendant plus de 30 ans.

Nous souhaitons que des recherches approfondies permettent un jour la rédaction d'une biographie plus complète de la famille de navigateurs Guimont de Les Méchins. Cette longue association familiale mériterait d'être davantage connue.

LA FAMILLE GUIMOND DE MATANE

GUIMOND, Wilfrid

Né en 1878 à Les Méchins, fils du navigateur Joseph Guimond du Cap Saint-Ignace venu s'établir dans la région dans le dernier quart du 19^e siècle, Wilfrid fait son apprentissage de marin avec son père d'abord sur la goélette MARIE VIGILANTE, puis sur la SIRÈNE qui naufrage à l'Île-aux-Grues à la fin d'octobre 1913.

Puis de 1914 à 1919, la goélette à voiles JOSEPHUS permet au capitaine Guimond de faire du cabotage entre les différents ports du fleuve. En 1920, il achète la GILLY, une nouvelle goélette à voiles et à moteur. Construite à Montmagny pour Price Brothers Navigation, elle navigue pendant quatorze saisons vers la Côte-Nord, le golfe du Saint-Laurent, le Saguenay, Québec et Montréal.

Enfin, le dernier bateau du capitaine Guimond est le RAYMOND L, construit en 1925 et acquis en 1934 de Raymond Leclerc, de Lotbinière. Munie d'un puissant moteur, la goélette transporte du bois de sciage vers Montréal et redescend vers la Gaspésie avec de pleines cargaisons de marchandises générales destinées aux marchands de Matane et des environs.

Wilfrid Guimond quitte la navigation en 1937; il est décédé à Matane à l'âge de 80 ans, en 1958.

GUIMOND, Alfred



Capitaine Alfred Guimond

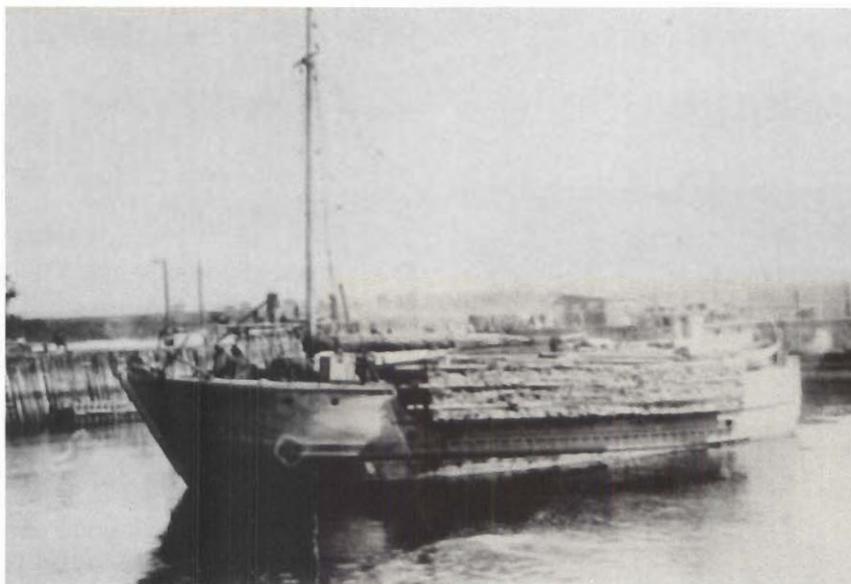
Fils de Wilfrid, né à Salem (Massachusetts) en 1900, où le père Wilfrid avait tenté de s'établir comme l'ont fait beaucoup d'autres familles gaspésiennes de l'époque. Toutefois, le séjour américain sera de courte durée puisque la famille Guimond revient à Matane dès 1902.

L'apprentissage de la navigation par Alfred se fait sur les goélettes de son père. En juin 1935, il obtient son brevet de capitaine et en 1937, lorsque son père quitte la navigation, il achète sa part dans le RAYMOND L. et continue à faire le transport de marchandises générales. En 1941, il vend sa goélette à Louis-

Philippe Guimond, de Les Méchins. À ce moment, il décide de construire sa propre goélette. C'est alors qu'au cours de l'hiver 1942, à Saint-Joseph-de-la-Rive, aidé des maîtres-charpentiers de navires, Joseph et Albert Audet, le capitaine Alfred Guimond construit sa goélette avec des essences de bois choisies minutieusement : du cyprès de Forestville, de l'épinette rouge de la Beauce et du pin de la Mauricie. Les travaux de finition de cette goélette ont été faits par Michel Tremblay de Petite-Rivière-Saint-François. Elle naviguera deux saisons seulement sous la conduite du capitaine Guimond. Il la vend en 1945 à la compagnie A.W. Sawyers de North Sydney (Nouvelle-Écosse).

Cette vente constitue pour le capitaine Guimond un changement important puisqu'il abandonne la navigation, et décide d'opérer, à partir de 1947, une salle de cinéma à Matane, qui est demeurée un bien familial pendant de nombreuses années.

Le capitaine Guimond, un passionné de la mer, ne quitte pas la navigation pour autant. Jusqu'en 1965, il est propriétaire d'un bateau de plaisance, la HÉLÉNA G, puis la DENISE. Il continue à



GUIMOND. Construite en 1942, la voici chargée à pleine capacité quittant le port de Matane. (Archives Société d'histoire et de généalogie de Matane).

naviguer vers les côtes de la Gaspésie et le haut du fleuve. Il participe activement à l'établissement de la marina de Matane dont il est un des fondateurs.

Le capitaine Alfred Guimond est décédé le 20 août 1988. Son fils aîné, Georges-Emile, fut également un navigateur. Non pas comme capitaine mais à titre d'ingénieur-mécanicien. Il a navigué avec son père sur la GUIMOND (1943-1945) mais aussi sur le MATANE, le RIMOUSKI, le MECHINS et maintenant sur le JOHN HAMILTON GRAY.

Un autre fils du capitaine Wilfrid fut également capitaine, il s'agit de Edgar, alias «Pit». Capitaine au long cours, il a surtout travaillé à l'extérieur de la région. Il fut propriétaire du REGULUS, goélette qui périt brûlée à la dérive entre Tartigou et Sainte-Félicité en mai 1961.

HEPPELL

Depuis plusieurs générations, la famille Heppell du Bas Saint-Laurent compte de nombreux navigateurs et marins. Bien que plus abondantes que dans l'édition de 1984, les notes biographiques de cette famille demeurent encore trop brèves.



**Capitaine
J.-Elzéar Heppell**

HEPPELL, J.-Elzéar

Fils d'un marin et de gardien de phare (les Heppell du Bic furent les gardiens du phare de l'île Bicquette de père en fils), Elzéar est né à Bic le 30 mai 1874. Initié tôt à la navigation par son père, il s'établit à Matane vers 1915.

Non seulement capitaine mais surtout homme d'affaires et propriétaire de navires, Elzéar Heppell est un homme très actif et un véritable entrepreneur régional dans le domaine de la navigation. À partir de Matane, il a opéré un service de passagers et de transport de marchandises vers la Côte-Nord, de même qu'un service de cabotage vers Québec, avec ses goélettes MARCO POLO, TOUSSAINT, ODILUS

et PUCELLE D'ORLÉANS.



MARCO POLO. Une des goélettes qui a le plus marqué la navigation fluviale entre Matane et la Côte-Nord. Construite en Norvège en 1920, elle fut la propriété de la famille Heppell de Matane, de 1925 à 1930. À partir de cette date, la Compagnie de Transport du Bas-Saint-laurent la maintient en opération jusqu'en 1940. (Photo: Archives de La Voix Gaspésienne, Matane).

En 1924, il fonde la Compagnie de Transport Heppell (Heppell Transportation) pour gérer l'ensemble de ses opérations maritimes. En 1930, la Compagnie de Transport du Bas-Saint-Laurent présidée par l'industriel Jules-A. Brillant est formée suite à la fusion de la compagnie du capitaine Heppell et celle de Rimouski-Saguenay, une filiale de la Clarke Steamship Company.

Décédé le 8 janvier 1936 à Matane, le capitaine Heppell laisse une descendance de navigateurs. Cinq fils ont choisi une carrière maritime : capitaine Charles-Eugène (1897-1930), capitaine J.-Robert (1901-1976), l'ingénieur-mécanicien Napoléon-Elzéar (1905-1958), l'ingénieur-mécanicien Henri (1909-1935) et le capitaine Raymond (1912-1944).

Comme nous le voyons, il reste beaucoup de recherches à entreprendre afin de mieux connaître cette famille de navigateurs matanais, dont l'action entreprenante a permis l'établissement de solides assises aux activités de navigation avec la Côte-Nord.

HOVINGTON, Joseph



Capitaine Joseph Hovington

Né le 17 septembre 1891, à Grandes-Bergeronnes, fils de Malcolm et d'Aglaé Gagnon, Joseph commence, à l'âge de 16 ans, sa vie de marin avec son père sur la goélette familiale, la GEORGIANNA. Le métier est rude et l'apprentissage difficile, puisque dès cette première année, le jeune Joseph connaît les affres du naufrage lors d'une violente tempête qui jette la GEORGIANNA sur la rive près de Saint-Jean-Port-Joli. Le voilier est une perte totale, mais tout l'équipage est sain et sauf.

L'année suivante, il navigue à nouveau avec son père sur la ST-JEAN-BAPTISTE. En 1910, il travaille avec le capitaine Brisson sur la ST-FRANÇOIS et en 1911, sur le même voilier, mais cette fois, son père Malcolm en est le capitaine. L'année 1912 constitue une étape importante dans la vie de Joseph puisqu'il est engagé à titre de capitaine sur la goélette à

voiles NUAGE GRIS, propriété de Fabien Boulianne, de Les Escoumins. À partir de cette année, Joseph Hovington restera toujours capitaine d'un navire jusqu'en décembre 1960.

Donc, à 21 ans, Joseph Hovington est capitaine du NUAGE GRIS. Bien que jeune, ses qualités de marin sont appréciées. Il est intéressant de relater une petite anecdote en rapport avec le jeune âge de ce marin. Lors d'un voyage à Chicoutimi, il s'est arrêté au quai de Sainte-Catherine. Le Père Delay, curé du village, est venu voir le voilier. S'inquiétant de savoir qui en était le capitaine, Joseph se présente et lui répond que c'est bien lui. Le curé, un peu surpris, lui demande alors s'il avait obtenu la permission de sa mère avant de partir avec un tel bateau...

Au cours des saisons 1913 et 1914, il est capitaine du J.E.W.H., un bateau à voiles et à moteur, propriété de Charles Lajoie, de Chicoutimi. En 1915 et 1916, le voilà capitaine dans le port de Québec sur le remorqueur FRANCK JACKMAN, propriété de la compagnie William Hackett & Sons, de Québec.

En 1917 et 1918, il dirige le remorqueur SAINT-MAURICE, propriété de la Compagnie Raymond & Talbot, de Rimouski. Au cours de cette période, en juin 1917, lors du naufrage du yacht ESPÉRANCE, près de l'Île Saint-Barnabé (Rimouski), il s'empresse de porter secours et réussit à sauver la vie de 14 personnes.

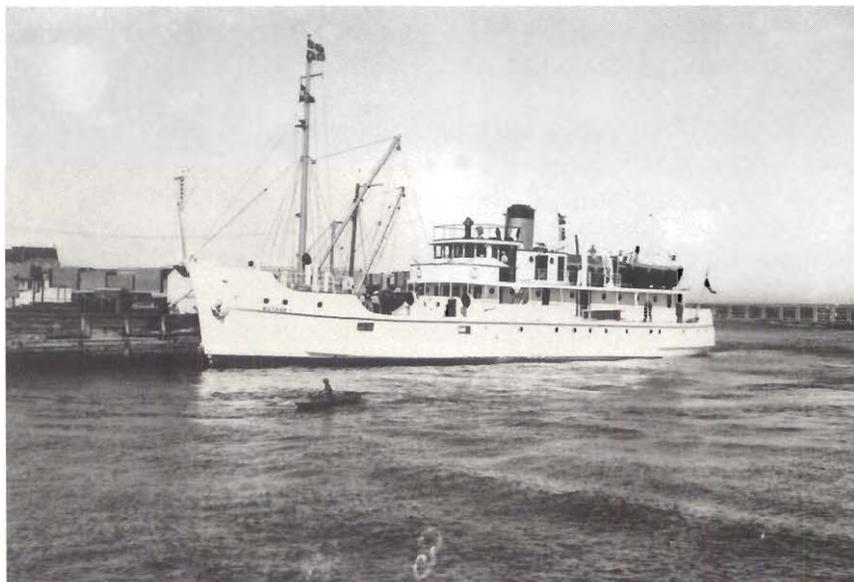
De 1919 à 1922, il est toujours capitaine de remorqueur mais cette fois sur le WILLIE H., et en 1923, sur le W.E. HACKETT, au port de Québec. L'année 1924 voit un nouveau changement important : il entre au service d'une compagnie de navigation qui assure le transport de passagers, de courrier et de marchandises générales. Il travaille alors pour la Compagnie de navigation Rimouski-Saguenay, et conduit la PRIDE OF THE FLEET, goélette à voiles et à moteur. Dès l'année suivante, il devient capitaine sur le nouveau vaisseau de la même compagnie, LE MANICOUAGAN; il demeure à la roue durant trois saisons. En 1928, nouvelle affectation dans la région de Québec, cette fois, sur la barge à moteur DONACONNA NO 1, de la Donaconna Paper Company.

En 1928, un changement important survient dans la famille du capitaine : c'est l'installation à Rimouski. Il devient alors capitaine du MAYITA, un nouveau bateau de la Compagnie de Navigation Rimouski-Saguenay. Lors de cette saison, il est bon de rappeler la contribution du capitaine à une expédition de sauvetage. Le 3 septembre, aidé de son fils Albert, d'un M. Tremblay et de Gérard

Legendre, il vient au secours de deux pilotes d'un petit avion, MM. Petillo et Demers, tombé au large de Rimouski lors d'une tempête.

Au cours de l'hiver 1929, une mission spéciale attend le capitaine Hovington. Le 1er décembre, à titre de 3e officier du NEW NORTHLAND, un vaisseau de 4 500 tonnes, il part de Québec pour la Floride et les Îles Bahamas, qu'il atteint le 23 décembre. Fait exceptionnel dans la vie du capitaine, il navigue tout l'hiver sous la chaleur du Sud...

Retour au pays au printemps 1930, à titre de capitaine sur le MAYITA, puis en 1931, il commande le NORTH SHORE, un bateau en acier à vapeur de 206 pieds qui vient remplacer le MAYITA. Il en assure le commandement en 1932 et en 1933. Ces deux années font l'objet d'affectations spéciales; en 1932, il conduit un groupe de savants et de scientifiques à Matameck sur la Basse Côte-Nord, venus assister à une importante conférence, et la seconde mission, celle-là en 1933, conduit le délégué apostolique, Mgr Andréa Casulo, en tournée sur la Côte-Nord et à l'Île d'Anticosti. Ce voyage est toutefois retardé par un accident, le NORTH SHORE s'échouant dans une brume épaisse. Ce sera pour le capitaine une dure épreuve dans sa vie de marin. Aucun autre accident n'avait assombri jusqu'à



MATANE. Construit chez Marine Industries, de Sorel, ce navire fut en opération de Matane vers la Côte-Nord de 1938 à 1961. Construit solidement en acier, ce navire avait la particularité – et ce fut une première au Québec – d'avoir été soudé plutôt que riveté. (Archives de La Voix Gaspésienne, Matane).

ce jour le dossier de ce navigateur.

En 1934 et 1935, il commande le MANICOUAGAN, puis en 1936 et 1937, le MARCO POLO. Il s'établit à Matane en 1936 et y demeure 30 ans. Il conduit le MATANE, de 1938 jusqu'à 1960, l'année qui marque l'aboutissement d'une carrière de 52 années de navigation sur le fleuve Saint-Laurent.



Le MATANE et le capitaine Joseph Hovington. Ce montage photographique a été réalisé pour la Compagnie de Transport du Bas-Saint-Laurent afin de souligner les nombreuses années de service du capitaine Joseph Hovington à titre de commandant du MATANE. Il le fut de juillet 1938 à décembre 1960, soit durant 23 saisons de navigation. (Archives de la Société d'histoire et de généalogie de Matane).

En 1960, une nouvelle compagnie de navigation, la Traverse Matane-Godbout Limitée, confie une dernière mission au capitaine Hovington, soit celle de surveiller, aux chantiers George Brown, de Greenock, en Ecosse, la construction du premier traversier de la compagnie, le N.A. COMEAU. Ami fidèle de la mer, le capitaine Hovington s'y rend sur l'EMPRESS OF CANADA, mais sa santé devenue fragile ne lui permet pas de faire, comme prévu, le voyage de retour sur le N.A. COMEAU. Il doit revenir par avion. Ses services d'expert maritime ont été retenus par la compagnie jusqu'à la fin de décembre 1962.

À sa retraite, il s'ennuyait beaucoup de la mer, après avoir consacré tant d'années de sa vie à naviguer presque exclusivement sur le fleuve Saint-Laurent.

Au terme de cette carrière remarquable, il avait écrit :

*«Je suis un vieux marin
qui voit sa course qui s'allonge
et le fleuve de ses jours qui s'approchent de l'océan,*

*«J'ai fait des voyages dans ma vie.
Je suis toujours revenu,
mais je sais qu'un jour
je partirai pour un long voyage
qui n'aura pas de retour».*

Décédé à Matane le 20 juillet 1966, à l'âge de 74 ans et 3 mois, le capitaine Joseph Hovington est inhumé au cimetière de Grandes-Bergeronnes, le pays de ses ancêtres.

HOVINGTON, Fernand



Capitaine Fernand Hovington

Né à Limoilou le 11 mai 1925, fils du capitaine Joseph, Fernand a vécu et expérimenté toutes les étapes qui conduisent à l'obtention d'un brevet de capitaine : matelot, maître d'équipage, homme de roue, études et formation spécialisées. Le capitaine Fernand Hovington a navigué durant 50 saisons, soit de 1939 à 1988.

Il a navigué sur plusieurs navires et souvent dans des conditions difficiles. D'abord, il a travaillé sur les bateaux de la Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent, soit les MATANE, RIMOUSKI, JEAN BRILLANT, NORTH GASPÉ, NORTH PIONNEER, ISLAND CONNECTOR, et le NORTH SHORE. Il fut également capitaine pour plusieurs compagnies et sur les navires suivants : DONALDA L., CLAUDETTE V., D'AUTEUIL, LE SAVOIE et le REYNELD V. Il a également travaillé sur le KINMOUNT, de la Canada Steamship Line, sur le POPLAR BRANCH, l'ESKIMO et le NORTH STAR IV.

Enfin d'octobre 1966 à la fin de décembre 1988, le capitaine Fernand Hovington travaille pour la Clarke Steamship Company, commandant le CHIMO, le CABOT, le CATALINA et le CICERO.

Il a non seulement navigué sur le Saint-Laurent mais aussi dans l'Arctique et la Baie d'Hudson, sur les Grands Lacs, dans l'Atlantique Sud et le Pacifique. Il a vécu des naufrages dont celui de la CLAUDETTE V, en juin 1959, sur les bancs de Burgo dans le détroit de Cabot. Les membres d'équipage du navire étaient : Jean Fournier, Borromée Barriault et Fernand Bouchard, de Les Méchins, Antoine Plourde et A. Bernier de Rivière-au-Renard, Onias Chassé et Jean-Marc Paradis, de Matane. Tous rescapés sains et saufs par le FAUVETTE, un navire spécialisé dans les activités de naufrage. Notons que la CLAUDETTE V n'est nulle autre que l'ancienne LADY CECIL, cette magnifique goélette construite à Lunenburg en 1947 pour le capitaine Raoul Castonguay, de Matane.

L'année suivante, cette fois dans la Baie de James, il est second sur le navire NORTH STAR IV, commandé par le capitaine Jules Jourdain. En mission de relevés hydrographiques, le navire s'échoue et se fracasse sur un récif près de l'île Belcher, au cours d'une violente tempête. Le haut-fond porte désormais le nom de *North Star*, commémorant ainsi ce funeste accident.

De nombreuses anecdotes pourraient être racontées à propos d'événements vécus par les navigateurs. Nous en retiendrons une qui a créé une peur considérable à tous les passagers du MATANE et à de nombreux habitants du village de Saint-Ulric. L'incident est survenu en 1942, en temps de guerre. Parti de Rimouski, le navire se rendait à Matane. En face du village de Saint-Ulric (Rivière-Blanche), un avion de la Royal Canadian Air Force laisse tomber quatre bombes qui explosent à quelques dizaines de pieds du MATANE, suffisamment près pour endommager le navire à l'arrière. Cet incident aurait pu causer des pertes de vie nombreuses; il n'a jamais été expliqué et est toujours demeuré comme un secret, un geste que personne ne peut comprendre, d'autant plus qu'il venait d'un avion canadien. Cet incident sera-t-il toujours classé dans le «panier des oublis»?

Nous terminons cette courte biographie du capitaine Fernand Hovington par le rappel d'un fait qui date de 1958. Il s'agit de l'entrée au port de Matane du REYNELD V, propriété de Verreault Navigation, le 19 janvier. Commandé par le capitaine Hovington, le navire venait de la Côte-Nord et était chargé d'une pleine cargaison de camions, de machineries de toutes sortes et de chevaux. Il est reparti

le même jour chargé de bois de construction destiné à Port-Cartier. L'arrivée hâtive de l'hiver au mois de novembre précédent avait paralysé rapidement les activités portuaires. Mais un dégel printanier à la mi-janvier avait permis au capitaine Hovington d'effectuer cette navigation tout à fait inhabituelle, un fait sans précédent dans les annales maritimes de Matane. D'ailleurs, le REYNELD V avait continué à naviguer tout l'hiver. Les défenseurs de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent trouvaient en Fernand Hovington un ardent défenseur.

La grande famille Hovington peut être fière des capitaines Joseph et Fernand, de Matane. Ils ont navigué un total de 102 années. Ils ont exercé un dur métier d'hommes en assumant des responsabilités importantes, en affrontant des dangers et en dirigeant des équipes de marins dans des conditions matérielles souvent difficiles. Ils ont laissé dans le monde maritime du Saint-Laurent l'image d'hommes de mer solides, compétents et tenaces.

JACQUES

Les capitaines Jacques de Les Méchins ont vécu dans la première partie du 20^e siècle. Nous avons peu de détails sur ces navigateurs mais leur présence témoigne de leur appartenance à la grande famille des marins de la région.

JACQUES, Ferdinand et Napoléon

Fils de Georges, Ferdinand commence à naviguer vers 1912 avec le capitaine Jean-Louis Verreault, notamment sur la PETITE MATANE. En association avec son frère Napoléon, il achète d'Élie Pelletier de Cap-Chat, vers 1914, l'ALMA H, une petite goélette à voiles qu'il utilise pendant trois ans dans le transport de bois produit notamment par la scierie Richardson. À la vente de cette goélette, les deux frères se portent acquéreurs de la MARIE ANTOINETTE, appartenant jusqu'alors au capitaine Elzéar Heppell, de Matane. Ils l'utilisent pendant deux saisons.

Finalement, les frères Jacques sont propriétaires de LA MOUETTE, achetée en 1918 à Pointe-au-Père. Ils la revendent six ans plus tard à Napoléon Chassé de Kamouraska.

JOURDAIN

La famille Jourdain est l'une des grandes familles de navigateurs du Québec. L'ancêtre des Jourdain de la Gaspésie, Joseph Jourdain, s'est établi à Cap-Chat en 1911, venant des Ilets Caribou sur la Côte-Nord. À partir de cette date, les activités maritimes de cette famille sont intimement associées à toutes celles de la Gaspésie du nord et de la côte nord du Saint-Laurent.

La **Tradition maritime de Matane** ne peut ignorer cette importante famille de navigateurs, puisqu'elle a participé à la vocation maritime de la région de Matane. Les goélettes du capitaine Edgar, de Cap-Chat, transitaient par Matane, elles hivernaient dans la baie de la rivière Matane - «pour être prêt de bonne heure le printemps», disait-il lui-même; le capitaine Robert y établit sa famille au début des années 1940; et le capitaine Jules, après avoir navigué pendant près de quarante ans sur le fleuve, dans l'Arctique et la mer des Antilles, travaille maintenant pour la Société des traversiers du Québec et habite Matane. Enfin, le nom des Jourdain est lié étroitement avec le nom de Matane, quatre de leurs goélettes ont le toponyme «Matane» dans leur appellation. Passons donc en raccourci la vie maritime de Robert Jourdain et de Jules Jourdain.

JOURDAIN, Robert



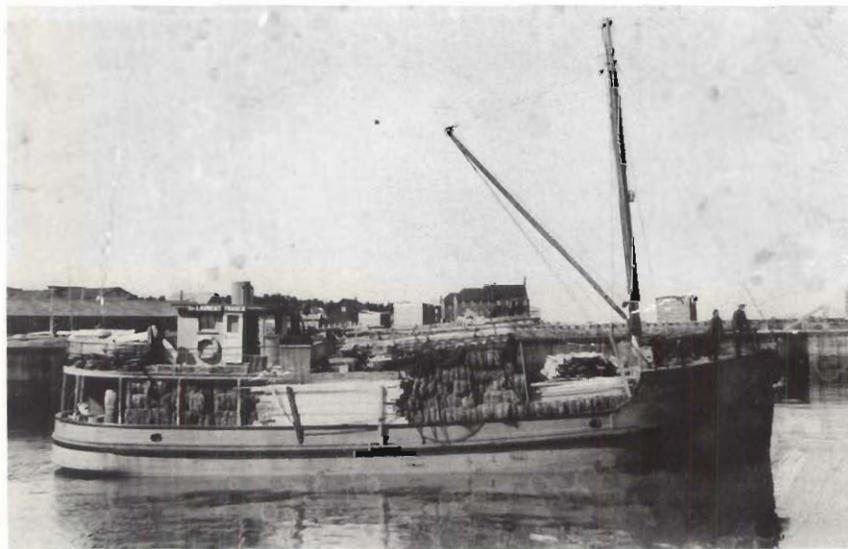
Capitaine Robert Jourdain

Né en juin 1903 aux Ilets Caribou, Robert n'aura eu de toute sa vie qu'une seule vocation, celle de la mer, et une passion profonde, celle de naviguer sur le Saint-Laurent. Plus modeste que son frère Edgar, il aura toutefois laissé au monde maritime le souvenir d'un homme dévoué et accueillant. Comme beaucoup d'autres navigateurs, il a suivi le cheminement un peu classique des marins de l'époque : apprentissage avec son père et ses frères, études à l'École de marine de Québec d'où il obtient un certificat de capitaine côtier, puis propriétaire de goélettes et navigateur pendant 43 ans sur le Saint-Laurent.

Installé à Matane au début des années 1940, le capitaine Robert Jourdain a toujours possédé de petites goélettes, et ce détail constitue une caractéristique originale de ce navigateur. Ces cinq bateaux sont le MATANE, également surnommé PETITE MATANE, le MATANE TRADER, le ST LAURENT TRADER, le PRINCE MATANE et finalement le RENO L. Il fait du cabotage, du transport de marchandises diverses le long de la côte gaspésienne, au Saguenay et tout le long de la Côte-Nord.

Robert Jourdain est disparu à l'âge de 56 ans, le matin du 30 novembre 1959, alors qu'il effectuait seul des manoeuvres d'accostage en préparation de l'hivernement de son RENO L. dans le port de Matane. En embarquant sur son navire, le capitaine perdit pied, et tomba dans l'eau froide de la rivière. Son corps a été remonté à la surface dans le milieu de l'après-midi du même jour. Les recherches et les secours nécessaires ont été menés par les capitaines Henri Piuze, Laurent Gagné et Robert Heppell, aidés dans leur travail par Serge Harvey et Vianney Gauthier, des marins d'expérience. C'est sur le JEAN-EUDES du capitaine Piuze que le corps a d'abord été déposé et a reçu les dernières prières.

Il est toujours triste de voir un marin périr par l'eau. La mort de Robert Jourdain n'échappe pas à l'ampleur de cette tristesse puisque par un étrange jeu du destin, la mort l'a frappé de façon bien accidentelle alors qu'aux commandes de ses petites et modestes



ST LAURENT TRADER. Goélette du capitaine Robert Jourdain au port de Matane. (Collection du capitaine Jules Jourdain, Matane).

goélettes qu'il aimait tant, il avait certainement dû affronter des dangers et des tempêtes beaucoup plus difficiles.



PRINCE MATANE. Petite goélette comme les préférait le capitaine Robert Jourdain, son propriétaire. Photo prise en 1956. (Collection du capitaine Jules Jourdain, Matane).

JOURDAIN, Jules

Né à Cap-Chat en 1927, Jules navigue avec son père Edgar comme jeune matelot sur la V-J., la JULIETTE et le SEPT ISLES TRADER. Après des études au Collège de Bathurst, il poursuit sa formation à l'École de marine de Québec et obtient son brevet de premier maître côtier en 1948, puis son brevet de capitaine en 1950.

Alors âgé de 23 ans, Jules commence, dès l'été 1950, sa carrière de navigateur. Elle sera plus variée et audacieuse que celle de son père, et nettement plus mouvementée que celle de son oncle Robert.

En 1950 et 1951, il est capitaine sur le SEPT ISLES TRADER. Au moment de la vente de la goélette au capitaine Laurent Gagné de



Photo: Marc Ellefsen

Capitaine Jules Jourdain

Matane, en 1952, Jules Jourdain passe aux commandes du COMTE MATANE, acheté de Raoul Castonguay. En 1956, il vend sa goélette à Desgagnés Navigation Enr. (qui la renomme RODEN D.).

Après cette vente, le capitaine Jourdain quitte pour un temps la navigation sur le fleuve Saint-Laurent et se dirige vers la Nouvelle-Écosse où il séjourne jusqu'à la fin de 1960. Il devient propriétaire du MAID OF LAHAVE lequel naufrage en février 1959 près de Cap Sable à l'extrémité ouest de la Nouvelle-Écosse. Puis, une nouvelle expérience maritime le conduit, aux

commandes du NORTH STAR IV, dans la Baie d'Hudson et la Baie de James, où d'importants relevés hydrographiques sont réalisés à l'été 1960, pour le compte du Service hydrographique du Canada.

Cette expérience passée, le capitaine Jourdain décide de quitter le pays néo-écossais et retourne dans sa Gaspésie d'origine. Dès la fin novembre 1960, il est embauché à titre d'assistant-capitaine (puis comme capitaine, deux mois plus tard) sur le PÈRE NOUVEL, le nouveau traversier de la Compagnie de navigation Nord-Sud Limitée qui assure la liaison entre Pointe-au-Père et Forestville. Il y demeure jusqu'en 1965, au moment de la vente du navire.

En 1965, le capitaine Jules Jourdain achète et navigue sur la goélette MARIE STELLA, achetée à Gaspé des Pères Oblats, avec laquelle il assure le service de ravitaillement (comprenant un médecin et un dentiste) et le service de la malle entre Sept-Îles et Natashquan, sur la Basse-Côte-Nord. L'année suivante, il achète à Québec le CAP DIAMANT, navire qui peut loger 15 passagers. Malgré des mésententes avec la Clarke Steamship, il assure, en 1966 et 1967, le service de transport de marchandises et de passagers entre Sept-Îles et Blanc-Sablon. Vers la fin de la saison, un incendie détruit le CAP DIAMANT, à Cap Whittle, près de Harrington Harbour.

Les épreuves n'abattent pas l'ardeur de cet homme de la mer. Sollicité par son ami le capitaine Raymond Duval, de Québec, Jules Jourdain accepte l'offre de commander le CHARNY (ancien navire français du nom de JOSEPHINE LEBORGNE, qui avait surtout servi à transporter du vin de l'Algérie vers la France). Une première mission le conduit vers la mer des Antilles et le Mississipi. Puis durant le second voyage, de Québec à Haïti, le CHARNY naufrage au large de Cape Hatteras au début de février 1968. L'équipage est sauvé in extremis par le VINNI, un vaisseau suédois qui navigue heureusement tout près de là. Sains et saufs, les infortunés marins sont d'abord ramenés à Norfolk (Virginie), puis par avion à Québec, où ils débarquent le 12 février.

Au cours des dix années suivantes, Jules Jourdain travaille pour Irving sur le AIME GAUDREULT, puis sur le CACOUNA, loué par Chimo Shipping Ltd, une filiale de Crosbie and Company, de St. John's (Terre-Neuve). Il navigue alors de Terre-Neuve vers les Antilles, les «West Indies» des marins, et demeure au service de cette compagnie, commandant le SIR JOHN CROSBIE, le CHESLEY CROSBIE et le PIERRE RADISSON, ce dernier navire desservant tous les magasins de la compagnie de la Baie d'Hudson dans le grand nord. En 1978, il achète le PIERRE RADISSON de la famille Crosbie, et avec un contrat ferme de cinq ans pour le ravitaillement des magasins de la Baie d'Hudson, l'avenir s'annonce intéressant et prometteur. Il fonde alors la compagnie Jourdain Navigation Limitée, et nomme son nouveau bateau du nom de son père EDGAR JOURDAIN. Plein d'espoir dans cette nouvelle aventure et encouragé de voir son fils aîné intéressé à la navigation, le capitaine Jourdain fera face, à nouveau, à une série d'événements, tout aussi difficiles que malheureux, qui le conduisent, à la fin de 1979, à un abandon des affaires : après avoir perdu, dès septembre 1978, l'EDGAR JOURDAIN, naufragé dans l'Arctique, et après avoir dû vendre le bateau suédois, le HUDSON VENTURE, qu'il venait de se procurer afin d'honorer les contrats de transport.

Ces pertes difficiles et ces défaites personnelles amènent à nouveau le capitaine vers son pays natal. Il s'installe à Cap-Chat en 1981, et opère un commerce de poissonnerie. Depuis 1985, il a repris du service dans la navigation sur les traversiers de Matane, en raison de sa vaste expérience dans des conditions difficiles et ayant commandé des navires de fort tonnage, Jules Jourdain est également «pilote de glace» pour le Groupe Desgagnés et pilote des bateaux de croisières qui remontent le Saint-Laurent.

Rares sont les capitaines et les navigateurs qui ont connu une

carrière facile et sans difficultés. Certains, de tempérament audacieux ou fougueux, auront eu des vies plus mouvementées, souvent pleines d'embûches. Les affronter, y faire face et recommencer exigent des grandes qualités de ténacité, de courage et d'humilité. Le capitaine Jules Jourdain est un navigateur de cette trempe.

La grandeur et la noblesse de la navigation auront dominé les déboires et les difficultés de cette famille, puisque trois fils de Jules Jourdain travaillent comme pilotes de navigation fluviale, et une fille travaille au bureau central du pilotage à Montréal. L'un est pilote à Rimouski pour le Groupe Desgagnés, un second est capitaine pour McAllister à Montréal, et un troisième est pilote dans le port de Montréal. La tradition maritime de la famille Jourdain se poursuit donc par leur intermédiaire.

LEGENDRE, Gérard



Capitaine Gérard Legendre

ans, à titre de matelot.

Dès 1930, il travaille pour la Foundation Company, une compagnie de navigation et de construction qui veille notamment au secours des navires en difficulté ou en perdition sur le fleuve et dans le golfe du Saint-Laurent. Ces affectations le conduisent également à Terre-Neuve et à la Baie d'Hudson.

Les Legendre de la région de Québec comptent dans leurs familles des navigateurs depuis des générations. Le père du capitaine Legendre, Xavier, est mécanicien-ingénieur sur le SAINT BARNABÉ et sur la MAYITA. En 1927, il établit sa jeune famille à Rimouski. Comme quoi la tradition maritime est forte chez les Legendre de Rimouski, les huit fils de Xavier ont tous travaillé dans le domaine maritime. Retenons les étapes importantes de la vie de Gérard.

Né le 13 décembre 1913, à Saint-Antoine-de-Tilly, Gérard Legendre commence à naviguer avec son père vers l'âge de 16

En 1933, il entre au service de la Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent, une filiale de la Clarke Steamship Company. Il y demeurera jusqu'à la fin de la saison 1965. Il aura travaillé successivement sur les navires suivants : MANICOUAGAN, MATANE, NORTH GASPE, RIMOUSKI, JEAN-BRILLANT, HIGHLINER, NOVAPORT, et le NORTH PIONNEER. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, en décembre 1944, il est appelé à conduire le NEW NORTHLAND chargé de troupes de soldats canadiens vers la Côte d'Ivoire, en Afrique. À son retour, le 12 mars 1945, il reprend du service sur le MATANE. Entre-temps, comme beaucoup d'autres navigateurs, il aura suivi des cours à l'École de marine de Québec pendant trois hivers. Il obtient son brevet de capitaine en 1947.

Le 14 mai 1966, il entre au service de la Traverse Matane-Godbout Limitée sur le N.A. COMEAU. C'est à ce moment que la famille Legendre s'installe à Matane. Le capitaine demeure pour cette compagnie et la Société des traversiers jusqu'à son départ en 1979, terminant sa carrière maritime sur le CAMILLE MARCOUX.

Le capitaine Legendre ne fut jamais propriétaire de bateaux,

GÉRARD LEGENDRE

6

CERTIFICATE
Of Certified Extract from List
and copy of Report of character

No.	Name of Ship and Official Number and Tonnage	Date and Place of		Rating
		Engagement	Discharge	
1	M. L. MANICOUAGAN 170722 225 770 QUEBEC	17.10.31 Matane P.Q.	17.12.31 Matane P.Q.	2 nd Off
2	M. L. MANICOUAGAN 170722 225 770 QUEBEC	21.1.42 Matane P.Q.	2.9.42 Matane P.Q.	2 nd Off
3	M. L. MATANE 170722 225 770 QUEBEC	4.9.42 Matane P.Q.	5.11.42 Matane P.Q.	1 st Off
4	NORTH GASPE 170716 Quebec 505	1/12/42 QUEBEC	8/6/43 QUEBEC	Q.M.
5	M. L. MATANE I 170722 225 470 QUEBEC	23-6-43-3-43 MATANE QUE.	3-43 MATANE QUE.	1 st MATE
6	M. L. MATANE I 170722 225 470 QUEBEC	14.3.43 MATANE QUE.	17.12.43 MATANE QUE.	2 nd MATE.

*These columns are to be filled in at time of engagement

OF DISCHARGE
of crew and Official Log Book

10248

Description of Voyage	Report of Character		Signature of (1) Master and of (2) Officer in Charge
	For ability	For general Conduct	
HOME TRADE	VERY GOOD	GOOD	[Signature and Stamp]
HOME TRADE	GOOD	GOOD	[Signature and Stamp]
FOREIGN	VERY GOOD	GOOD	[Signature and Stamp]
HOME TRADE	VERY GOOD	GOOD	[Signature and Stamp]
HOME TRADE	VERY GOOD	GOOD	[Signature and Stamp]

*The entire waterway must be stated on any to be stated

Spécimen d'un "Certificate of Discharge", document officiel exigé par les autorités, sorte de passeport essentiel à tout capitaine ou officier de navire. Ici, un extrait du certificat du capitaine Gérard Legendre. (Collection: Cécile Legendre, Matane)

mais il aura mis ses talents et son énergie, pendant 50 ans, au service de compagnies de navigation. Gérard Legendre est décédé, à Matane, le 28 décembre 1991, à l'âge de 78 ans.

LEVESQUE, Aquilas

Fils de Théophile et petit-fils du pilote Ezéchias, de Baie-des-Sables, Aquilas achète vers 1920, en copropriété avec le capitaine Siméon Thibeault, la goélette BIC. Le capitaine Lévesque navigue avec elle jusqu'à sa retraite de la navigation en 1941.

Peu de temps après son achat, le BIC devient la propriété unique du capitaine Lévesque. Le navire sert au transport du bois et de marchandises depuis Baie-des-Sables vers la Gaspésie, la Côte-Nord et le Saguenay. En 1924, la goélette est équipée d'un moteur Diesel de 24 forces. Au même moment, les premières installations portuaires voient le jour à Baie-des-Sables et à Sainte-Flavie, où d'ailleurs le BIC du capitaine Lévesque est le premier navire à accoster à ces deux nouveaux quais. Ces équipements portuaires permettent alors des livraisons plus fréquentes de marchandises et suscitent des associations d'affaires, comme celle du capitaine Lévesque avec le commerçant Elzéar Verreault, de Mont-Joli.

A l'instar de tous les anciens capitaines de goélettes, le capitaine Lévesque doit entreprendre des "études en navigation" afin d'être autorisé à naviguer sur le Saint-Laurent. Le 21 avril 1937, il peut afficher avec fierté son "brevet de service comme capitaine", lequel est accompagné de la mention suivante :

"A Aquilas Lévesque :

"Vu le rapport qui m'a été soumis attestant que vous avez rempli les fonctions de Capitaine d'un navire à vapeur dans le cabotage durant une période de douze mois, ainsi que vos certificats de sobriété, d'expérience, de capacité et de bonne conduite à bord du navire, je vous accorde le brevet mentionné plus haut."

Le document était signé par le ministre provincial des Transports.

La dernière saison de navigation du capitaine Lévesque date de 1941. A ce moment, le BIC est vendu au capitaine Ulric Tremblay, de Matane. Le capitaine Lévesque quitte avec regret la navigation, mais voit ses deux fils, Louis et Henri, être engagés dans la marine marchande.

Le capitaine Aquilas Lévesque est le seul représentant de Baie-des-Sables à faire l'objet d'une courte biographie dans cet "Hommage aux capitaines". Evidemment, il ne fut pas le seul capitaine de Baie-des-Sables. Nos recherches sont incomplètes pour parler davantage des capitaines, pilotes et navigateurs de ce village. Nous aurions aimé retracer la vie d'hommes de la mer tels Ambroise Caron, Joseph Caron, Louis Castonguay, Siméon Thibeault, Antonin Desrosiers, Paul-M. Marquis, Philippe Boucher, J.-Marc Thibeault, Louis et Henri Lévesque. Sans doute la liste est-elle encore incomplète?

Un jour, il sera intéressant de reconstituer, par le biais de ces familles, l'histoire maritime de Baie-des-Sables. Les collaborations sont les bienvenues.

L'ITALIEN, Charles

Bien que nous sachions peu de détails sur le capitaine Charles L'Italien, voici quelques notes repères de ce navigateur de Les Méchins. Fils de François, il fait son apprentissage de la navigation au début des années 1920. Il devient capitaine côtier en 1930, et en 1931, la Marine marchande lui décerne le certificat de skipper. Il participe activement à la Deuxième Guerre mondiale. Il termine son temps de navigation à la fin des années 1940.

MOLLOY, Robert

Né à Chandler en 1948, fils de navigateur, Robert Molloy complète des études de marine à l'Institut maritime du Québec à Rimouski pour l'obtention de son brevet de capitaine. Il fait ses débuts dans la navigation sur des navires-pétroliers, d'abord pour la Gulf of Canada, puis pour Irving. Par la suite, il devient premier lieutenant pour la Hall Corporation. Devenu capitaine, il travaille pour les Agences maritimes et pilote l'aéroglisser sur la Basse-Côte-Nord puis le FORT LAUZON. Pendant un temps, il est capitaine de remorqueur à Port-Cartier.



Capitaine Robert Molloy

En janvier 1978, il devient le premier capitaine du GEORGES-ALEXANDRE LEBEL, le nouveau traversier-rail qui fait le service entre Matane et Baie-Comeau, propriété de la Compagnie de gestion de Matane Limitée (COGEMA). Depuis cette date, il en est le seul capitaine.

PARENT

Deux frères Parent de Les Méchins font l'objet de courtes notes biographiques.

PARENT, Edgar

Fils de Xavier, il devient capitaine en 1950 et propriétaire en 1953 de la goélette MÉTROPOLE, achetée d'un dénommé Beauchamp. Construite à Port-au-Persil pour le capitaine William Bouchard, son premier nom est LAURE WILLIAM B.; elle avait déjà naufragé près du Bic. De 1953 à 1956, les frères Parent naviguent sur ce cabotier qui périt par le feu au quai de Baie-Comeau. Les cinq membres d'équipage sont heureusement rescapés par les marins du SEPT ISLES TRADER, commandé par Fernando Dugas, de Les Méchins. Après cette mauvaise aventure, Edgar Parent continue de naviguer jusqu'en 1973.

PARENT, Gaétan

Au lendemain du naufrage du METROPOLE, Gaétan travaille quelques années sur le MARSOUI. En 1960, il est promu capitaine. En 1962, il achète du capitaine Laurent Gagné de Matane l'ÉTOILE DE LA MER. Il la conserve jusqu'en 1967, date de sa perte au quai de Rimouski-Est alors que le navire est en train de subir des réparations. Le jeune capitaine laisse à ce moment la navigation.

PERRY, Guy

Né à Baie-Trinité en 1936, fils d'Albert, ingénieur-mécanicien de marine, Guy Perry est issu d'une famille de navigateurs. Il commence jeune à naviguer puisque dès l'âge de 16 ans, il travaille sur un remorqueur dans le port de Trois-Rivières.

Après ses cours en navigation à Québec et à Montréal, le capitaine Perry travaille pour la Hall Corporation sur des navires de transport général, tant sur le fleuve et le golfe du Saint-Laurent que sur les Grands Lacs. Il navigue surtout sur le G.L. EATON, le SOUTHCLIFFE et le JOHN H. PRICE.

Dès 1962, à la première saison de navigation du N.A. COMEAU, le nouveau navire de la Compagnie de Traverse Matane-Godbout Limitée, Guy Perry devient le 3^e officier et en 1967, il accède au rang de capitaine. En 1970, il passe aux commandes du SIEUR D'AMOURS puis en 1974 du CAMILLE MARCOUX.

L'année 1992 marque pour le capitaine Perry sa trentième année de navigation au service de compagnies maritimes entre Matane et la Côte-Nord.

PIUZE

La famille Piuze de Matane possède une tradition maritime de près de 80 ans de navigation sur le fleuve et le golfe du Saint-Laurent. Ce bel héritage est partagé en deux périodes presque égales, l'une par Théodore, le père, et l'autre par Henri, le fils.

PIUZE, Théodore

Né le 24 mai 1884 à Saint-Paul-du-Nord, Théodore commence à naviguer vers 1902 avec un de ses oncles sur la SAINT JOSEPH, une goélette de 65 pieds qui sert surtout à transporter du bois de chauffage vers la ville de Québec.

Au milieu des années 1910, Théodore déménage sa jeune famille à Matane. D'abord propriétaire de la JULIETTE d'une jauge d'environ 100 tonnes, le capitaine Piuze fait ensuite l'acquisition du CURLEW, un superbe yacht à voiles qui appartient à la famille Molson de Montréal. Avec ce voilier, le capitaine travaille pour le compte de la Commission des eaux courantes du gouvernement du Québec pendant trois ans.

La goélette sert surtout à transporter ingénieurs, techniciens et autres fonctionnaires de cette Commission dans leurs déplacements sur le fleuve et le golfe du Saint-Laurent. Au cours d'une violente tempête, le CURLEW se brise sur les battures de Matane.

Vers 1922, le capitaine est aux commandes d'une nouvelle goélette, la LÉGÈRE, construite par le capitaine Saint-Pierre de Bic. Avec cette goélette, il transporte surtout du bois qu'il achète le long de la côte de Gaspé et qu'il revend à Québec. En 1934, il vend sa goélette et abandonne la navigation. Il y reviendra pendant un certain temps lorsque son fils Henri fait l'acquisition de la JEAN EUDES en 1945.

À sa retraite de la navigation, le capitaine ne reste pas inactif et s'occupe activement à des opérations forestières sur sa ferme située dans le Grand Détour de la rivière Matane. Le capitaine Théodore Piuze est décédé à Matane le 30 octobre 1968, à l'âge de 84 ans.

PIUZE, Henri



Capitaine Henri Piuze

Né à Matane le 20 mai 1916, Henri Piuze entreprend des études classiques au Séminaire de Rimouski, entre les années 1930 et 1934. Sentant véritablement le désir d'embrasser la carrière maritime, Henri Piuze oriente ses études d'abord vers un cours commercial, puis à l'École de marine de Québec. Il obtient son certificat de premier officier le 25 juillet 1935. Il commence cette même année une longue carrière de navigateur.

Il entre au service de la Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent à titre de premier officier sur le MANICOUAGAN, puis il travaille sur le MARCO

POLO. En 1938, nous le retrouvons comme deuxième officier sur le MATANE le tout nouveau navire de la compagnie. À propos de ce navire, le capitaine Henri Piuze précise que ce bateau d'acier fut le premier au Québec à être complètement soudé plutôt que riveté. Construit aux chantiers de Marine Industries à Sorel, le MATANE faisait l'objet d'observations et de vérifications nombreuses par plusieurs ingénieurs spécialisés de différents chantiers maritimes. Cette innovation technologique a donné d'excellents résultats puisque très peu de problèmes de construction ont été signalés sur ce navire demeuré très solide malgré ses années de navigation. Le MATANE effectuait deux traversées par semaine entre les ports de Matane, Rimouski, Baie-Comeau et Sept-Îles. Il transportait non seulement des passagers, mais aussi du courrier, des marchandises, de l'équipement divers et des chevaux.

Au déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale, le capitaine Piuze est exempté du service militaire, s'étant trouvé un

emploi chez Patterson Steamship Company. Parmi ses actifs, cette importante compagnie compte environ 100 élévateurs à grains sur les Grands Lacs et une flotte de 33 navires. Il travaille d'abord sur le SORELDOC, puis sur le HAMILDOC, dans la mer des Caraïbes, en Guyanne anglaise, où le navire prend des chargements de bauxite au port de Georgetown. L'année 1943 commence plutôt mal pour le capitaine Piuze puisqu'au matin du Jour de l'An, le HAMILDOC, sur lequel il est premier officier, coule à pic en quelques minutes épargnant toutefois de la mort tous les occupants du navire.

Bien que déjà nanti de connaissances et de techniques de navigation, Henri Piuze eut la chance de poursuivre, aux frais de la Patterson, des cours de marine à l'École de marine de Georgetown. En effet, en novembre 1942, sous la conduite du capitaine Walcott, qui détenait le plus haut grade de la marine britannique, le capitaine Piuze entreprend une série de cours intensifs qui le conduisent à l'obtention d'un grade de capitaine au long cours accrédité par l'Amirauté britannique et reconnu par le ministère canadien des Transports en mai 1943.

En 1944, la Patterson confie au capitaine Piuze la mission de surveiller les travaux de réparation du NEW BRUNDOC, un navire de la compagnie amarré au quai de Mobile (Alabama). Une fois les réparations terminées, au bout de trois mois, le navire revient au Canada avec une pleine cargaison de sucre brun chargée dans la baie de Matanzas sur l'île de Cuba. De retour au pays, il continue de naviguer sur le NEW BRUNDOC à titre de premier officier, depuis les Grands Lacs jusqu'à Port Alfred avec de pleines cargaisons de bauxite servant à alimenter l'usine d'aluminium d'Arvida. En décembre 1944, au terme de la saison de navigation, il quitte la Patterson après cinq ans de service.

Au début de 1945, Henri Piuze achète du capitaine Stanislas Bouchard, de Petite-Rivière-St-François, la goélette JEAN EUDES (100 pieds de long, 28 pieds de large, capacité d'environ 370 tonnes). Aux commandes de cette goélette, le capitaine navigue sur le fleuve et le golfe du Saint-Laurent vers Québec, Montréal, la côte de Gaspé et la Côte-Nord. Pendant dix-sept saisons, il transporte des marchandises générales et surtout du bois de construction provenant de la scierie des Couturier de Marsoui. Il complète souvent ses voyages par des contrats de service pour le compte de la Clarke Steamship Company et pour la Compagnie de Charlevoix-Saguenay. Pour cette dernière compagnie d'ailleurs, il effectue un voyage hebdomadaire Québec-Natashquan. La goélette ne chôme pas, même pendant les fins de semaine...

En 1961, en association avec Léo Thibault, de Matane, il achète le RIMOUSKI, le frère cadet du MATANE. Ramené à Matane, toué par le JEAN EUDES, le navire est revendu huit jours plus tard à des intérêts américains qui le transforment en navire de croisière sur la côte de la Floride. Une transaction bénéfique qui valait bien plusieurs voyages de goélettes!

En mars 1962, le capitaine Piuze vend sa JEAN EUDES. L'année 1962 demeure d'ailleurs une année historique dans l'évolution du transport maritime dans la région de Matane. En effet, en juin, le N.A. COMEAU, le premier navire de la Traverse Matane-Godbout Limitée, commence sa vie de traversier. Il est essentiel de rappeler ici que le capitaine Henri Piuze doit être considéré comme le fondateur et le père de cette importante compagnie de navigation. À travers toutes les négociations qui ont conduit à la fondation de cette compagnie et à l'établissement d'un service maritime continu, le capitaine Piuze fut l'homme-orchestre et l'un des grands défenseurs de la mise sur pied d'une liaison maritime Matane-Côte-Nord.



Photo-témoignage, symbole de la tradition maritime de la famille Piuze de Matane: le capitaine Théodore Piuze et son fils Henri, devant le SIEUR D'AMOURS, navire de la Traverse Matane-Godbout Limitée, dont le capitaine Henri fut l'un des principaux membres fondateurs. Ces deux hommes ont navigué près de 80 années consécutives sur le fleuve Saint-Laurent. (Collection du capitaine Henri Piuze, Matane).

Il commande le N.A. COMEAU, jusqu'en juillet 1966. L'année 1967 annonce une nouvelle étape dans la carrière maritime du capitaine matanais. Après avoir assumé les tâches de capitaine et de directeur-général de L'ESCALE, le bateau-théâtre de l'EXPO '67, il entre à l'automne au service du ministère fédéral des Transports pour la Garde côtière. Jusqu'en 1972, il travaille surtout sur les brise-glaces MACLEAN et MONTCALM puis il devient capitaine du SIMON FRASER, du patrouilleur RELAY et du VILLE MARIE. Pendant cete période, il traverse le Cercle de l'Arctique à bord du PUFFIN, le 15 septembre 1968. Avant sa retraite de la navigation, il aura l'occasion de le traverser à deux reprises. En 1972, il est nommé gérant de la flotte de navires de la Garde côtière du district de Montréal. Pendant trois ans, il voit à la réorganisation complète des services maritimes de ce district. En 1975, il quitte Montréal et, à sa demande, revient sur les navires spécialement ceux affectés au sauvetage. Finalement, à la fin de l'année 1978, il quitte la Garde côtière et abandonne pour de bon la navigation maritime.

Image d'un homme tenace et courageux, décidé à instaurer des services maritimes de qualité, le capitaine Henri Piuze demeure une importante figure de proue de l'histoire maritime de la région de Matane au cours du dernier demi-siècle.

ST-LAURENT, Edmond et son fils Jean



Capitaine Edmond St-Laurent

Né à Sainte-Anne-des-Monts en 1905, Edmond St-Laurent (dont la famille s'est établie à Les Méchins vers 1910) a commencé très jeune à naviguer. Dès la fin de la Première Guerre mondiale, il s'embarque sur un navire à titre de matelot. Il navigue pendant plusieurs années pour le capitaine Charles Bernier, sur les goélettes H.B., MARIE REINE, EMJA et la SPEEDY. Puis sur le MIRON L de la famille Verreault, la XENOPHON G du capitaine Therriault, l'ALYS du capitaine Freddie Caron (cette goélette construite en 1919 naviguait encore en 1960) et sur le MATANE dès sa première saison de navigation en 1938.

Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, Edmond St-Laurent travaille de manière active dans la marine canadienne. Ainsi d'avril 1940 à octobre 1945, il navigue sur cinq navires qui servent soit au transport de troupes vers l'Europe, les États-Unis et les Antilles, ou soit à l'escorte des convois de navires marchands sur le fleuve Saint-Laurent. Ces cinq navires sont : IRMA M, MAURICE M, J. DE V., COPACO et FLEURUS. Dès la fin de la guerre, il travaille sur le JEAN BRILLANT, navire de la Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent.

De 1947 à 1970, il navigue pour la Consolidated Bathurst aux commandes de navires servant au transport de bois. Au cours de ces années, le capitaine Saint-Laurent commande les navires suivants : WILCOX, LOUTRE CONSOL, FELICE, ALFRED J. HARRIS (échoué en juin 1954 à Pointe Carleton, à l'Île d'Anticosti), LABRADOR TRADER, DONALD SAWYER, ANTICOSTI (qu'il a ramené d'Angleterre en 1967), et le JOHN CHAPMAN.

À sa retraite de la navigation, et malgré son âge avancé, les services de ce navigateur d'expérience sont retenus, au cours des étés 1975 et 1976, pour piloter le LAFAYETTE, un bateau utilisé pour des excursions touristiques dans la baie de Sept-Îles.

En raison de ses états de service durant la Deuxième Guerre mondiale, le capitaine St-Laurent a reçu plusieurs décorations dont voici le détail:

- L'ÉTOILE, décoration reçue pour sa participation à la *Battle of Britain*.
- L'ÉTOILE DE L'ATLANTIQUE, pour avoir participé au transport de troupes et à l'escorte de navires marchands.
- DÉFENSE, pour services rendus outre-mer.
- LA GUERRE, pour avoir rendu service à son pays en haute mer
- MÉDAILLE CANADIENNE DU VOLONTAIRE, pour s'être enrôlé volontairement dans la marine marchande du Canada.
- MÉDAILLE DU CENTENAIRE (1967), décernée en reconnaissance de services insignes rendus au Canada.

Le capitaine Edmond St-Laurent est décédé à Les Méchins le 25 novembre 1987.

Un de ses fils, Jean St-Laurent, a choisi une carrière de navigateur. Commencée chez Verreault Navigation inc., elle se poursuit chez OCEANEX, à titre de premier maître sur le CABOT. Il possède à ce jour une expérience de douze ans de navigation.

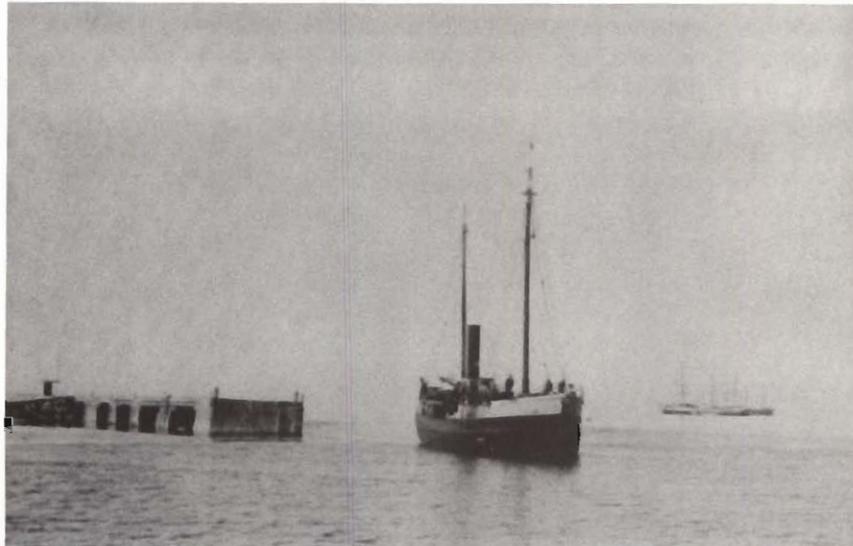
TREMBLAY

La famille d'Alphonse Tremblay, de Matane, est surtout connue pour avoir construit et opéré pendant près de quinze ans un bateau devenu célèbre dans la région, la BARGE A. TREMBLAY. Reconstituons quelques faits de cette famille dont l'histoire mériterait à elle seule la narration d'un long récit.

Né à Matane en 1861, Alphonse Tremblay est le fils d'Euloge Tremblay et de Constance Mercier. Quatre de ses fils se sont particulièrement intéressés à la navigation et au commerce maritimes soit : Alphonse, fils (1883-1964), Ulric (1886-1962), Edmond (1888-1964) et Arthur (1893-1930).

Devenu marin et navigateur assez tardivement, le père Alphonse initie son fils Ulric aux rudiments du métier aux commandes de sa goélette-magasin sur la Côte-Nord. Quant à Edmond, il commence à naviguer sur la goélette BIENVENUE acquise de Joseph Bélanger, de Rivière-Trois-Pistoles.

L'expérience accumulée au cours des ans et les perspectives de profit aidant, Alphonse et ses deux fils entreprennent, dès 1914, la construction d'une imposante barque à deux mâts, dont le chantier



BARGE A. TREMBLAY. Construite à Matane, cette goélette est devenue célèbre pour avoir servi au transport de l'alcool de contrebande venant des îles Saint-Pierre et Miquelon. (Photo: Nap. Thibeault. Collection Archives de la Société d'histoire et de généalogie de Matane).

était dirigé par le maître-charpentier Zoël St-Hilaire, de Chicoutimi. Construite à Matane, surtout avec du bois de merisier, la barque est lancée à la mer le 20 mai 1916 sous le nom de BARGE A. TREMBLAY.

Au début, elle sert surtout au transport de marchandises générales, mais au cours des années 1920, en pleine période de prohibition, le navire est utilisé pour transporter, en contrebande, l'alcool des îles Saint-Pierre et Miquelon. Ce commerce des Tremblay connaît sa fin au port de Québec par la saisie du navire en 1930. Après un séjour de quelques mois «à l'ombre», les Tremblay reviennent à Matane et achètent une goélette, la MINI MAE. Elle termine ses jours par un naufrage, quelques années plus tard, sur les côtes du Cap Breton, chargée à «ras bord» d'une belle cargaison de whisky...

Quant au fils Edmond, il avait commandé en 1923 la construction de la VALMONT T. Le chantier dirigé par Joseph Boudreau de l'Anse-Saint-Jean (Charlevoix) est établi à Matane. Lancé au printemps 1924, la goélette connaît une existence bien éphémère puisqu'elle est victime d'un incendie quatre mois plus tard au large de Saint-Denis-de-Kamouraska. L'équipage est rescapé sain et sauf par le navire britannique MANCHESTER REGIMENT.

Bien que réduite à quelques faits, l'histoire de la famille d'Alphonse Tremblay rappellera sans doute de bons souvenirs à plusieurs navigateurs de la région.

TREMBLAY, Raynald

Le capitaine Raynald Tremblay est né à Les Méchins le 25 avril 1925. Fils de Fortunat Tremblay, propriétaire d'une goélette à voiles, la MARIE CLAUDIA, le jeune Raynald commence le métier de navigateur sur le bateau de son père, durant les vacances d'été, alors qu'il est encore étudiant à l'Académie Saint-Antoine de Matane.

Comme beaucoup d'autres marins, il quitte l'école plutôt jeune, attiré vers un métier de la mer. Il va désormais naviguer pendant plus de 40 ans dans plusieurs parties du monde, et reviendra terminer cette «longue traversée» sur le fleuve Saint-Laurent.

Dès 1941, il s'engage comme matelot et travaille pour le capitaine Joseph Bergeron, de l'Île-aux-Coudres, sur la goélette PROVIDENCE TRANSPORT. L'année suivante, le voilà sur le N.B. MACLEAN, qui le conduit jusque dans le Grand Nord canadien. De 1943 à 1951, il travaille pour diverses compagnies de navigation et



Capitaine Raynald Tremblay

sur plusieurs catégories de bateaux, en Méditerranée, en Mer du Nord, dans l'Atlantique Sud, dans le Pacifique Sud, et jusqu'à l'Océan Indien. Il travaille notamment pour la Sheppard Company, de Boston, sur le THEODORE FOSTER, un *Liberty Ship*, puis de retour au pays, il travaille pour la Saguenay Terminal, pendant trois ans et demi sur le SHAKESPEARE PARK et le EASTWOOD PARK, bateaux qui transportent de la bauxite depuis Georgetown en Guyanne jusqu'à Port-Alfred au Saguenay.

En 1949, de juin à novembre, il s'embarque sur le REGINA POLARIS, bateau ravitailleur qui le conduit à la Baie de James, la baie d'Hudson et l'Arctique, où le navire visite les missions des Pères Oblats. Durant cette même période, le bateau ravitaille en carburant, depuis Churchill au Manitoba, la base de l'aviation américaine sur l'Île de Southampton au-delà du cercle polaire. En raison de cette mission, le capitaine Raynald Tremblay est probablement le premier marin de la région de Matane à avoir traversé le cercle polaire.

Au cours des années 1950 et 1951, il travaille pour la C.N.S., la filiale maritime du Canadien National, sur des bateaux de transport de marchandises générales depuis Montréal jusqu'aux Antilles. En 1951, à Halifax, après des études à l'École de marine de Rimouski, il obtient ses classes d'officier et son certificat de maître navigateur.

De 1952 à 1969, il est capitaine du FRANK J. HUMPHREY, une barge de l'Anglo Canadian Pulp and Paper, avec laquelle il transporte du bois de pulpe depuis les ports de la Gaspésie (Mont-Louis, Sainte-Anne-des-Monts, Les Méchins, Matane) vers Québec.

À partir de 1969, il travaille pour la Garde côtière canadienne, affecté selon les besoins et les saisons, sur les brise-glaces NORMAN MACLEOD ROGERS, J.E. BERNIER, SIMON FRASER et D'IBERVILLE, depuis les Grands Lacs jusqu'à Blanc-Sablon, tout le golfe du Saint-Laurent et dans l'Arctique. En 1975, il traverse à

nouveau le cercle polaire. En 1976, il fait partie de l'équipe du capitaine Henri Piuze, ce dernier étant responsable de réorganiser toute l'équipe Recherche et Sauvetage, dans la région de Montréal. Le bateau d'alors est le RAILY. Enfin, de 1978 à 1985, il navigue sur le VILLE-MARIE.

Il a pris sa retraite de la navigation le 1er mai 1985 et vit maintenant à Rimouski. Il demeure en contact étroit avec plusieurs navigateurs de la région. Son intérêt pour les affaires maritimes est encore très vif.

VERREAULT

Guidé par les caprices de l'alphabet, le hasard a voulu que notre "Hommage aux capitaines" se termine par un couronnement : la biographie de la famille de Jean-Louis Verreault, de Les Méchins.

Voilà une grande famille maritime du Québec! Non seulement plusieurs membres sont des navigateurs, mais encore ils ont créé des entreprises de navigation et des entreprises de services connexes et essentiels à la navigation. La compagnie actuelle, Verreault Navigation inc., constitue un prolongement remarquable du premier commerce de navigation de l'ancêtre Jean-Louis, qui a débuté avec sa barque de pêche vers 1910.

L'histoire de cette famille de navigateurs et d'entrepreneurs en navigation mériterait à elle seule un livre entier. Dans ce contexte, le lecteur comprendra sans doute que l'auteur doit utiliser le nécessaire raccourci dans les trop courtes biographies qui vont suivre.

VERREAULT, Jean-Louis

Retraçons d'abord brièvement le fil généalogique afin de mieux identifier les navigateurs de cette famille. Fils de Philippe (établi à Les Méchins vers 1860), Jean-Louis est le père des navigateurs Louis-Etienne, Antonio, Irénée et Léon-Philippe, et le grand-père de Borromée, Bernard et Bruno, ceux-ci étant fils d'Irénée. Nous parlerons d'eux, surtout par le biais de leurs goélettes et de leurs navires.

Déjà propriétaire d'une scierie, Jean-Louis commence à naviguer avec ses fils, et dès le milieu des années 1910, l'entreprise familiale est constituée et possède plus d'une goélette à la fois.

La première goélette de Jean-Louis aurait été la J. HEPPELL,

acquise en 1915 d'Elzéar Heppell, de Matane. Naufragée en 1917 près de Sept-Iles, puis touée et réparée à Matane, elle reprend la mer en 1920 sous le nom de VERREAULT L, que la famille conserve jusqu'en 1921. Une autre goélette s'ajoute, c'est la MATANE, construite par Jean Thibeault, de Baie-des-Sables et acquise de sa succession en 1917 par Louis-Etienne. Les Verreault naviguent avec ce petit navire jusqu'en 1929, date à laquelle ils la vendent au capitaine Robert Jourdain.

Au cours de l'hiver 1917-1918, s'ajoute à l'actif de l'entreprise : la GOLFE ST-LAURENT, construite à Petit Méchins. Ayant subi d'importantes avaries par le feu près de Rivière-Pentecôte en 1925, une nouvelle goélette est reconstruite à partir de la coque de la précédente et voit son nom modifié en celui de MECHINS. Jusqu'en 1957, elle sert l'entreprise des Verreault. Vendue au capitaine Albert Mansour, de Les Escoumins, elle naufrage le 10 octobre 1958 entraînant son capitaine dans la mort.

En 1924, Louis Verreault fait l'acquisition du MIRON L, un ancien dragueur de mines qu'il transforme en navire cargo. Construit en acier, une nouveauté pour l'époque, le navire est commandé à ses débuts par Léon-Philippe. Il demeure la propriété de la compagnie jusqu'en 1942.

L'année 1925 constitue une étape importante dans l'histoire maritime de la famille Verreault. En effet, cette année-là la Compagnie de navigation de Gaspé et de la Baie-des-Chaleurs est formée. Cette nouvelle compagnie assure le transport de marchandises et de passagers entre Montréal, Québec et la Gaspésie. En 1934, afin de répondre adéquatement à l'achalandage grandissant, la CORONATION fait alors partie de la flotte de la compagnie. Construite en 1902 pour la Robin & Jones, de Paspébiac, elle demeure la propriété de la famille Verreault jusqu'en 1953, l'année où Borromée la vend à Fernando Dugas, de Les Méchins.

Au cours des années 1940, la direction de l'entreprise familiale est assumée par Irénée Verreault. C'est pendant cette période que la compagnie diversifie ses opérations en créant un important service de dragage qui est d'ailleurs toujours en opération.

En dépit de cette nouvelle orientation, les activités de navigation se poursuivent. En 1952, Borromée, l'aîné des fils d'Irénée, promu capitaine sans limite de tonnage depuis 1950, achète le KETA, un navire construit en 1939 pour la marine marchande canadienne, et demeure la propriété de la famille jusqu'en 1964. En

1956, Irénée fait l'acquisition du REYNELD V, navire qui servira surtout au transport de marchandises dans le Grand Nord canadien. Puis, en 1958, Borromée achète le LADY CECIL ancien navire de feu le capitaine Raoul Castonguay et le nomme CLAUDETTE V; il sera au service de l'entreprise jusqu'en 1961.

A partir de 1959, la présidence de la compagnie Verreault Navigation inc. est assumée par Borromée. Au cours des années 1960 et 1970, l'entreprise familiale connaît une expansion considérable dans les activités de dragage et de construction navale.

La réputation et la renommée de cette entreprise sont largement reconnues dans tous les milieux maritimes du Canada. L'entreprise effectue des travaux de dragage depuis les Grands Lacs jusque dans les Maritimes, et son importante cale sèche répare des navires provenant de toute la côte atlantique.

Une autre originalité de la famille des navigateurs Verreault réside dans le fait qu'au départ de Borromée, la direction de l'entreprise est assumée par sa femme Anita Dumaresq, et maintenant par sa fille Denise. Vous conviendrez que cette particularité administrative confère à l'entreprise un caractère singulier dans un monde - ou une mer! - d'hommes.

HOMMES DE LA MER

Hommes de la mer, habitants du fleuve
vous avez affronté les vagues menaçantes, fortes et froides,
les vents contraires à la voile,
et le soleil aveuglant,

vous avez traversé le sombre brouillard,
la brume épaisse
et le crachin humide qui refroidit

vous avez franchi des murs de glaces,

vous avez évité les récifs et les hauts-fonds des battures
déchirantes.

Hommes de la mer, habitants du fleuve
vous avez protégé et guidé à bon port des milliers de
voyageurs,

vous avez transporté tant de marchandises
indispensables ou le courrier si attendu,

vous avez gagné votre vie dans de grands espaces marins,

vous avez habité le Saint-Laurent, non pas dans un paysage
ni dans un décor, mais dans votre quotidien souvent
difficile et parfois serein,

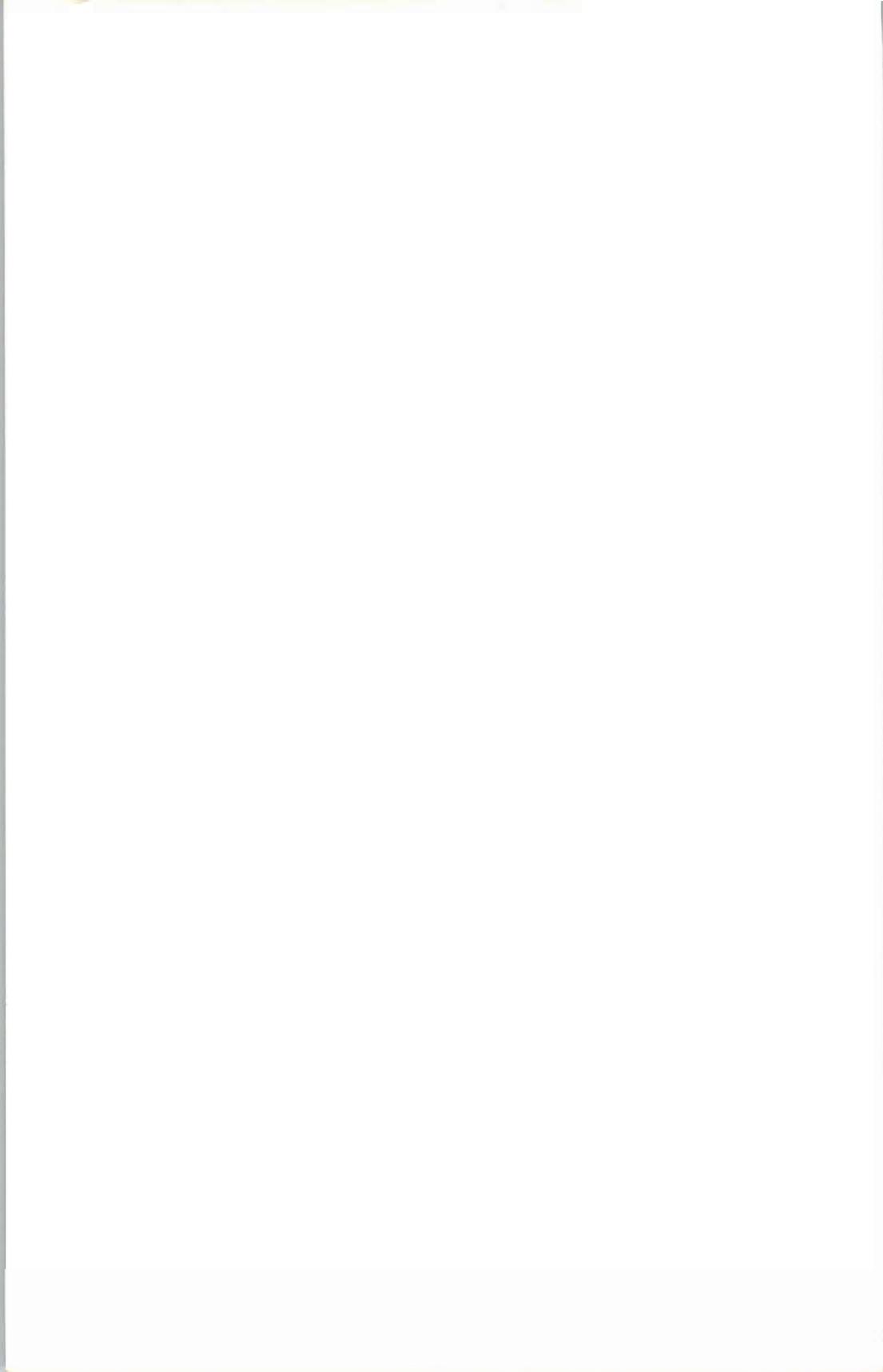
vous êtes partis et revenus des milliers de fois au même
port, hommes toujours en mouvement,

vous avez connu très tôt et pour longtemps des horizons
nouveaux, des vies différentes.

Fils du pays des rives Nord et Sud du Saint-Laurent,
Fiers et adroits sur l'onde comme sur la batture,
Aspergés d'eau salée,

Puissiez-vous être bercés encore longtemps,
par le roulis éternel des flots

Louis Blanchette



La Bataille du Saint-Laurent de 1942

“Au plus fort de la guerre, le Saint-Laurent devint infesté de sous-marins allemands. Les grands navires naviguaient en convois. Ces convois se formaient ordinairement en bas du Saguenay ou dans les parages de l’Île du Bic.”

*(Capitaine Edgar Jourdain,
Un marin se raconte)*

L'année 1992 marque le 50^e anniversaire de la Bataille du Saint-Laurent, un épisode très méconnu de la Deuxième Guerre mondiale. La véritable histoire de cette guerre navale n'est pas encore écrite. Mais des recherches permettent graduellement de dévoiler des secrets bien conservés jusqu'à ce jour sur cette vaste opération militaire, un prolongement de la formidable Bataille de l'Atlantique. Comme l'action s'est déroulée aux portes du territoire maritime de Matane, le rappel de certains faits historiques contribuera à faire connaître un peu plus les tragiques événements qui se sont passés de mai à novembre 1942.¹

L'arrivée des sous-marins allemands (U-Boats)

Les attaques et les bombardements par les sous-marins allemands ont principalement eu lieu depuis la pointe de Gaspé jusqu'à la baie de Métis, à l'ouest de Matane. Menées avec audace par les célèbres sous-marins U-Boats, les attaques visaient les convois de navires marchands des Alliés en route vers l'Atlantique ou ceux qui y revenaient. L'ampleur et la force de l'action allemande sont illustrées sur la carte géographique, préparée spécialement pour la **La tradition maritime de Matane**, et par la liste des navires torpillés.

Cette présentation permet de situer le théâtre de cette guerre navale. Notons qu'une partie des attaques allemandes est manquante sur cette carte puisqu'une dizaine de navires alliés ont été torpillés soit dans le détroit de Belle-Isle, ou soit entre les Îles-de-la-Madeleine et Terre-Neuve (dans la zone de Port-aux-Basques).

Certaines raisons peuvent expliquer que cette guerre soit demeurée inconnue. Nous en retiendrons deux : d'abord, les faits et les récits sont à peu près inexistant dans la presse écrite de l'époque, une sévère censure gouvernementale ayant été imposée et prescrivant à tous les journaux un interdit de parler de ces attaques. Une autre raison, plus stratégique, peut s'expliquer par le fait que le Canada se soit défendu avec beaucoup de difficultés, la marine canadienne n'ayant pu, malgré des efforts importants, annuler rapidement l'action dévastatrice de l'ennemi, équipé de l'une des armes les plus destructrices de la machine de guerre allemande.

Toutefois, cet épisode aura suscité beaucoup d'émoi et de crainte parmi la population de la Gaspésie et de celle de la Côte-Nord. Surpris par l'action sévère du gouvernement, les habitants des deux rives ont vu leur rythme de vie modifié suite à ces consignes du silence et à l'adoption de la loi sur «l'obscurisation par crainte des bombardements par les sous-marins allemands». Pendant un temps, plusieurs ont craint que les Allemands n'envahissent une partie de la Gaspésie. L'angoisse et l'incertitude sont venus troubler les beaux mois de l'été 1942.

Afin de souligner un peu l'état d'esprit de la population, revoyons ensemble de courts extraits de discours ou de propos tenus lors de cette période difficile.

Le rappel de quelques propos politiques

Dès le premier bombardement, le 11 mai 1942, d'importantes mesures sont prises pour que la nouvelle ne se répande pas. La censure, sur ce genre d'informations, est décrétée. Face à l'opinion publique, le gouvernement doit tout de même faire une mise au point. Elle vient par un communiqué du ministre de la Marine :

«Le ministère des services de la Marine annonce que la première attaque de sous-marins ennemis dans le fleuve s'est produite le 12 mai, lorsqu'un frétteur a été coulé. Quarante et une personnes ont pu atteindre la terre.»

«La situation en ce qui concerne la navigation dans le fleuve est étudiée de très près et des plans qui ont été longuement préparés pour sa protection dans les circonstances actuelles sont déjà en opération.

«L'on annoncera plus à l'avenir, les torpillages. Cela dans le but de garder pour nous des informations qui seraient précieuses à l'ennemi.

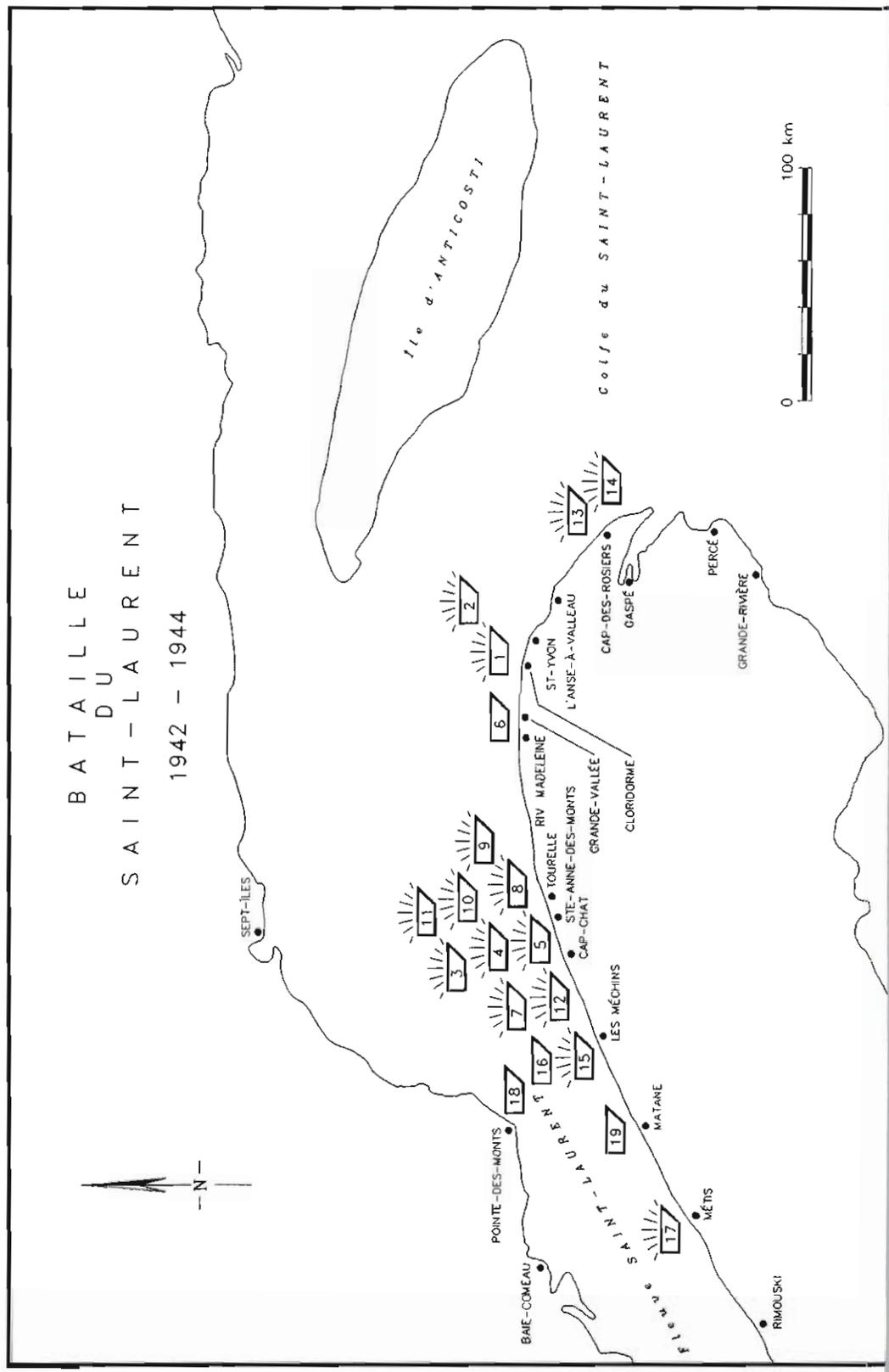


Attaque d'un navire marchand par un sous-marin. (Photo tirée de: Victory in the St. Lawrence (1984), de J.W. Essex).

«L'on admet cependant que le public canadien doit être informé de la présence des U-boats dans les eaux territoriales canadiennes. Le public peut être convaincu, toutefois, que les autorités ont pris toutes les précautions possibles pour faire face à la situation.»²

Malgré les avertissements contraires du premier ministre McKenzie King, du ministre de la Défense nationale et du ministre de la Marine, un homme se lève, réclame des informations précises et

BATAILLE
DU
SAINT-LAURENT
1942 - 1944



NAVIRES TORPILLÉS DANS LE FLEUVE ET LE GOLFE DU SAINT-LAURENT
PAR LES SOUS-MARINS ALLEMANDS

date	navire	pays	tonnage	localité	sous-marin
11 mai	1942 SS NICOYA	Angleterre	5400	Claridorme	U-553
12 mai	" SS LETO	Pays-Bas		Claridorme	U-553
06 juillet	" SS DINARIC	Angleterre		Sainte-Anne-des-Monts	U-132
06 juillet	" SS HAINAUT	Angleterre		Sainte-Anne-des-Monts	U-132
06 juillet	" SS ANASTASIOS	Grèce		Sainte-Anne-des-Monts	U-132
20 juillet	" SS FREDERIKA LENSEN	Angleterre	4300	Grande-Vallée	U-132
06 septembre	" SS AEAS	Grèce	4700	Cap-Chat	U-517
07 septembre	" HMCS RACCOON	Yacht armé R.C.N. *		Tourelle	U-165
07 septembre	" SS MOUNT PINDUS	Grèce	5300	Tourelle	U-517
07 septembre	" SS MOUNT TAYGETUS	Grèce		Tourelle	U-517
07 septembre	" SS OAKTON	Canada		Tourelle	U-517
11 septembre	" HMCS CHARLOTTETOWN	Corvette R.C.N. *	1015	Cap-Chat	U-517
15 septembre	" SS SATURNUS	Pays-Bas	2700	Cap-des-Rosiers	U-517
15 septembre	" SS INGER ELIZABETH	Norvège	2200	Cap-des-Rosiers	U-517
16 septembre	" SS JOANNIS	Grèce		Les Méchins	U-517
16 septembre	" SS ESSEX LANCE	Angleterre		Les Méchins	U-517
09 octobre	" SS CAROLUS	Angleterre/Finlande		Métis	U-69
14 octobre	1944 HMCS MACOG	Frégate R.C.N. *	1200	Pointe-des-Monts	
02 novembre	" HMCS FORT THOMPSON	Canada		Matane	

navire non coulé

* R.C.N. Royal Canadian Navy
Marine Royale Canadienne

exige un débat sur les attaques par les sous-marins allemands. Cet homme, c'est le député du comté fédéral de Gaspé, Joseph Sasseville Roy.

«...je prie le Gouvernement de convoquer une séance secrète de la Chambre afin que nous puissions examiner la tournure inquiétante que prend la guerre à 300 milles à l'intérieur de notre frontière de l'Atlantique. Ces événements sont d'une telle gravité que les représentants du peuple devraient, à mon avis, être mis au courant de tous les détails relatifs à ces attaques et avoir l'avantage de délibérer sur les moyens à prendre pour protéger le pays menacé».³

La requête du député Roy sera finalement débattue en Chambre à la mi-juillet. Toutefois, un vote majoritaire négatif empêchera la tenue de ce débat secret. Il ne fut donc pas possible aux députés de discuter des graves événements qui se déroulaient sur le Saint-Laurent.

Pourtant, quantité de journaux américains et européens parlaient ouvertement des attaques allemandes dans le golfe du Saint-Laurent. Mais vous comprendrez que personne en Gaspésie ne pouvait lire ces journaux en 1942.

La générosité de coeur des Gaspésiens

Après les attaques massives et meurtrières du 6 juillet qui ont vu disparaître trois navires alliés en face de Cap-Chat, le ministre de la Marine reconnaissait ainsi l'action humanitaire et la grande générosité de coeur des Gaspésiens :

«...il me fait plaisir d'ajouter une chose agréable dans l'accomplissement d'un devoir pénible : les gens de la région (...) ont fait preuve de beaucoup de charité et de bonté dans les circonstances, ainsi que dans l'autre incident d'il y a deux mois. Je crois savoir que ce ne sont pas des gens riches, ils ont peu à donner, mais ce dont ils pouvaient disposer, ils l'ont donné de tout coeur à ces gens encore plus mal lotis qu'eux.»⁴

Des doutes planent sur la défense du Saint-Laurent

Malgré les mesures prises et le renforcement des forces militaires aux camps de Rimouski, Matane et surtout Gaspé, plu-



Les naufragés des navires alliés secourus par les pêcheurs et ramenés dans des lieux plus sûrs. (Photo: Ian Tate, tirées de: Victory in the St. Lawrence (1984), de J.W. Essex).



sieurs citoyens doutent de la qualité et de la pertinence des moyens mis de l'avant pour défendre le Saint-Laurent.

«Tout nous laisse croire que le Saint-Laurent n'est pas défendu efficacement. On parle même actuellement de fermer le fleuve à la navigation océanique pour la durée de la guerre. Pourtant, tous les experts déclarent que la défense du fleuve serait facile. Le peuple a le droit de savoir pourquoi cette région vitale de notre pays est négligée, pourquoi elle ne semble pas intéresser outre mesure le ministre de la Marine (...) et seule une enquête royale pourrait nous permettre de connaître toute «la vérité à ce sujet.»⁵

La noirceur s'installe

A partir de l'automne 1942, des mesures strictes et sévères sont instaurées afin d'éviter que l'ennemi ne détecte toute forme de lumière sur la côte ou sur le Saint-Laurent. C'est la période d'obscurcissement - ou d'obscuration comme on le rapportait souvent à l'époque. Un journaliste du journal **Le Devoir**, en visite au début de l'été 1943, le constate ainsi :

«La Gaspésie est aux aguets et sur un pied de défense, comme on peut le juger par le «dim-out» (obscurcissement des phares des automobiles, des fenêtres, tout au long de la côte, dès la nuit tombante). Dès le pont du pittoresque village de l'Isle-Verte, on peut avoir une autre preuve éloquentes des mesures de protection prises par nos autorités militaires : des gardes armés exigent votre carte d'enregistrement national. L'on établira ainsi, à divers points de la route de la Gaspésie, des «road blocks» dont l'entrée sera surveillée et gardée par des représentants de l'armée de réserve, de la police provinciale et du Comité de Protection Civile. Partout, ailleurs, tant sur la côte qu'à l'intérieur, ces corps, de même que la Gendarmerie Royale du Canada et le Service de Guet Aérien coopéreront à la défense du pays.»⁶

La nervosité des gardiens de phare

Témoin privilégié de toute activité maritime, le gardien de phare voit ses habitudes de travail changer rapidement et sa nervosité augmente. Voici comment le gardien du phare de Pointe-au-

Père résume cette période :

*«Durant la guerre, le gardien de phare devait effectuer une surveillance aérienne. Aux heures convenues, ici c'était à 11 heures et 6 heures, on recevait un code transmis par la radio. Il fallait camoufler et cela nous rendait nerveux».*⁷

Les extraits précédents constituent des témoignages éloquentes du climat particulier et de l'atmosphère de crainte et de doute qui avaient envahi la vie quotidienne des habitants des deux rives, tant au cours de l'été 1942 qu'au cours des mois qui ont suivi les torpillages allemands.

Les propos qui suivent apportent un éclairage précieux sur les sévères conditions de navigation qui sévissaient alors sur le fleuve et le golfe du Saint-Laurent pendant la Deuxième Guerre mondiale. Ils font état également de la dangereuse présence des sous-marins allemands, et racontent le sauvetage des marins du navire grec ANASTASIOS, torpillé par le U-Boat U-132, tout juste en face de Cap-Chat, dans la nuit du 6 juillet 1942. Les extraits que nous rapportons sont tirés du texte intitulé *Un marin se raconte*, récit autobiographique du capitaine Edgar Jourdain, de Cap-Chat, un navigateur expérimenté et témoin oculaire de ces événements.⁸

Le témoignage du capitaine Edgar Jourdain

«Au début de la dernière guerre mondiale, après l'entrée en guerre du Canada, tous les navires canadiens, petits et grands, tombèrent sous les ordres du Contrôle naval. Le grand bureau était au port de Québec; il fallait se rapporter à chaque arrivée et à chaque départ. Nous recevions nos ordres sous enveloppes cachetées. Les instructions étaient sévères.

Au plus fort de la guerre, le Saint-Laurent devint infesté de sous-marins allemands. Les grands navires naviguaient en convois. Ces convois se formaient ordinairement en bas du Saguenay ou dans les passages de l'Île du Bic. Les bateaux de plus faible tonnage naviguaient plus près des côtes et ne devaient pas le faire de nuit. Aucune lumière de course ne devait s'allumer. Toutes les lumières dans les cabines des bateaux étaient bien camouflées. De ces directives, il

devenait dangereux de faire des abordages. Comme je naviguais sur la Côte-Nord de Betsiamites à Rivière-Moïsie cela me causait bien des soucis. Rendu à la Pointe-des-Monts, j'étais obligé de desservir les plus petites places, bateau ancré, et il y avait souvent du contretemps. J'ai souvent été obligé de naviguer la nuit surtout quand la température devenait mauvaise. J'ai eu un seul accident. Je suis venu en collision avec le bateau «MATANE» entre les Îles Caouis et l'entrée de Pointe-à-la-Chasse, à l'entrée de la baie de Sept-Îles. J'ai subi des dommages assez considérables : le «MATANE» était un bateau de fer. Nous nous sommes abordés par la joue, par babord. J'avais le devant du bateau passablement avarié et, étant bien chargé, j'avais peur que le bateau prenne l'eau. Je me suis heureusement rendu à Sept-Îles où j'ai débarqué la cargaison et, par la suite, je me suis rendu à Québec pour me faire réparer au chantier maritime de l'Île d'Orléans, chez Fillion. Après dix jours, j'étais prêt à prendre la mer. J'ai passé devant le Conseil naval qui m'a reproché d'avoir voyagé la nuit. Comme de raison je me suis expliqué, mais ce conseil n'a pas recommandé à la compagnie d'assurance de payer les réparations. Cela m'était bien égal.

De 1939 à 1945, la navigation était devenue très difficile. La guerre prenait de l'ampleur, et les sous-marins allemands, disait-on, remontaient le fleuve jusqu'à l'Île du Bic. Il y avait des restrictions sur les produits, la nourriture, etc. Les entrepreneurs étaient constamment sous surveillance. (...)

À chacun de mes voyages qui se terminait à Sept-Îles ou Moïsie, je traversais ensuite directement à Cap-Chat. J'étais toujours aux prises avec les restrictions du Service naval. Il était toujours nécessaire d'exercer une extrême prudence à cause des convois qui remontaient ou redescendaient le fleuve. On pouvait avoir des renseignements sur les mouvements des navires ou faire provision de combustible à même notre chargement ou notre approvisionnement. Nos ordres étaient de détruire les papiers et les directives que le bureau du Service naval nous avait remis au départ de Québec. J'ai vu un sous-marin une seule fois en traversant des Sept-Îles à Cap-Chat.

Il était en surface. Il a certainement eu connaissance de nous, principalement par le bruit du moteur. Il n'y avait pas à reculer. Nous avons passé à une faible distance de lui. J'ai toujours été sous l'impression qu'un sous-marin n'attaquerait pas un petit bateau de peu d'importance. La seule bonne raison aurait été d'obtenir des renseignements. (...) j'avais fait la traversée de Sept-Îles à Cap-Chat de jour; j'étais arrivé à Cap-Chat avant la nuit. À onze heures précises, un dimanche soir, un sous-marin attaqua un convoi juste en face de Cap-Chat et coulait des bâtiments. De la terre, nous entendions les détonations des batteries des bateaux d'escorte. Ce devait se passer à environ quatre milles des côtes. Aux petites heures, le lundi matin, j'ai participé au sauvetage des marins, de deux grandes chaloupes de sauvetage remplies de l'équipage du bateau torpillé. C'était un grand bâtiment grec. Ils étaient environ une vingtaine de chaloupes. Nous les avons recueillies dans les maisons privées.

J'étais à l'époque président de la Société canadienne de la Croix Rouge en temps de guerre. Après en avoir convenu avec le maire Louis Landry, nous avons entrepris les discussions avec les autorités du Service naval et, au plus tard le lendemain, ces marins étaient en route pour Québec, pour être par la suite rapatriés. Ce sont des souvenirs à se rappeler tout le reste de sa vie, surtout pour un marin.

À une autre date que j'ai oubliée, (...) une barge des Grands-Lacs, chargée de bois de pulpe, avait laissé le port de Gaspé pour Québec. Rendu en face du village Saint-Yvon en Gaspésie, (entre Cloridorme et Grand-Étang), un sous-marin lui lança une torpille. Étant du côté du large, bien entendu la torpille manqua sa cible, et alla faire explosion sur les roches du rivage à cet endroit. Tout ce qu'il y avait de vitres dans les maisons, en cet endroit pittoresque, volèrent en éclats, et tout le village fut plongé dans la consternation. Le sous-marin ne fit pas d'autre attaque. Pour quelle raison? je ne le sais pas. Les pêcheurs récupérèrent l'engin qui fut assez longtemps exposé dans le village près du grand chemin. Beaucoup de gens l'ont visité. La dernière fois que je l'ai vu, cet engin était exposé en permanence au magasin Eaton de Mon-

tréal qui probablement en avait fait l'acquisition.

Au plus fort des activités de cette dernière guerre, un débarquement en Gaspésie était possible. C'est pour cette raison que presque toutes les lumières étaient éteintes. Les phares des automobiles étaient camouflés à plus que la moitié. Les sous-marins espionnaient la nuit aussi près des côtes que possible et ils auraient même débarqué des espions vers la fin de 1944. En Europe, les Alliés avaient l'avantage et les Allemands entrevoyaient leur défaite. Ce fut un grand soulagement pour toutes les populations qui avaient souffert de cette guerre. Ici, au pays, les restrictions disparaissent, soit le rationnement des vivres comme le beurre, le sucre, la gazoline; le plafond des prix fut enlevé et la vie est redevenue normale. Le gouvernement canadien eut des reconnaissances envers les marins. Sur reconnaissance de service sur les bateaux sous le Contrôle naval, la plus grande majorité des marins ont reçu ce qu'on appelait un bonus de guerre. Un certain montant était donné en argent selon les mois ou même les années de service. Dans mon cas, j'ai reçu toute l'indemnité possible parce que j'avais continuellement navigué en zone dangereuse toute la durée de la guerre. Bien d'autres comme moi l'ont aussi reçue. La Marine marchande du Canada nous gratifia en plus d'un insigne que nous avions bien mérité accompagné d'un document où il était spécifié que seul le propriétaire pouvait le porter."

La chute d'un bombardier américain

Pour terminer ce chapitre commémoratif de la Bataille du Saint-Laurent, nous rapportons un autre type d'accident, soit la disparition dans le fleuve d'un avion bombardier américain, de type Hudson. L'incident est survenu le 4 octobre 1942 en face de Matane. Occupé par quatre américains, le bombardier effectuait un vol de reconnaissance au-dessus du fleuve Saint-Laurent. Relaté dès le lendemain dans **Le Soleil**, de Québec, cet étrange et tragique accident fait l'objet d'un reportage plus abondant, quelques jours plus tard, dans le **Progrès du Golfe** de Rimouski. Voici d'ailleurs l'intégral du texte :

«Aucune trace n'a été relevée du présumé bombardier Hudson qui serait tombé dans le fleuve à deux

milles en face du quai de Matane vers six heures dimanche soir. Les recherches poursuivies durant six heures consécutives, par un bateau monté par des officiers de la Gendarmerie Royale canadienne, n'ont permis de trouver aucun vestige de l'appareil ou de ses occupants. «Pas même une tache d'huile n'a été aperçue» a déclaré le capitaine du vaisseau. On en est presque à se demander si l'accident eut vraiment lieu, bien que des témoignages formels aient été donnés par plusieurs personnes dignes de foi.

Des jeunes gens, en particulier, ont affirmé avoir vu le gros appareil plonger, puis reparaître «comme une balle», ensuite, avant de disparaître sous les eaux.

Quelques rares personnes ont été témoins de l'accident qui se serait produit à un mille de la grève, en face du quai de Matane. En même temps que l'appareil qui aurait reparu à la surface à trois reprises successives pour disparaître ensuite définitivement. Tout ceci s'était passé en l'espace de quelques minutes.

Les témoins ont rapporté avoir vu des taches noires à la surface à la suite du plongeon de l'avion. On a prétendu qu'il s'agissait des survivants, lesquels auraient réussi à sortir de l'appareil en détresse. Ces taches auraient disparu peu après la disparition de l'avion lui-même.

La nouvelle de l'accident se répandit rapidement dans Matane et la région. Les autorités de l'aéroport de Mont-Joli furent averties presque immédiatement et les recherches commencèrent.

Deux avions se mirent à survoler l'endroit présumé de la tragédie et poursuivirent cette tâche jusqu'à l'obscurité complète. Un bateau muni de réflecteurs puissants a fait également des recherches qui se poursuivirent durant toute la nuit. Le lendemain matin les recherches ont repris par des avions mais il semble que l'on ait pas encore trouvé la trace des victimes ou de l'avion. La gendarmerie royale du Canada a collaboré aux recherches qui se sont poursuivies sans relâche.

*On a émis l'opinion qu'il s'agissait d'un bombardier
«Hudson» occupé par quatre aviateurs américains,
membres du C.A.R.C., dit-on.»⁹*

Des naufrages et des accidents maritimes

«De tous les temps, la navigation du Canada a été regardée comme une navigation très épineuse; elle l'est effectivement, mais ce n'est que les brumes qui la rendent telle. Les dangers réels, c'est-à-dire les hauts-fonds, îles et battures dangereuses, ne commencent que bien avant dans le fleuve, qui ne demande pas une pratique de longue haleine. Mais depuis le Grand Banc jusqu'au Bic, il faut une pratique qui ne peut s'acquérir que par une navigation de plusieurs années et une attention singulière».

(Pellegrin, "Mémoire sur la navigation du Canada", circa 1759)

Les eaux froides du golfe et du fleuve Saint-Laurent renferment des milliers de carcasses de bateaux et des milliers de marins, matelots, soldats, pêcheurs, capitaines, voyageurs ou plaisanciers. Depuis quelques centaines d'années, les grèves et battures du Saint-Laurent ont vu tant de bateaux s'échouer, se briser et se fracasser sur ses flancs! Les rivages du pays de Matane n'échappent pas à cette description. N'a-t-on pas prétendu que le toponyme «Matane» signifie «épave» en langue algonquaine!

Plusieurs raisons expliquent la fréquence ou l'abondance des naufrages maritimes. D'une part, une navigation rendue difficile par les éléments de la nature : brouillard, grande tempête de vent, glaces et courants capricieux. D'autre part, les longs délais mis pour construire des phares, installer des bouées et des communications

télégraphiques convenables, l'audace et la témérité des navigateurs, le non-respect des directives émises par les autorités sont autant de motifs pouvant expliquer les accidents maritimes.

Une litanie de naufrages et d'accidents maritimes

Certains naufrages survenus sur le fleuve Saint-Laurent demeurent parmi les plus grands de l'histoire maritime. Qu'il suffise de rappeler celui de la flotte de Sir Howenden Walker, le 22 août 1711, sur les récifs de l'Île-aux-Oeufs, entre Godbout et Pointe-aux-Anglais, et celui de l'EMPRESS OF IRELAND, à la hauteur de Sainte-Luce-sur-Mer, le 29 mai 1914. À eux seuls, ces deux naufrages ont causé la mort d'au moins 2000 personnes. D'autres, beaucoup moins spectaculaires, sont tout de même passés à l'histoire, à cause notamment des récits qu'ils ont engendrés. Nous pensons en particulier au naufrage du PREMIER, survenu face à Cap-Chat, le 4 novembre 1843. S'il a tant retenu l'attention de plusieurs éminents citoyens britanniques de l'époque, c'est que parmi les victimes, se trouvait le quartier-général du Deuxième Bataillon du Régiment Royal Britannique.¹

Afin d'illustrer cette facette tragique de la vie maritime, nous rappelons un grand nombre de naufrages qui se sont produits sur la côte du fleuve Saint-Laurent, dans la région de Matane qui, à l'image de certaines zones géographiques, telles l'Île d'Anticosti, la baie de Sept-Îles ou les Îles-de-la-Madeleine, constitue une zone propice aux naufrages et aux échouements.²

- 1739 : le SAINT JEAN, un petit navire d'environ 15 tonneaux, commandé par Joachim Vautour, de Rimouski, et accompagné de cinq membres d'équipage, s'échoue «entre le gros matanne et le petit matanne».
- 1845 : près de Les Capucins, le MONTREAL OF LONDON, et à Les Méchins, le WILLIAM BAYARD.
- 1846 : échouement d'un navire à Grosses-Roches, où plusieurs matelots meurent gelés.
- 1848 : naufrage et perte totale du FAME à un mille et demi à l'est de l'embouchure de la rivière Matane. Il était commandé par Alexander Smith, de Limerick (Irlande). L'enregistrement

officiel du naufrage fut fait le 13 décembre 1854 par le notaire P.L. Gauvreau, dans la maison de Dougald Fraser, seigneur de Matane. Les constatations d'usage sur l'état du navire en ruine ont été produites par George Ellis, maître charpentier de South Shields (Angleterre), et par Joseph Joncas, charpentier de Matane.³

- 22 juin 1852 : échouement en face de Petit Matane, et perte totale de deux navires, le TERRA NOVA et le JOHN FRANCIS. **(Le récit de leur naufrage est raconté plus loin dans le texte).**
- Décembre 1861 : naufrage du WEST à Sainte-Félicité.
- 15 octobre 1871 : le PRINCESS OF WALES, de Rangoon, en route de Québec vers Greenock, en Écosse, s'échoue à Grand Mitis.
- 5 décembre 1871 : la barque MARIE ELIZA de Québec, en route de Québec vers Marseille, s'échoue à la Grande Anse, près de Matane. **(Le récit du naufrage est raconté plus loin dans le texte).**
- 4 octobre 1872 : la barque VERITAS, de Belfast, s'échoue pendant un chargement de bois en face de Matane.
- 8 novembre 1872 : le bateau ATLAS, de Gothenberg, en route de Québec vers Londres, s'échoue à Baie-des-Sables.
- 13 novembre 1872 : la barque JANE, de Hayle, en route de Québec vers Falmouth, s'échoue à Rivière-Blanche.
- 25 avril 1874 : en route de Queenstown vers Montréal, le bateau VIKING, de Hull (Angleterre), s'échoue à Matane.
- 18 septembre 1875 : le SIAM, de Christiana, en route vers Waterford, s'échoue à environ six milles à l'ouest de Matane.
- 7 novembre 1875 : le DANIEL RANKIN, de North Shields, en

route de Québec vers Glasgow, s'échoue à environ sept milles à l'ouest de Matane.

- 20 juin 1876 : échouement partiel du HUMBER.
- 12 octobre 1877 : la barque VANGUARD, de New York, fait naufrage en face de Matane au moment où l'équipage le chargeait de bois destiné à Londres.
- 27 août 1888 : le BRADSBERG, tout près de Matane, entraîne dans la mort 15 membres d'équipage, tous des Norvégiens. Plusieurs d'entre eux sont enterrés au cimetière de Matane.
- 23 août 1914 : avaries et échouement à Sainte-Félicité du vapeur MONK SHAVEN, propriété de la Eskside Steam Company.

Afin de compléter cette liste, rappelons finalement trois derniers accidents maritimes de transatlantiques dont le naufrage aurait pu causer une catastrophe sérieuse ou des dommages matériels importants. Ces accidents sont survenus entre les années 1904 et 1909 près de Matane.

- 22 mai 1904 : le VANCOUVER, en route de Liverpool vers Montréal, s'échoue. Une des recommandations de l'enquête qui a suivi cet accident signalait la nécessité d'installer à Matane un «criard à brume», puisque la bouée déjà installée devenait d'aucune utilité dans un épais brouillard.
- 11 novembre 1906 : en pleine tempête de neige, le paquebot KENSINGTON, arrivant de Liverpool et se rendant à Québec et Montréal, s'échoue. **(Le récit du naufrage est raconté plus loin dans le texte).**
- 14 octobre 1909 : un autre paquebot en provenance de Liverpool - un vaisseau qui connaîtra d'ailleurs un triste sort en mai 1914 - l'EMPRESS OF IRELAND, frappe à la hauteur de Matane, un objet qui semble être une partie d'un navire échoué. L'EMPRESS est alors toué et réparé à

Rimouski, l'eau commençait à s'infiltrer dans le vaisseau.

Récits détaillés de naufrages

Le sort a voulu que deux superbes voiliers trois-mâts se soient échoués le même jour à l'est de la rivière Matane, plus précisément entre le Grand et le Petit Matane. À partir d'actes notariés, nous avons reconstitué le récit des voyages et des naufrages du TERRA NOVA et du JOHN FRANCIS.⁴

Le naufrage du TERRA NOVA (22 juin 1852)

Enregistré au port de Tonsberg, en Norvège, depuis le 24 avril 1851, le voilier TERRA NOVA, d'environ 400 tonnes, était commandé par Ole Pederson. Le bateau était la propriété de Peter Olsen et Mathaies Brataeis, deux marchands de Tonsberg. Nolisé par une compagnie londonienne, le TERRA NOVA venait au Bas-Canada prendre une pleine cargaison de larges et belles pièces de pin, pour le compte de William Price, marchand de Québec. Arrivé au Bic, le 22 mai 1852, le TERRA NOVA se dirige vers Papinachois sur la côte Nord pour prendre la cargaison. Le 19 juin, le vaisseau chargé à pleine capacité, quitte la rive nord et se dirige vers Rimouski pour procéder aux enregistrements nécessaires à la Maison de la douane. Le lendemain, par un temps pluvieux, un fort vent d'est et le brouillard qui s'élève, le TERRA NOVA quitte Rimouski pour Londres. Mais le brouillard s'épaissit, la navigation devient presque impossible, et finalement, le mardi 22 juin au matin, le navire touche les hauts-fonds «*par le travers de Petit Matane*».

Le brouillard persistant, le capitaine ordonne que la cargaison soit déchargée afin d'alléger le bateau et le remettre en état de naviguer. Peine perdue, puisque le vent ballotait la barque sur les récifs à un point tel que le TERRA NOVA ne peut reprendre la mer, son gouvernail et les mâts étant brisés trop sévèrement. Le 26 juin, à la demande du capitaine Pederson, le navire est inspecté par Dougald Fraser, seigneur de Matane et capitaine de la Milice. Ce dernier constate les dégâts, en fait une description détaillée, et recommande que la barque soit touée jusqu'à Québec pour y subir des réparations majeures.

Le naufrage du JOHN FRANCIS (22 juin 1852)

Le JOHN FRANCIS, un trois-mâts de 362 tonnes, avait navigué sur plusieurs mers du monde; il était enregistré depuis le 21

mars 1835 au port de Cork, en Irlande. L'équipage devait posséder une longue expérience de la navigation, l'acte notarié consulté étant truffé de détails et de précisions qui prouvent hors de tout doute, la qualité et le sérieux d'Henry Deaves, le maître commandant du JOHN FRANCIS, assisté dans ses fonctions par Edward Long, Thomas Perkins et William Herring.

Parti le 18 avril 1852, le JOHN FRANCIS, propriété des marchands John et Beascroft Carroll, de Cork, se dirige vers Québec qu'il atteint le 24 mai. Équipé avec tout le matériel et les instrumentations les plus modernes à l'époque, le JOHN FRANCIS prend, au port de Québec, une précieuse cargaison de bois, dont voici le détail : 250 pièces de madriers de pin, 40 pièces de chêne, 30 pièces d'orme, 8 pièces de frêne, 2678 pièces de pin, 10 199 douves et 24 pièces de sapin. Cette cargaison, d'une très grande valeur commerciale, était destinée au marchand L.P. Daly, de Cork, en Irlande.

Le bateau quitte Québec le 15 juin, après s'être enregistré au bureau de la douane. Entre le 15 et le 21 juin, la navigation ne cause pas de problèmes, le temps est beau et le vent calme. Mais le 21 juin, le vent et le brouillard s'élèvent. Au matin du 22 juin, l'épais brouillard rend la navigation très difficile, et ce jour-là, le JOHN FRANCIS s'échoue à environ un mille et demi à l'est de l'embouchure de la rivière Matane.

Entre le 23 juin et le 3 juillet, le commandant Deaves, aidé de son équipage et d'habitants de Matane embauchés pour l'occasion, déploie les plus grands efforts pour remettre à flot le bateau et surtout sauver la précieuse cargaison de bois. Ce fut peine perdue. Le voilier, une fois délesté de sa cargaison, se fracasse sur la rive, rendant les mâts et les instruments de navigation inutilisables.

Le naufrage de la MARIE ELIZA (5 décembre 1871)

Cette belle barque à voiles, d'une longueur de 162 pieds et d'une jauge de 888 tonneaux, avait été construite à Québec, au cours de l'année 1871, par Narcisse Rosa, le célèbre constructeur de navires. En plus d'en avoir été le constructeur, Rosa en était également propriétaire.⁵

Fraîchement sorti du chantier maritime, la MARIE ELIZA connaît une vie bien éphémère puisqu'à son premier voyage, elle est victime des glaces à la hauteur de Baie-des-Sables, et abandonnée par la suite à Matane par son capitaine et son propriétaire spéciale-

ment descendu de Québec, venu au secours de sa barque. Le récit complet du naufrage est raconté par Narcisse Rosa lui-même dans l'ouvrage qu'il a fait paraître en 1897. Résumons-le en quelques mots.

Commandé par le capitaine J.B.L. Carrière, le beau-fils de Rosa, le navire faisait le voyage de Québec vers Marseille. À la hauteur de Baie-des-Sables, il est pris sérieusement dans les glaces lors d'une violente tempête de neige. Les passagers sont ramenés dans des conditions difficiles au village. Le capitaine lui-même fait cette pénible traversée. Une fois, les passagers au chaud chez les habitants de la côte, le capitaine retourne à son navire, mais le navire ne l'a pas attendu. Il a filé vers l'est, et le capitaine doit revenir à terre. Le lendemain, il se rend en voiture à Matane accompagné du propriétaire du navire qui l'avait rejoint ayant été avisé de la mésaventure. Et c'est à la Grande Anse de Matane qu'il le trouve échoué à dix-neuf pieds d'eau. Il décide de l'abandonner et embauche un gardien provisoire pour le surveiller. Mais la tempête est forte et les vents violents poussent la MARIE ELIZA encore plus à l'est. Elle s'échoue à Rivière-au-Renard et on apprend que des pillards l'ont visitée. Finalement, vers la fin janvier 1872, le navire se brise sur la côte de l'Île Saint-Pierre et Miquelon.

Voilà comment cette barque nouvellement construite a terminé ses jours à la dérive dans le golfe du Saint-Laurent.

Le naufrage du KENSINGTON (11 novembre 1906)

Le naufrage du KENSINGTON sur le barchois de Matane, le dimanche 11 novembre 1906, vers 8 heures du matin, a fait les manchettes des quotidiens du Québec pendant plusieurs jours. Des dizaines d'articles lui ont été consacrés. Nous verrons comment ce naufrage spectaculaire aurait pu avoir de graves conséquences pour l'environnement marin.

Le naufrage du KENSINGTON se situe dans le sillage dévastateur d'une violente tempête qui avait commencé dans le golfe du Mexique le 18 octobre précédent. La force et les dégâts de cet ouragan se sont faits cruellement et douloureusement sentir dans toutes les contrées maritimes du Nord-Est du Canada et des États-Unis. Les navires échoués et les marins morts se comptaient par centaines. «La tempête a vraiment été l'une des plus terribles que nous ayons eu depuis de longues années», rapportait **La Presse**, le 12 novembre 1906, «et elle laissera longtemps des souvenirs terribles dans les mémoires».⁶

Lors de cette tempête, le KENSINGTON, l'un des plus beaux transatlantiques de l'époque - «un magnifique palais flottant», propriété de la compagnie Dominion Line - s'échoue sur le barachois de Matane. Parti de Liverpool le 1^{er} novembre, le vaisseau, un quatre-mâts jaugeant 5 645 tonnes, comptait 615 passagers et 150 membres d'équipage. Il était commandé par le capitaine Morle, un capitaine au long cours de 25 ans d'expérience et qui naviguait sur le fleuve Saint-Laurent depuis trois ans.

À l'annonce de la nouvelle, ordre a été donné à tous les navires de porter secours au paquebot en détresse à Matane. Le GASPESIEN propriété du capitaine Emile Bouchard de Québec, et qui faisait la liaison Gaspé-Québec, fut le premier bateau arrivé sur les lieux, vers 10 heures du matin. Un grand nombre de passagers du KENSINGTON sont aussitôt rescapés (dans des conditions très difficiles) par le GASPESIEN et ramenés à Québec. Les autres le seront par le ROUVILLE et ramenés vers Rimouski, où les attendent des trains de l'Intercolonial et du Pacifique Canadien, spécialement affectés, pour les conduire à Québec ou Montréal.

Impos-
sible

Presque tous les passagers du KENSINGTON étaient des immigrants venus s'établir au Canada. Ainsi, «300 d'entre eux sont importés par l'Armée du Salut»... «une centaine d'ouvriers sont importés par M. Smart et viennent travailler à la construction du Grand Tronc-Pacifique».

Un mot sur la question de l'environnement marin. La cargaison du KENSINGTON se composait de 3 000 tonnes de chlorure de chaux (du calcium, en fait). Dans la position précaire où se trouvait le navire, voilà un produit encombrant! Afin de faciliter les manoeuvres de renflouement et d'allègement du navire, il avait été décidé de jeter par-dessus bord cette cargaison trop lourde et plutôt embarrassante dans les circonstances. Mais la nouvelle de ce projet de délestage ayant atteint la côte, la consternation s'empare de plusieurs citoyens. Le député du comté de Gaspé, le docteur J.L. Lemieux en fut avisé et fit parvenir immédiatement au ministre de la Marine la dépêche suivante :

«Essayez d'empêcher l'équipage du KENSINGTON de jeter par-dessus bord plusieurs milliers de tonnes de chlorure de chaux qui se trouvent sur ce navire. Cette chaux détruirait les pêcheries, l'un de nos meilleurs revenus nationaux, sur nos côtes.»

Il est rapporté que le ministre a donné suite à la requête du

député de Gaspé et qu'il a averti la compagnie en ce sens. On ne peut dire si c'est l'intervention politique ou le changement dans la force et la direction des vents qui ait modifié la décision du capitaine, mais une chose est certaine : la cargaison est finalement demeurée sur le navire. Deux jours plus tard, le KENSINGTON est toué vers Québec par le LORD STRATHCONA.

Lors de l'enquête du naufrage, des témoins ont mentionné que le phare de Matane n'était peut être pas ce qu'il devait être et qu'un phare flottant à cet endroit serait préférable à un sifflet d'alarme. Ces témoignages concordent avec l'opinion répandue d'alors auprès des pilotes et des marins d'expérience que le fond du fleuve est très rocailleux près de la côte de Matane.⁷

Le naufrage du B.F. (14 mai 1952)

De tous les récits de naufrages que nous venons de relater, aucun n'avait une incidence directe avec des navigateurs de la région. Mais le naufrage du B.F., le 14 mai 1952, vers 2 h 30 dans la nuit, près de la baie de Métis, entraîne dans la mort dix marins, dont six de Les Méchins, un de Les Capucins, un de Matane, un de Rimouski et un de Grandes-Bergeronnes. Parmi ceux-ci, trois frères, propriétaires du navire, le capitaine Charles-Noël Bernier de Matane, Georges-Enoch, premier maître et Réal, deuxième ingénieur, de Les Méchins, tous trois fils du capitaine Charles Bernier.

L'épave du navire n'aurait jamais été localisée. Du moins, si elle le fût, c'est un secret bien gardé. C'est comme si ce naufrage n'avait jamais été expliqué ou élucidé. Quarante ans plus tard, des questions nombreuses demeurent sans réponse. Des faits contradictoires sont rapportés. Nous avons entendu et noté beaucoup de commentaires et d'observations; nous avons également lu les récits rapportés dans la presse nationale ou régionale, mais nous n'avons pas consulté le rapport officiel de l'enquête.

En dépit des informations accumulées, l'éthique propre au chercheur en histoire commande la prudence dans l'interprétation de ce naufrage. Notre degré d'accumulation et de connaissance des faits n'est pas suffisamment élevé pour permettre des interprétations. Nous pourrions tout au plus soulever plusieurs hypothèses. Nous nous limiterons à rapporter, sans ajouter de commentaires, le récit de ce naufrage tel qu'il le fut en 1952.

De tous ceux que nous avons consultés, il nous a semblé que le texte paru dans **La Voix de Matane** est celui qui décrit le mieux ce

«funeste naufrage». Voici donc ce texte reproduit presque intégralement.⁸

NAUFRAGE DANS LE SAINT-LAURENT

On craint d'enregistrer 10 pertes de vie

La goélette B-F de Bernier et Frères de Matane, commandée par le capitaine Charles-Noël Bernier, a bel et bien coulé dans le Saint-Laurent dans la nuit du 13 au 14 mai dernier. Les pièces que les vagues ont poussées sur la rive, entre Métis et Matane, ne laissent plus de doutes sur le naufrage de ce navire.

L'équipage de dix hommes, y compris le capitaine, a-t-il pu fuir avec une chaloupe de sauvetage et être recueilli par un autre navire? Voilà qui est chose possible, mais cet espoir, s'évanouit maintenant que quinze jours nous séparent de la tragédie et qu'aucune nouvelle n'est parvenue à aucune station de sans-fil.

(...)

La goélette «B.-F.» avait été achetée de Marine Industries de Sorel l'an dernier. C'est une ancienne barge de fer du gouvernement fédéral qui portait alors le «No 6». Entre temps elle a appartenu à la Branch Line Ltd de Montréal qui l'opéra sous le nom de «Roseleaf». Elle mesurait 160 pieds de long par 32 pieds de large. Son tirant d'eau étroit de 11.5 pieds. Lorsque les frères Bernier en firent l'acquisition ils l'équipèrent pour le transport du bois après avoir obtenu un important contrat de la St-Lawrence Corporation. Elle pouvait transporter de 500 à 550 cordes de bois à pulpe et faisait la navette constamment entre les ports de la Gaspésie et de Matane et Trois-Rivières.

L'épouse du capitaine, Mme Charles-Noël Bernier, de Matane, eut les dernières nouvelles de son mari le 13 mai dernier alors qu'il quittait Marsoui pour Trois-Rivières. Aussitôt arrivé à destination il lui donnait régulièrement de ses nouvelles, mais elle ne s'inquiéta pas outre mesure cette fois de ne pas en recevoir. La goélette devait revenir à Matane six jours plus tard et elle attendait. Le 19 passa sans qu'elle

reçut de nouvelles et bien que rongée par l'inquiétude, elle conservait l'espoir qu'une nouvelle allait arriver d'une heure à l'autre.

Durant ce temps, les riverains de Métis à la Baie-des-Sables recueillaient chaque jour, sur la grève, des pièces que la mer emportait. On trouva ainsi une ceinture de sauvetage aux initiales de la goélette, une rame, un cylindre à gaz, une toile de chaloupe, des pièces de bois peintes et quelques centaines de cordes de bois à pulpe. Toutes ces découvertes étaient étranges, mais comme personne ne parlait de naufrage ou d'accidents maritimes, ces objets furent classés parmi ceux que les vagues apportaient chaque jour sur les grèves.

Les événements changèrent après le 19 mai. La nouvelle commençait à circuler concernant la disparition de la «B.-F.». Les riverains de Baie-des-Sables se rappellèrent ce qu'ils avaient trouvé et ils en prévinrent la famille Bernier. Celle-ci identifia tous les objets comme ayant appartenu à la goélette. Les rames, la toile de chaloupe et le cylindre à gaz provenaient de Marine Industries où la «B.-F.» avait été équipée. Les pièces de bois peintures provenaient aussi de la goélette. Il fallait se rendre à l'évidence d'un naufrage, mais l'équipage avait-elle eu le temps de fuir en chaloupe pour atteindre la Côte Nord ou être recueilli par un autre navire? Ce fut l'espoir auquel on s'accrocha, espoir qui s'évanouit aujourd'hui.

Après plusieurs jours d'attente et d'inquiétude, la famille Bernier communiqua avec le service des pilotes à Pointe-au-Père et avec les stations de sans-fil, mais chaque demande de renseignements était suivie de la réponse : pas de nouvelle.

Les pilotes de la Pointe-au-Père se souviennent de la nuit du 13 au 14 mai. Les vagues étaient fortes et le vent soufflait avec rage. Tous les navires en service enregistrèrent des retards de 8 à 10 heures sur leur horaire. La goélette «B.-F.» était faite de fer et n'émergeait lorsque chargée, que de quelques pieds. Elle a pu couler à pic sans qu'aucun membre d'équipage ait pu mettre chaloupe à la mer.

Le mystère continue d'entourer la disparition de la goélette «B.-F.» dont personne ne semble avoir eu de nouvelles depuis le 13 mai dernier. Cette goélette, propriété de la compagnie Bernier et Frères de Matane dont elle portait les initiales, était commandée par le capitaine Charles-Noël Bernier et avait, en plus de son commandant un équipage de dix hommes. Elle était affectée au transport du bois à pulpe entre la Gaspésie et Trois-Rivières pour le compte de la St-Lawrence Corporation.

Dans l'après-midi du mardi 13 mai, la goélette «B.-F.» laissait le quai de Marsoui, en Gaspésie avec un chargement de 500 cordes de bois, pour Trois-Rivières. Le vent qui était alors plutôt modéré s'éleva pour, au cours de la nuit, souffler en ouragan. Des marins qui étaient au large cette nuit-là rapportent que ce fut la plus forte tempête du printemps.

Une autre goélette, la «Comté de Matane», (sic) a fait la rencontre, dans la nuit du 13 au 14 mai de la goélette «B.-F.». Tout à coup, ses lumières de course disparurent, mais personne ne s'en inquiéta, car un banc de brume pouvait obstruer la vision. Depuis, personne n'a vu la «B.-F.»

Après ce voyage aux Trois-Rivières, la goélette du capitaine Bernier devait revenir à Matane pour le 19 mai afin de prendre un autre chargement. Le 19 passa sans que les familles des marins aient de nouvelles. Un autre voyage devait être fait le 26 à Sainte-Félicité, mais encore là, aucune nouvelle du navire et de son équipage.

Entre temps, la famille du capitaine Charles-Noël Bernier fut informée de la découverte d'une ceinture de sauvetage, portant les initiales «B.-F.». Cette découverte fut faite sur la grève de Métis. Durant le même temps, d'assez grandes quantités de bois à pulpe venaient s'échouer sur la grève de Baie-des-Sables, bois qui aurait fait parti de la cargaison de la «B.-F.»

On conçoit l'inquiétude des familles des marins de cette goélette dont on est sans nouvelles depuis

quatorze jours. D'habitude, le capitaine Bernier informait sa famille de tous les déplacements de son navire et depuis le 13 mai, aucune nouvelle.

La disparition de la «B.-F.» fait le sujet de conversations de tous les navigateurs de la région. Certains sont d'avis qu'elle a coulé à pic avec tout son équipage.

Les membres d'équipage du B.F. étaient:

- Charles-Noël Bernier, 32 ans, capitaine, de Matane.
- Georges-Enoch Bernier, 28 ans, premier maître, de Les Méchins.
- Réal Bernier, 25 ans, deuxième ingénieur, de Les Méchins.
- Lucien Verreault, 34 ans, deuxième maître, de Les Méchins (beau-frère des frères Bernier)
- François Langelier, premier ingénieur, de Grandes-Bergeronnes.
- Émile Blais, troisième ingénieur, de Rimouski.
- Arthur Fournier, cuisinier, de Les Méchins.
- Grégoire Bouchard, matelot, de Les Méchins.
- Maurice Parent, matelot, de Les Méchins.
- Normand Beaudoin, 21 ans, matelot, de Les Capucins.



Document photographique unique et exclusif: le B.F. au quai de Marsoui, en novembre 1951. Retenons de l'histoire et de l'aventure du B.F. cette belle image chargée de vie, pleine d'action, symbole du labeur et de la ténacité des navigateurs et des ouvriers de la mer. La photo a été prise par Rachel Bernier, la fille du capitaine Charles Bernier. L'auteur remercie sincèrement Mme Bernier d'avoir autorisé la publication de ce "trésor de famille".

La bénédiction du “Matane” (31 juillet 1938)

La mise en service du navire MATANE a suscité un très grand intérêt parmi la population matanaise et engendré un sentiment de fierté dans le monde maritime régional.

Propriété de la Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent Limitée, le MATANE fut en opération de juillet 1938 à décembre 1961. Vingt-quatre saisons de navigation, d'avril à décembre, sept jours par semaine, entre le port de Matane et la Côte-Nord.

Construit aux chantiers de Marine Industries de Sorel, d'où il en était sorti le 14 mai 1938, le MATANE avait fait l'objet, ce jour-là, d'une sobre cérémonie de bénédiction en présence notamment de sa marraine, dame Hermance Levasseur, épouse de J.-Arthur Desjardins, industriel de Matane.

D'abord prévues pour dimanche le 5 juin, les grandes cérémonies officielles de bénédiction ont finalement eu lieu à Matane, le dimanche 31 juillet. Des dizaines d'invités d'honneur et une foule considérable de Matanais et des citoyens de toutes les paroisses avoisinantes ont participé à cette fête, venus accueillir avec joie ce bateau que l'on qualifiait d'«aussi coquet que confortable».

Afin de perpétuer à notre mémoire cet événement heureux, nous proposons la lecture de deux comptes rendus de cette fête collective. Le premier souligne la présence des nombreux invités, dont un «clergé nombreux», et vante abondamment les qualités mécaniques du navire. Le second article, au contenu plus religieux, souligne les hommages que l'église de Matane a rendus à deux invités de marque, le délégué apostolique Mgr Mozzoni et le nouveau vicaire apostolique du Golfe du Saint-Laurent, Mgr N.-A. Labrie.

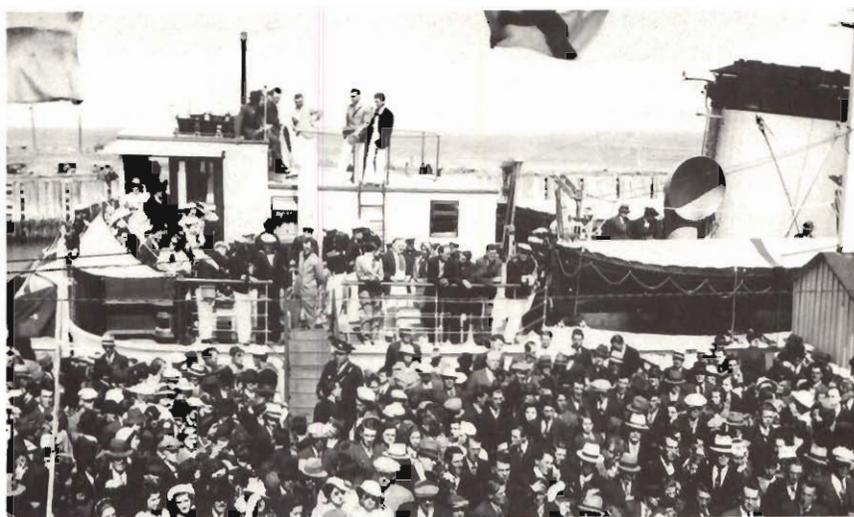
LA BÉNÉDICTION DU «MATANE»

L'Église et l'État se sont unis de nouveau, dimanche, dans le port de Matane, pour assister à la bénédiction du nouveau navire à moteur "Diezel Sulzer", le MATANE, de la Cie de Transport du Bas Saint-Laurent, qui fera désormais le service entre la jolie ville dont il porte le nom et l'immense territoire de la Côte-Nord.

La bénédiction du MATANE a permis à de nombreuses personnalités d'évoquer en ce jour historique des souvenirs intéressants sur les débuts de la Cie de Transport du Bas Saint-Laurent et ses progrès depuis sa coopération avec la Clarke Steamship Company. Tous ont rendu hommage à ces deux compagnies qui ont donné au Bas Saint-Laurent des services de navigation qui font honneur à notre province.

À 2 heures 30, M. le chanoine Victor Côté, curé de Matane, revêtu de ses habits de prélat, accompagné d'un nombreux clergé, en tête duquel on remarquait deux évêques, a béni le nouveau navire, après avoir adressé des prières au Ciel pour que le MATANE vogue toujours heureusement sur la grande route du St-Laurent et soit un facteur de progrès économique pour les populations des deux rives de notre grand fleuve.





Photos illustrant une partie de la foule venue admirer et visiter le MATANE, le dimanche 31 juillet 1938, au port de Matane. (Archives de La Voix Gaspésienne, Matane.)



Dans l'assistance, aux premiers rangs de toute la population de Matane, on remarquait Son Excellence Mgr F.-X. Ross, Évêque de Gaspé, Son Excellence Mgr Napoléon-A. Labrie, Évêque de Limata et Vicaire Apostolique du Golfe St-Laurent, l'hon. M. Onésime Gagnon, ministre des Mines, de la Chasse et des Pêcheries dans le gouvernement Duplessis, l'hon. M.

Bona Dussault, ministre de l'Agriculture de la province, l'honorable M. Pierre-F. Casgrain, député fédéral de Charlevoix-Saguenay et président de la Chambre des Communes du Canada, l'hon. Paul Sauvé, président de l'Assemblée législative de Québec, M. J.-A. Lapointe, député fédéral de Matane, M. le Dr Arthur Leclerc, député provincial de Charlevoix-Saguenay, M. H.-D. Langlais, député provincial des Îles-de-la-Madeleine, M. A. Dubé, député de Rimouski, M. Jean Bruchési, sous-secrétaire de la Province, M. le Dr Jean Grégoire, sous-ministre provincial de la Santé, etc. La Cie de Transport du Bas Saint-Laurent était représenté par M. J.-A. Brillant, son président, et M. Arthur Desjardins, de Matane, un de ses directeurs.

M. Desmond-A. Clarke, président de la Clarke Steamship Company dont la coopération avec la Cie du Bas Saint-Laurent a si largement contribué au progrès de cette dernière, représentait sa compagnie à la bénédiction. M. Clarke était accompagné de son fils, M. Brock Clarke.

Le MATANE était décoré à profusion pour la circonstance. Le navire a fait l'admiration de toute l'assistance. Le colonel Raoul Fafard, maire de Matane, a félicité le président Brillant et les directeurs de la Cie de Transport du Bas Saint-Laurent de la magnifique apparence de leur navire.

L'hélice du MATANE est actionnée par un moteur Sulzer développant 700 chevaux-vapeur à 340 tours par minute. Inutile d'être expert en moteur Diesel pour remarquer la simplicité frappante de ce moteur. Deux leviers suffisent pour effectuer toutes les manoeuvres de démarrage et de changement de marche. Le moteur forme un bloc solide, dans lequel tous les organes, bien protégés, sont insérés de façon rigide. Suivant la tendance de plus en plus nette en ce qui concerne les moteurs marins, le Sulzer est du cycle à deux temps. La maison Sulzer fait d'ailleurs figure de pionniers pour le développement des moteurs à deux temps. En effet, dès 1906, Sulzer exhibait à l'Exposition universelle de Milan le premier moteur Diesel réversible à deux temps. Le moteur du MATANE est

à pistons replongeurs, refroidis à l'huile. Ce type de moteur Sulzer a, dès sa mise en service, il y a sept ans, rapidement gagné la faveur du public.

Les représentants de Sulzer pour le Canada, MM. C.-O. Monat et Compagnie Limitée, en ont récemment installé dans le NORTH GASPE, construit pour la Clarke Steamship Company par la David Shipbuilding de Lauzon, le KAM, un remorqueur construit pour l'Abitibi Power and Paper Co., par le Canadian Vickers Ltd et divers autres navires en chantier. Ce type de moteur a acquis la faveur des compagnies de navigation qui maintiennent des services rapides sur la Manche, entre l'Angleterre et le continent. Une variante, plus poussée et spécialement allégée, du même moteur a été adoptée par les marines nationales et la plupart des grandes puissances maritimes, pour certains bâtiments de guerre spéciaux.

La maison Sulzer et ses nombreux licenciés ont construit, jusqu'à ce jour, des moteurs Diesel qui totalisent plus de six millions de chevaux-vapeur. Cette année, les moteurs en construction ou en commande atteignent le chiffre record de plus d'un million de chevaux-vapeur. De nombreux vaisseaux, circulant sur les Grands Lacs et le St-Laurent, sont propulsés par des moteurs Sulzer, tels le CHICAGO TRIBUNE, le FRANQUELIN, de la Quebec and Ontario Transportation Co. et les quatre remorqueurs de l'Abitibi Power and Paper Co. construits l'un chez Canadian Vickers Ltd à Montréal et les autres aux Marine Industries de Sorel, dont M. Joseph-A. Simard est le président. C'est à ces derniers chantiers que le MATANE a été construit lui-même.

On le voit, rien n'a été épargné pour faire du nouveau navire de la Cie de Transport du Bas St-Laurent un des plus solides de la grande route fluviale de notre province.

C'est du reste la politique de la Cie de Transport du Bas Saint-Laurent et celle de la Clarke Steamship Company. On sait que le président Desmond Clarke a réussi le premier à assurer à la Côte-Nord et à toute la rive sud du bas du fleuve qui va jusqu'en Gaspésie

des services de navigation de tout premier ordre. Le président Brillant a obtenu les mêmes résultats en faisant construire des bateaux solides et qui sont sous la direction de marins canadiens-français éprouvés, comme les membres des équipages des navires battant le pavillon Clarke.

Immédiatement après la bénédiction du MATANE, dimanche après-midi, une réception a eu lieu à la résidence de M. Arthur Desjardins, directeur de la Cie de Transport du Bas Saint-Laurent, et madame Desjardins, qui fut la marraine du nouveau navire lors de son lancement, à Sorel.

À 6 heures, hier soir, tous les invités à la cérémonie de l'après-midi se réunissaient de nouveau dans le port de Matane pour assister au départ du JEAN BRILLANT, un autre navire de la Cie de Transport du Bas St-Laurent.

Le JEAN BRILLANT avait été mis à la disposition de Son Excellence Mgr N.-A. Labrie, le nouveau Vicaire Apostolique du Golfe St-Laurent, qui partait pour Hâvre St-Pierre, pour son intronisation dans sa cathédrale.

(...)

* * * *

HOMMAGE DE MATANE AU DÉLÉGUÉ APOSTOLIQUE ET À MGR LABRIE

Le passage de Monseigneur Labrie et de Monseigneur U. Mozzoni, à Matane, a donné lieu à une magnifique cérémonie religieuse, dimanche matin, en l'église de cette ville. M. le chanoine Victor Côté, curé de Matane, avait invité le nouveau vicaire apostolique du Saint-Laurent à célébrer la grand-messe. Monseigneur le chargé d'affaires de la délégation apostolique assistait. L'officiant était accompagné de Mgr O.-L. Caron, curé de Cap-Chat, comme archiprêtre.

Les diacres et sous-diacres d'honneur étaient M. l'abbé Edgar Miville, curé de New Richmond, et M. l'abbé Antoine Gagnon, professeur au séminaire de Rimouski. Les diacres et sous-diacres d'office étaient M. l'abbé Paul-Émile Michaud, vicaire à Matane et M. l'abbé Ludger Trépanier, curé de St-Jean de Brébeuf.

M. le chanoine Côté a présenté les hommages de l'assistance au nouveau vicaire apostolique et à Monseigneur Mozzoni, faisait allusion aux liens de vie spirituelle et d'amitiés qui unissent de plus en plus étroitement la population des deux rives du St-Laurent.

Parmi un clergé très nombreux, on remarquait le R. Père Louis-Philippe Gagné, Eudiste, curé de Baie-Comeau, M. l'abbé Luc Sirois, missionnaire de la Côte-Nord, M. l'abbé Alfred Poulin, neveu de Mgr Labrie, M. l'abbé Georges-Henri Roy, du collège de Ste-Anne, M. l'abbé W. Cannon, de l'Université Labal, M. l'abbé Joseph Chénard, de Ste-Anne-des-Monts, M. l'abbé Charles Morin, professeur au Séminaire de Rimouski, M. l'abbé Ed. Côté, aumônier de Matane, M. l'abbé Z. Desrosiers, vicaire à Cap-Chat.

Le programme musical, exécuté par la chorale de Matane, a été fort apprécié. La messe harmonisée, de Marzo, a été chantée avec un ensemble parfait et une richesse de voix qui eut charmé les auditoires les plus sévères. M. Corbeil, directeur artistique du poste radiophonique de Rimouski, a chanté «O Salutaris», M. l'abbé Adrien Gagnon était maître de chapelle et Mlle Irma Stevenson touchait l'orgue.

* * * *

Béni par le Dieu des Hommes ou béni par le Dieu de la Mer, le MATANE a navigué sans failles, à tous les jours durant vingt-quatre saisons consécutives. Fait d'autant plus remarquable, le MATANE a été commandé durant toutes ces années (sauf la dernière) par un seul capitaine, soit Joseph Hovington, le «Maître à bord après Dieu». Une fidélité remarquable et un service de qualité par tous les temps, toutes les mers et dans toutes les conditions.



L'équipage du SEPT ISLES TRADER. De gauche à droite: Jules Jourdain, matelot; Arthur Crousset, capitaine et commandant de la goélette; Edgard Jourdain, capitaine et propriétaire de la goélette; Roger Pelletier, premier maître; Fernand Dugas; Albini Chénard, cuisinier, et Fernand Jourdain. Le chef ingénieur, Octave Pelletier, n'apparaît pas sur la photo. (Photo: Le Petit Journal, Montréal. Collection du capitaine Jules Jourdain)

Un voyage à bord du “SEPT ISLES TRADER” au mois de juillet 1944

Que ce soit sur le MARCO POLO, du capitaine Elzéar Heppell, sur la PUCELLE D'ORLÉANS du capitaine Christophe Chouinard ou sur le ST LAURENT TRADER du capitaine Robert Jourdain, pour ne nommer que ces goélettes et capitaines, des scènes comme celles que nous rapportons se sont déroulées des centaines et des centaines de fois sur la Côte-Nord et la Basse Côte-Nord depuis plus d'un siècle. La plupart des villages de ces régions ont été ravitaillés par les goélettes jusqu'au cours des années 1960, et les localités à l'est de Natashquan le sont encore par le RELAIS NORDIK.

L'absence d'une route carrossable le long de la côte exigeait ainsi cette activité maritime essentielle. En 1944, par exemple, la route ne se rendait qu'à Baie-Comeau. Le tronçon routier Baie-Comeau–Sept-Îles ne fut complet qu'en 1961. C'est dire toute l'importance du ravitaillement par bateau. L'arrivée de la goélette dans tout petit village côtier était souvent l'objet d'une fête, et faisait courir les habitants vers le navire, porteur de nouvelles et de marchandises de toutes sortes.

Les extraits que nous proposons sont tirés de l'article intitulé “Intéressant voyage en goélette”, paru en trois volets dans l'hebdomadaire de Montréal, **Le Petit Journal**, à l'été 1944. L'auteur de l'article, le journaliste Robert Prévost, accompagné d'un photographe, était monté à bord de la goélette SEPT ISLES TRADER, propriété du capitaine Edgar Jourdain de Cap-Chat, et commandée par le capitaine Arthur Crousset, de Les Méchins. Le voyage s'est déroulé entre le 21 juillet et le 5 août 1944.

Dans le texte de présentation de cet article, l'auteur rappelle, en ces termes, que *«le but du voyage, c'était de décrire à nos lecteurs l'importance de la navigation fluviale et la vie saine et laborieuse de*

ces marins qui, dans l'ombre, poursuivent une tâche aussi indispensable que virile.»

Voici donc l'extrait choisi qui raconte l'arrivée de la goélette-magasin à Baie-Comeau, où le journaliste découvre d'ailleurs une ville-champignon qui «respire la propreté et la joie de vivre». L'extrait permet également de situer l'atmosphère qui règne lors de cet événement qu'est la «traite» dans un petit village côtier.

Arrivée à Baie-Comeau

*C'est le soir, à la tombée du jour, que le SEPT ISLES TRADER est venu se frôler au quai de Baie-Comeau. Pendant que l'équipage se livrait à la «traite» - un commerce bien particulier à la Côte-Nord - nous parcourions rapidement les rues de cette ville-champignon qui a surgi de la forêt avec une rapidité semblable à celle d'un polichinelle surgissant d'une boîte-surprise. Ce centre industriel est l'oeuvre d'un seul homme, le colonel Robert R. McCormick, magnat de journaux américains et propriétaire de la chaîne **Chicago Tribune**. Il faut bien, par ces temps modernes, s'enfoncer en pleine forêt pour trouver une municipalité où les taxes sont inconnues et que les panneaux-réclames peinturlurés n'enlaidissent pas! Tout y respire la propreté et la joie de vivre et les ouvriers des grands centres comme Montréal et Québec devraient bien envier ceux de Baie-Comeau qui, au sortir de l'usine, se retrouvent en pleine nature pittoresque, face au fleuve ou à un flanc de montagne couvert de conifères. Les architectes-paysagistes à qui a été confié le soin de concevoir la future ville ont réussi à lui donner cette apparence de cité-jardin qui n'a pas l'habitude de voisiner la grande industrie. La majorité des maisons n'abritent qu'une famille et les enfants grandissent dans l'atmosphère la plus saine qui soit.*

Une heure pour visiter Baie-Comeau, c'est bien peu; mais c'est suffisant pour en rapporter la plus favorable impression. Le SEPT ISLES TRADER doit poursuivre sa course et, comme son itinéraire nous conduira dans chaque village, il faut bien se rembarquer.

Comme Baie-Comeau constitue le terminus de la

route carrossable qui longe la côte, il va de soi que la navigation reste le seul moyen de communication à la portée de tous les villages, municipalités et postes situés en bas de ce centre industriel jusqu'à la côte labradorienne. Il en résulte un commerce fluvial singulièrement pittoresque : la «traite» et les goélettes-magasins qui la pratiquent ont reçu le nom de «traiteurs».

Un événement

La visite du «traiteur» est pour chaque hameau un événement important, car le bateau transporte des denrées de toutes sortes, - fruits, légumes, viandes et diverses douceurs dont devraient autrement se passer les gens de ces lointaines régions. Des goélettes assurent aux pêcheurs et aux chasseurs un service presque régulier; elles s'approvisionnent généralement en Gaspésie, puis font la navette entre les deux côtes. D'autres, que le transport du fret conduit jusqu'à Montréal et à Québec, complètent leur cargaison à même les entrepôts ou les magasins de ces villes et distribuent ensuite les précieux aliments en retournant dans le bas du fleuve.

Les bateaux accostent partout où des quais les invitent; ailleurs, ils jettent l'ancre au large et les villageois, qu'un coup de sirène a avertis, se précipitent dans des embarcations et viennent s'approvisionner à bord. Le troc des marchandises ne s'engage pas avant l'échange de nouvelles et c'est toujours à des oreilles avides que le capitaine apprendra que Joséphine, la fille de Jos Untel, des Ilets-Jérémie, a convolé avec Baptiste, le garçon du père Toine Telautre, de Betsiamites.

Dès que ce précieux aliment des inoffensifs commérages a été satisfait, les toiles s'enlèvent et laissent voir aux habitants de la côte, les produits les plus rares : une caisse de pamplemousses juteux étalera son jaune tendre à côté du rouge brillant des paniers de «cerises de France»; en sautant, le couvercle d'une boîte révélera une bonne douzaine de jambons fumés et dorés, tandis que dans un coin se tiennent, attachés par paquets, carottes, navets, betteraves,

etc. Le capitaine en profitera pour troquer ou acheter un chien, afin de contenter tel ami de Québec qui le lui aura demandé, et il le lui livrera à la prochaine montée.

Le moteur du cabestan se met tout à coup en marche. C'est qu'il y a un baril de gasoline à déposer sur le quai ou au fond d'une chaloupe ou à monter sur le pont d'une lourde caisse de beau saumon rutilant, fraîchement enseveli dans de la neige de l'hiver précédent.

Quoi? Il y a de la belle truite? Le cuisinier du bord, romaine en mains, en pèse scrupuleusement une demi-douzaine, qu'il nous présentera au dîner dans les blancs couverts en fer émaillé bordés de bleu. La «traite» est terminée; pourtant, les clients s'attardent et jasant encore entre deux bouffées. Un matelot relie au cabestan la chaîne de l'ancre. C'est le signal du départ. Un vieux pêcheur s'approche du capitaine : «Dites donc, quand vous retournerez sur la côte sud, feriez-vous porter ce saumon à ma cousine, la grosse Berthe, à la Petite-Tourelle?» Le capitaine accepte avec le sourire.

Déjà le Diésel a repris son ronronnement; le retardataire saute dans son embarcation, en libère l'amarre, et, de la main nous souhaite bon voyage.

Nous sommes en route pour un autre poste où les mêmes scènes se répéteront, avec la même camaraderie, la même confiance mutuelle, le même empressement.

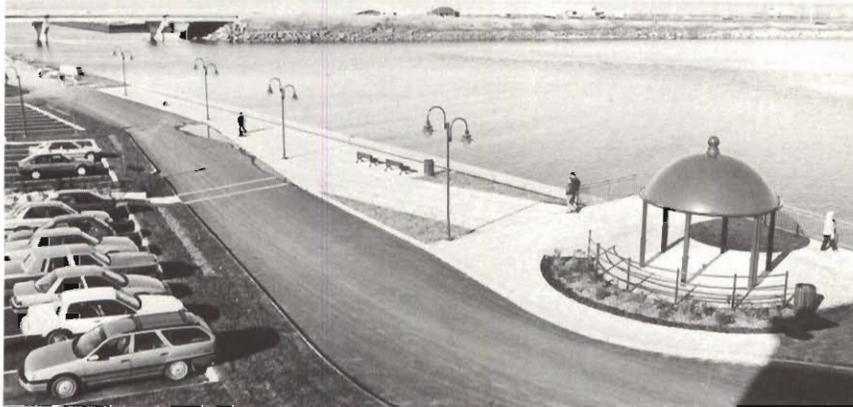
Comme l'a déjà fait remarquer un auteur, la clientèle, dans les grandes villes, se déplace souvent sur des distances considérables pour s'approvisionner aux magasins; sur la côte nord, c'est le magasin, c'est la goélette qui vient de loin et qui présente à l'oeil franc du pêcheur et du chasseur l'attrait simple mais irrésistible de ses étalages.

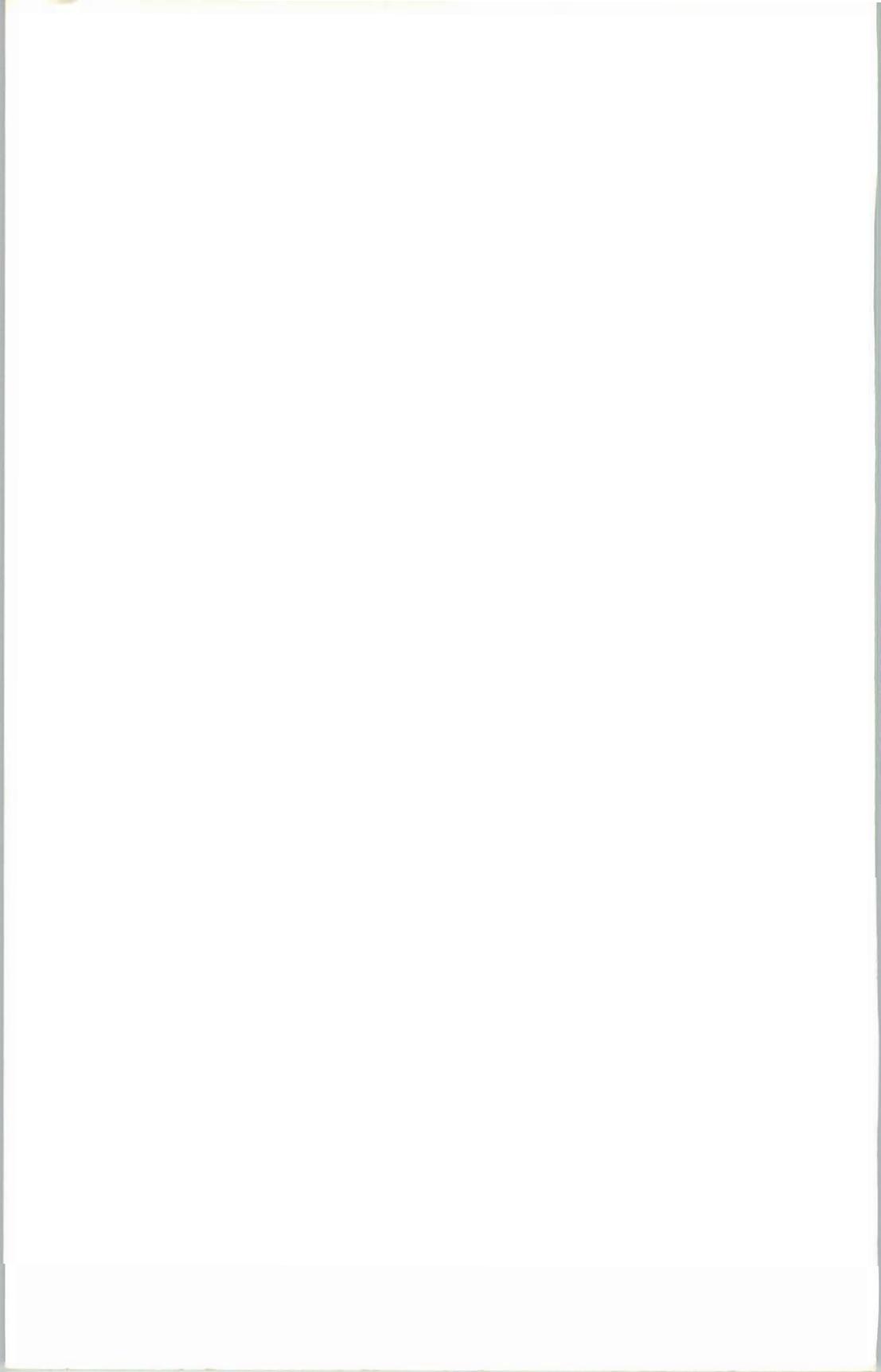
ANNEXE 2

Une promenade pour les navigateurs, les capitaines, les marins et tous les amants de la mer

Au cours de l'année 1991, la Ville de Matane a réalisé un important projet à caractère touristique et à forte saveur d'interprétation maritime. Partie intégrante d'un projet plus global qui vise la consolidation et la valorisation d'un axe géographique naturel, soit le lien entre le fleuve Saint-Laurent et la rivière Matane, la Promenade des Capitaines est un parc linéaire de près d'un kilomètre, une rue piétonne bordée d'arbres, d'aires de repos et de kiosques d'interprétation. Elle longe la rivière à partir de son embouchure, au Vieux port et se poursuit jusqu'au barrage Mathieu-D'Amours, la passe migratoire à saumon et le parc des Îles. Des kiosques d'interprétation du patrimoine maritime de la région de Matane permettent au promeneur de mieux comprendre et de situer le contexte historique des premières explorations, l'importance de la navigation fluviale en période de colonisation du territoire, les liens économiques très forts qui ont uni l'industrie forestière et la navigation à partir de Matane, et l'intensification du trafic maritime vers la Côte-Nord. Enfin, cet aménagement majeur et tout à fait original rend hommage à plusieurs familles de capitaines de navires du pays de Matane.

Photo: Romain Pelletier, La Voix Gaspésienne, Matane





REMERCIEMENTS

L'auteur remercie sincèrement les membres des familles de capitaines pour leur collaboration par des entrevues, le prêt de documents et de photographies :

Cairy Anderson, Québec
Dr Denis Bernier, Matane
Madeleine Bernier, Saint-Anaclet
Monique Bernier, Mont-Joli
Pierre Bernier, Rimouski
Rachel Bernier, Mont-Joli
Cap. Paul-Emile Blais, Québec
Denis Blouin, Rimouski
Simone Blouin, Matane
Cap. Jean-Eudes Bouchard, Matane
Sylvine Castonguay, Rimouski-Est
Sr Gertrude Chouinard, s.c.i.m., Québec
Cécile Côté, Matane
Germaine Desrosiers, Petit Matane
Cap. Fernand Dugas, Les Méchins
Cap. Laurent Gagné, Matane
Georges-Emile Guimond, Matane
Cap. Gaétan Forbes, Longueuil
Cap. Fernand Hovington, Pointe-aux-Trembles
Françoise Hovington, Matane
Edouardine Hovington, Dollard-des-Ormeaux
Suzanne Hovington, Kirkland
Cap. Jules Jourdain, Matane
Lucette Jourdain, Matane
Cécile Legendre, Matane
Bernadette Lévesque, Baie-des-Sables
Cap. Robert Molloy, Matane
Cap. Henri Piuze, Matane
Cap. Raynald Tremblay, Rimouski
Suzanne St-Laurent, Les Méchins

Mes remerciements vont également aux personnes et organismes suivants pour le prêt de photographies et pour les renseignements obtenus :

Daniel Bérubé, Rimouski
Claude Canuel, Matane
Gilles Gagné, Matane
Clermont Gaudin, Matane
Hilaire Journault, Matane
Romain Pelletier, Matane
Robert Prévost, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot
Donald Tremblay, Pointe-au-Père
La Société d'histoire et de généalogie de Matane
La Ville de Matane
La Voix Gaspésienne, Matane

Enfin, mes remerciements s'adressent à Gilles Cantin, de Rimouski pour une collaboration spéciale, et à Michèle Rouleau, pour sa précieuse collaboration dans la correction et la révision des textes.

BIBLIOGRAPHIE

Chapitre I - UNE PÉRIODE D'EXPLORATIONS ET DE TENTATIVES D'ÉTABLISSEMENT

1. DE CHARLEVOIX, **Histoire et description générale de la Nouvelle-France**, Paris, Nyon et Fils, 1744. Éditions Elysée, Montréal, 1976. Tome I, p. 3.
2. CASSON, Lionel and al., **Mysteries of the Past**, New York, American Heritage Publishing Co., 1977, p. 19.
3. TRUDEL, Marcel, **Initiation à la Nouvelle-France**, Montréal et Toronto, Holt, Rinehart et Winston, 1971, pages 3 à 11.
4. CARTIER, Jacques, **Voyages de découvertes au Canada, entre les années 1534 et 1542**, Québec, William Cowan et Fils, 1843. Réédition: Éditions Anthropos, Paris, 1968, p. 29.
5. BIGGAR, H.P., **Voyages of Jacques Cartier**, Ottawa, Archives publiques du Canada, 1924, 330 pages.
6. Nous aimerions dissiper une ambiguïté qui ne respecte pas le fait historique. Dans la **Monographie de Matane**, d'Antoine Gagnon, éditions de 1945 et 1977, respectivement aux pages 53 et 59, il est rapporté que la rivière de Caën désigne la rivière Matane. Les spécialistes reconnaissent plutôt que la rivière Caën est la Rivière aux Outardes, sur la Côte Nord. Le texte du Routier, de Jean Alphonse (1542) dit bien: «La pointe d'Ongéar, et les Monts Notre-Dame qui sont au côté sud de l'entrée du fleuve, sont Nord et Sud; et le travers d'une terre à l'autre est de dix lieues; et ici est la plus grande largeur de la mer. La pointe d'Ongéar (Pointe des Monts) et la Rivière de Caën gisent Est et Ouest; et elles sont éloignées de douze lieues.» Voir: **Voyages** de Jacques Cartier, p. 83-84.
7. Sur l'origine des expéditions rochelaises aux Terres Neuves, la consultation des deux livres suivants est indispensable: Musset, **Les Rochelais à Terre-Neuve 1550-1789**, La Rochelle, chez l'Auteur, 1899, et TROCMÉ Étienne et DELAFOSSE Marcel, **Le commerce Rochelais de la fin du XV^e siècle au début du XVII^e**, Paris, S.E.V.P.E.N., 1952.
8. BÉLANGER, René, **Les Basques dans l'estuaire du Saint-Laurent**, Montréal, Les Presses de l'Université du Québec, 1971, p. 146.
9. BÉLANGER, René, **Les Basques**, p. 146
10. CHAMPLAIN, Samuel de, **Les Voyages**, Édition C.H. Laverdière, Québec, G.-E. Desbarats, 1870, Réédition: Éditions du Jour, Montréal, vol. 3, p. 107.
11. LESCARBOT, Marc, **Histoire de la Nouvelle-France**, Toronto, The Champlain Society, 1911, Livre troisième, p. 419.
12. MUSSET, Georges, **Les Rochelais à Terre-Neuve 1500-1789**, chez l'Auteur, La Rochelle, 1899, page 29.
13. CARTIER, Jacques, **Voyages de découverte au Canada, entre les années 1534 et 1542**, page 5.
14. MUSSET, Georges, op. cit., page 28.
15. TROCMÉ, Etienne et DELAFOSSE, Marcel, **Le commerce rochelais de la fin du XV^e siècle au début du XVII^e**, Paris, S.E.V.P.E.N., 1952, page 166.
16. LEBLANT, Robert et DELAFOSSE, Marcel, «Les Rochelais dans la vallée du Saint-Laurent (1599-1628)», dans **Revue d'Histoire de l'Amérique française**, vol. X, no 3, décembre 1956, page 339.
17. TRUDEL, Marcel, **Histoire de la Nouvelle-France, Tome II. Le comptoir (1604-1627)**, Montréal et Paris, Fides, 1966, page 189.
18. GANONG, W.F., «Crucial Maps in the Early Cartography and Place - nomenclature of the Atlantic Coast of Canada», dans **MSRC**, 3^e série, vol. 31 (1937), page 341.
19. LEE, David, «Les Français en Gaspésie, de 1534 à 1760», dans **Lieux**

- historiques canadiens: **Cahiers d'archéologie et d'histoire**, no 3, Ottawa, 1972, page 46.
20. TRUDEL, Marcel, op. cit., page 193.
 21. TROCME, E. et DELAFOSSÉ, M., op. cit., page 167.
 22. CHAMPLAIN, Samuel de, op. cit., page 238.
 23. Archives Publiques du Canada, MG6, A2, **Minutes Chesneau, 1616-1632**.
 24. LEBLANT, R. et DELAFOSSÉ, M., op. cit., pages 342-353.
 25. TRUDEL, Marcel, op. cit., page 424.
 26. CHAMPLAIN, Samuel de, op. cit., vol. 3, page 3.
 27. LEE, David, «Les Français en Gaspésie, de 1534 à 1760», Ottawa, Parcs Nationaux et des Lieux Historiques, **Cahiers d'archéologie et d'histoire**, no 3, 1973, p. 34.

CHAPITRE II - LA SEIGNEURIE DE MATANE SOUS LE RÉGIME FRANÇAIS

1. BOUDREAULT, Léon, **Faits nouveaux sur la Seigneurie de Matane**, Société d'histoire de Matane, 1982, p. 31. Cette description complète et détaillée de l'évolution historique de la Seigneurie de Matane doit être considérée comme le livre-maître par excellence sur le sujet. Pour traiter de la famille D'Amours, nous puisons à cette source essentielle.
2. Les éléments biographiques de Denis Riverin sont extraits du **Dictionnaire biographique du Canada**, Tome I, Québec et Toronto, Presses de l'Université Laval, 1967, pp. 600-602. L'auteur de la biographie de Riverin est Cameron Nish.
3. RIVERIN, Denis, «Mémoire sur la pesche», **Collection de documents manuscrits relatifs à la Nouvelle-France, Tome I**, p. 347.
4. Lettre de Champigny au Ministre de la Marine, Québec, 16 novembre 1686, dans **Collection des documents manuscrits, Tome I**, p. 371.
5. DE CHARLEVOIX, ouvrage cité, p. 540.
6. **Rapport de l'Archiviste de la Province de Québec (RAPQ) - 1927-1928**, p. 10.
7. Lettre de Frontenac au Ministre, Québec, 17 novembre 1689, dans **RAPQ - 1927-28**, p. 24.
8. FAUTEUX, J.N., **Essai sur l'industrie au Canada sous le régime français, Vol. II**, Québec, Imprimeur du Roi, 1927, p. 509.
9. Lettre du Roi (Louis XIV) à Frontenac, Versailles, 7 avril 1691, reproduit dans **RAPQ - 1927-28**, p. 54.
10. Lettre du Roi (Louis XIV) à Frontenac, Versailles, 7 avril 1692, reproduit dans **RAPQ - 1927-28**, p. 87.
11. SIEUR DE BOUCAULT, «État présent du Canada» (1754), dans **RAPQ - 1920-1921**, p. 30. De plus, dans un Mémoire de 1758 adressé au Ministre de la Marine, le Marquis de Montcalm reconnaît l'utilité et la situation géographique propice pour occuper des bâtiments à la pêche à la morue, du loup-marin, etc. Voir **RAPQ 1923-1924**, p. 19.

CHAPITRE III - LA PÉRIODE DE FONDATION VÉRITABLE DE MATANE

1. BOUDREAULT, Léon, ouvrage cité, pp. 242-243.
2. Ibid. p. 91.
3. Ibid. p. 111-112.
4. BAYFIELD, H.W., **The St Lawrence Pilot, Comprising Sailing Directions for the Gulf and River, Vol. 1**, Fourth Edition, London, 1860, p. 94. La traduction du texte a été assurée par l'auteur.
5. Ces extraits sont ceux de l'historien John E. Hare, qui a rédigé la présentation

de l'édition de 1978 du livre de Joseph Bouchette, **Description topographique de la Province du Bas Canada avec des remarques sur le Haut Canada et sur les relations des deux provinces avec les États-Unis de l'Amérique**, Londres, W. Faden, 1815. Ce livre fut réédité par les Éditions Élysée, Montréal, 1978.

6. BOUCHETTE, Joseph, **The British Dominions in North America, or a topographical and Statistical Description of the Province of Lower and Upper Canada**. 2 volumes, London, Longmans, 1832, pp. 318-321.
7. BOUDREAULT, Léon, ouvrage cité, p. 195.

CHAPITRE IV - LES ASSISES DE LA VOCATION MARITIME DE MATANE

1. Archives publiques du Canada, **Customs 1857, no 1403**. Lettre du 12 octobre 1857, Archives du Commerce et des Communications.
2. La partie du chapitre relative aux phares de Matane a été écrite en collaboration avec Alain-Serge Ouellet et Roch Lauzier.
3. Le phare de Louisbourg est le plus vieux phare construit au Canada et le deuxième plus vieux construit en Amérique du Nord. Il fut détruit par les Anglais, en 1758, lors de l'attaque de la forteresse.
4. CANADA, **Documents de la Session, 1873**, 6e année, vol. 4, no. 8, annexe 36, pp. 346-347.
5. CANADA, Ministère de la Marine et des Pêcheries, **Rapport annuel 1874**. «Specification for Light House Tower and Small Dwelling House for Matane», et **Documents de la Session, 1875**, 8e année, p. 26.
6. CANADA, **Documents de la Session, 1875**, p. 49.
7. D'ici la fin du texte relatif aux phares de Matane, nous avons puisé nos renseignements auprès des sources suivantes: **Documents de la Session, Années 1873, 1879, 1883, 1884, 1885, 1887, 1890, 1895, 1905, 1906, 1907 et 1911**, et **Notice to Mariners, Années 1877, 1881 et 1904**.
8. Pour relater ces souvenirs vécus à l'époque du dernier gardien de phare, nous avons obtenu la collaboration des enfants de M. Camil McKinnon.
9. Archives publiques du Canada, **Collection nationale des cartes et plans, no H2/340**, Matane 1878 et V3/340, Matane 1878.
10. Archives publiques du Canada, Travaux publics, **RG11**, v. 2993.
11. Archives publiques du Canada, **Répertoire des ministères canadiens depuis la Confédération. 1er juillet 1867 - 1er avril 1973**, Ottawa, 1974, p. 14.
12. Archives publiques du Canada, **Collection nationale des cartes et plans, no F340-Matane 1880 et H2/340-Matane 1880**.
13. Archives publiques du Canada, **Collection nationale des cartes et plans, no B5 185 - R52 - 544 - Matane 1882**.
14. GAGNON, Antoine, **Monographie de Matane**, édition 1945, pp. 212-213.
15. **Délibérations du Conseil du Village Saint-Jérôme-de-Matane**, séance du 3 janvier 1898.
16. Nos informations sur la Hammermill Paper Company sont puisées aux sources suivantes: Archives de la Société d'histoire de Matane, BROOKES I.S., ouvrage cité, p. 249, et auprès de la compagnie même (toujours existante à Erié, Pennsylvanie).
17. Chambre des Communes, intervention de James Horace King, ministre des Travaux publics, 9 mars 1923.
18. Une résolution du Conseil du Village Saint-Jérôme-de-Matane fut passée à cet effet le 6 février 1922.
19. Chambre des Communes, intervention de François Pelletier, 9 mars 1923. Tout le débat précédant le vote a été reproduit dans **Le Progrès du Golfe**, Rimouski,

édition du 16 mars 1923.

20. BÉLANGER, Jules et al., **Histoire de la Gaspésie**, Montréal, Boréal Express/ Institut Québécois de la Recherche sur la Culture, 1981, pp. 522-593.

CHAPITRE V - LES FORCES VIVES DE L'ÉCONOMIE MARITIME DE MATANE

1. «Loi accordant à la ville de Matane des pouvoirs additionnels», 12 George VI, chap. 67. Loi sanctionnée le 11 mars 1948.
2. **La Voix de Matane**, 14 septembre 1950, p. 1
3. La lettre de Victor St-Louis a été reproduite dans **La Voix Gaspésienne**, édition du 27 avril 1956, p. 12.
4. Nous désirons signaler que le Conseil d'orientation économique du Bas St-Laurent avait préparé un mémoire pour défendre l'aménagement d'un port d'hiver dans le Bas Saint-Laurent et l'établissement d'un service de traversier-rail. La mémoire reprenait l'essentiel des propos de Victor St-Louis. Voir **L'Action catholique**, 25 avril 1958.
5. **L'Action catholique**, 1er septembre 1959.
6. **La Voix Gaspésienne**, 31 décembre 1964, p. 1.
7. Ministère des Transports du Québec, **Le Traversier CAMILLE MARCOUX**, Québec, 1974, 31 pages. Brochure publiée à l'occasion de la bénédiction du traversier le 14 décembre 1974.
8. La nationalisation des services de traversiers avait fait l'objet d'une des recommandations du rapport du BAEQ (Bureau d'Aménagement de l'Est du Québec) sur les transports, publié fin août 1965.
9. LALONDE VALOIS LAMARRE VALOIS ET ASSOCIÉS, **Étude de transport de l'Est du Québec, Rapport général**, Montréal, 1970. Cette étude avait été commandée par le ministère de l'Expansion Économique Régionale du Canada, page C 23-12.

CHAPITRE VI - HOMMAGE AUX CAPITAINES

1. À part les entrevues, les documents obtenus des capitaines ou de membres des familles de capitaines, nous avons consulté les publications suivantes pour rédiger les biographies:
 - DION, D. et VERREAULT, V., **Bribes d'histoire méchinoise**, Rimouski, 1980.
 - FORBES, Diane C., **Petite histoire des Forbes**, Ed. Panache, Matane, 1985.
 - FOURNIER, Robert, **Baie-des-Sables 1869-1969**, Comité du Centenaire, Rimouski, 1969.
 - **La Côte Nord** (Baie-Comeau) et **La Voix Gaspésienne** (Matane) — deux hebdomadaires.
 - SOCIÉTÉ D'HISTOIRE ET DE GÉNÉALOGIE DE MATANE, **Dossiers d'archives et de fichiers de familles**.
 - VILLE DE MATANE, **Dossier administratif sur les Capitaines** constitué à partir d'un sondage fait auprès des familles de capitaines (décembre 1989).

CHAPITRE VII - LA BATAILLE DU SAINT-LAURENT (ÉTÉ 1942)

1. Les ouvrages consultés sont: BROOKES, I.S., op. cit.; CASTONGUAY, J., «La Bataille du Saint-Laurent», dans **Perspectives**, 26 juin 1982 et ESSEX, J.W. **Victory in the St. Lawrence**, The Boston Mills Press, Erin, 1984, et l'article de Louis Trépanier, «1942: La Bataille du Saint-Laurent», dans **Revue d'histoire du Bas Saint-Laurent**, vol. IX, no 3, pp. 85-96.

2. Déclaration du Ministre de la Marine faite le 13 mai 1942.
3. Débats de la Chambre des Communes, 15 mai 1942.
4. Débats de la Chambre des Communes, 13 juillet 1942.
5. Discours de Hormidas Langlais, le 25 octobre 1942, tiré de l'article de Louis Trépanier. précédemment cité au point 1.
6. DEBIEN, Lucien, **Le Devoir**, 22 juin 1943, cité dans L. Trépanier.
7. Témoignage cité dans **Une lumière sur la côte**, Pointe-au-Père, 1982, p. 202.
8. JOURDAIN, Edgar, **Un marin se raconte**, paru dans **La Voix Gaspésienne** (Matane), à l'été 1978.
9. **Le Progrès du Golfe** (Rimouski), 9 octobre 1942.

CHAPITRE VIII - DES NAUFRAGES ET DES ACCIDENTS MARITIMES

1. DARTNELL, George R., **A Brief Narrative of the Shipwreck of the Transport «Premier», near the North of the River St Lawrence, On the 4th November 1843**, London, Jeremiah How, 1845. De superbes lithographies ajoutent à la narration l'atmosphère tragique de l'événement.
2. La liste a été reconstituée à partir d'informations puisées notamment dans: GAGNON, Antoine, ouvrage cité, pp. 321-325, LAFRANCE Jean, **Les épaves du Saint-Laurent (1650-1760)**, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 1972, pp. 113-115; et dans: BROOKES Ivan S., ouvrage cité, pp. 248-249.
3. Archives nationales du Québec, Rimouski, Greffe de Pierre-Louis Gauvreau, acte no 712.
4. Archives nationales du Québec, Rimouski, Greffe de Pierre-Louis Gauvreau, actes no 400, 401, 403, 404.
5. ROSA, Narcisse, **La construction des navires à Québec et ses environs - Grèves et naufrages**, Québec, Imprimerie Léger Brousseau, 1897, pp. 176-181.
6. **La Presse** (Montréal), édition du 12 novembre 1906, p. 1.
7. **Le Progrès du Golfe** (Rimouski), 30 novembre 1906 p. 2.
8. **La Voix de Matane**, édition du 29 mai 1952, p. 1.

CHAPITRE IX : LA BÉNÉDICTION DU «MATANE» (31 juillet 1938)

1. Les deux articles sont tirés de l'hebdomadaire **Le Progrès du Golfe**, édition du 5 août 1938, page 2.

ANNEXE 1 : Un voyage sur le «SEPT ISLES TRADER» (juillet 1944)

L'extrait cité est tiré de l'article de Robert Prévost: «Intéressant voyage en goélette», paru dans l'hebdomadaire **Le Petit Journal**, de Montréal, édition du 30 juillet 1944, page 17.

Survol historique des principaux événements maritimes de la région, **La tradition maritime de Matane** aborde également des thèmes comme la Bataille du Saint-Laurent, les naufrages, les accidents maritimes et l'importance de la navigation vers la Côte-Nord. Enfin, une partie unique et exclusive : l'**Hommage aux capitaines** décrit la vie de près de 50 capitaines de goélettes, de bateaux de passagers et de navires marchands qui ont vécu, ou vivent encore, dans la région comprise entre Baie-des-Sables et Les Méchins, en Gaspésie.

Louis Blanchette s'intéresse depuis plusieurs années à l'histoire régionale. Des études universitaires en Histoire (Sherbrooke) et en Développement régional (UQAR-Rimouski) l'ont convaincu de la nécessité de diffuser davantage la richesse et la diversité de l'histoire locale et régionale.



Le premier phare de Matane a été construit en 1873. Le phare actuel (photo) date de 1907. Depuis 1951, il ne sert plus à la navigation; converti en bureau d'informations touristiques par la Société d'histoire de Matane, il est maintenant la propriété de la Ville de Matane depuis 1964.

Photo : courtoisie de Serge Payeur, photographe professionnel de Matane.

ISBN-2-9802958-0-9