Document generated on 07/16/2025 8:10 a.m.

Continuité

CONTINUITÉ

# Pilotes du Saint-Laurent
## Le fleuve dans le creux de la main

Jean Leclerc

Number 89, Summer 2001

Les héritages du fleuve

URI: https://id.erudit.org/iderudit/15769ac

See table of contents

Publisher(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (print)
1923-2543 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Leclerc, J. (2001). Pilotes du Saint-Laurent : le fleuve dans le creux de la main. *Continuité*, (89), 33–36.

Tous droits réservés © Éditions Continuité, 2001

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

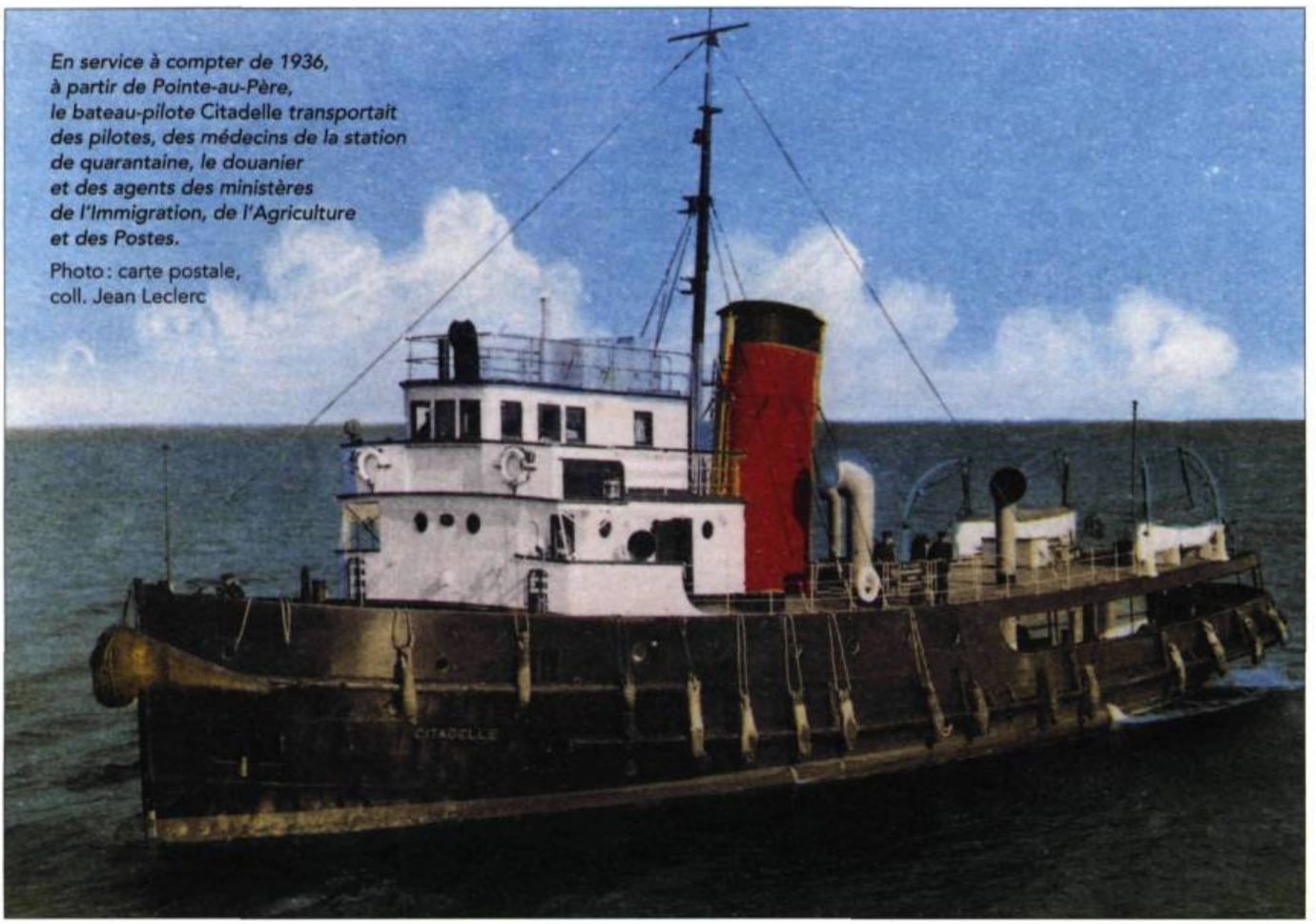
PILOTES DU SAINT-LAURENT

# Le FLEUVE dans le *creux de la main*

*Spécialistes des conditions locales de navigation, les pilotes du Saint-Laurent assurent depuis plus de 350 ans la sécurité du transport fluvial. Entre Les Escoumins et Montréal, ils indiquent au timonier les directions de navigation pour mener les navires à bon port. Le fleuve, ils le connaissent comme le creux de leur main.*

*par Jean Leclerc*

En se promenant au bassin Louise, le visiteur pourra lire l'inscription suivante sur un monument discret à l'intersection des rues Abraham-Martin et Dalhousie: « Ce monument rappelle au passant Abraham Martin, dit l'Écossais, premier pilote du Roy sur le Saint-Laurent et laboureur des plaines illustres qui portent son nom. »
Dévoilée par la Canadian Pacific Company le 12 mai 1923, l'œuvre du sculpteur Henri Hébert et de l'architecte

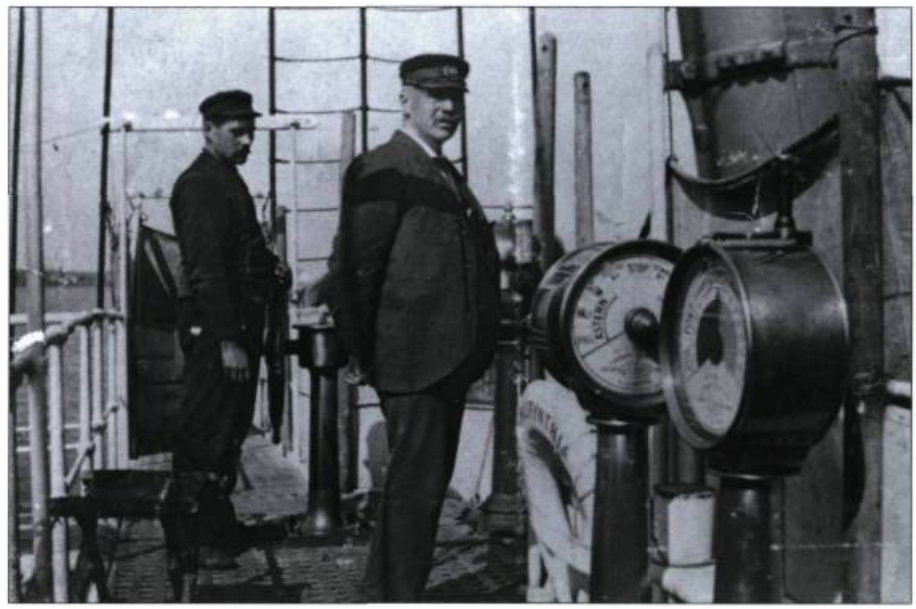



*En service à compter de 1936, à partir de Pointe-au-Père, le bateau-pilote* Citadelle *transportait des pilotes, des médecins de la station de quarantaine, le douanier et des agents des ministères de l'Immigration, de l'Agriculture et des Postes.*

Photo: carte postale, coll. Jean Leclerc

J. Roxburgh-Smith a été érigée près du hangar de marchandise 28 sur la jetée du bassin Louise. Sur le papier du Neptune Hotel, côte de la Montagne, Bona Dussault, pilote et vice-président des Pilotes unis de Montréal, avait écrit ce jour-là : « Nous avons cru de notre devoir de mêler notre voix [...] au concert qui s'élève aujourd'hui pour fêter la mémoire de celui qui fut le premier à affronter les dangers de notre fleuve pour conduire au port de Québec les premiers navires à visiter notre colonie. »

C'est ainsi que, parmi les pilotes du roi, la tradition a retenu le nom d'Abraham Martin, né en France en 1589 et arrivé au Canada vers 1620. Quelques décennies plus tard, le 27 décembre 1647, un acte du notaire Claude LeCoustre identifiait Abraham Martin comme « pilote royal en Nouvelle-France ». Décédé le 8 septembre 1664, le célèbre pilote a aussi laissé son nom au cap Martin, une falaise abrupte et remarquable qui s'avance dans le fleuve à environ 5 km en amont du cap aux Oies dans Charlevoix.



*Sur la passerelle du vapeur* Amarynthia *de la Donaldson Lines, Cléophas Auger, pilote de Québec à Montréal, donne les directives de navigation au timonier. Auger possédait aussi un certificat de capitaine côtier, tout comme la plupart de ses confrères pilotes de Québec à Pointe-au-Père.*

Photo : photographe inconnu, vers 1895, coll. Jean Leclerc

### Le besoin de formation

Au Canada, le besoin de former des pilotes familiers avec la route du Saint-Laurent remonte à la Nouvelle-France. En 1671, le Collège de Québec, dirigé par des Jésuites, a effectivement mis sur pied des cours d'hydrographie avec le concours de professeurs laïques. On y enseignait aussi les principes de la navigation à tous les aspirants pilotes. Ce sont des pilotes hauturiers venus de France qui ont initialement assuré le pilotage sur le Saint-Laurent. À chaque voyage, ils amélioraient leurs connaissances des côtes, des îles, des courants et des chenaux à emprunter. Durant la marche du vaisseau, à l'aide de la sonde de plomb, ils vérifiaient les hauts-fonds, repéraient les meilleurs mouillages, les baies, et ils inscrivaient leurs observations au journal de bord, pour éventuellement dresser des cartes marines.

La nécessité d'organiser des « postes » de pilotage dans l'estuaire du Saint-Laurent s'est manifestée au début du XVIII^e^ siècle. La perte de *L'Éléphant* (1729), survenue dans le chenal du Nord à 29 milles marins de Québec, a incité les autorités à fournir des pilotes pour prévenir les échouements et autres sinistres maritimes. Les administrateurs de la colonie ont alors choisi l'île du Bic (1730) et l'île Verte (1731) comme lieux d'attente des vaisseaux du roi pour l'embarquement de pilotes canadiens.

À l'ouverture de la saison de la navigation, Richard Testu de La Richardière et ses aides se rendaient donc dans les parages de l'île Verte et de l'île du Bic pour y attendre des vaisseaux du roi. Nommé pilote du roi en 1726, La Richardière, natif de L'Ange-Gardien, a été capitaine de port à Québec de 1727 à 1741. À cette époque, les navigateurs français empruntaient le chenal du Nord, du cap aux Oies jusqu'à la traverse du Nord (formée par l'île Madame et l'île au Ruau), pour atteindre le chenal des Grands Voiliers, au sud de l'île d'Orléans.

Dans la seconde moitié du XVIII^e^ siècle, le gouvernement anglais a maintenu le système des stations de pilotage et s'est préoccupé davantage de la protection du commerce et des navires qui dépendent de la voie d'eau. Une première série d'ordonnances (1762-1797) ont alors été adoptées concernant l'organisation du pilotage, l'effectif, la formation et la discipline des pilotes de navires. Au même moment, une législation sur la sécurité au port de Québec était élaborée. La fonction de surintendant des pilotes a été créée en 1762, avec la nomination de David Allégéo, qui devait veiller à la mise en application des règlements du pilotage sur le fleuve. Désormais, il fallait détenir un brevet de pilote pour diriger un vaisseau dans le Saint-Laurent. Deux stations d'embarquement en aval de Québec sont alors établies : l'une au Bic, à 140 milles marins de Québec, avec des pilotes autorisés à prendre charge des navires de mer dès le début de la saison de navigation jusqu'à la mi-octobre, et l'autre à l'île aux Coudres, station opérationnelle jusqu'à la mi-décembre.

### Le pilotage au XIX^e^ siècle

Le 25 mars 1805, à cause de l'augmentation du trafic maritime engendrée par le commerce du bois, le Parlement du Bas-Canada a créé une corporation publique : la Maison de la Trinité de Québec (MTQ). Elle était l'autorité du port de Québec et assumait notamment la responsabilité de l'amélioration de la navigation sur le Saint-Laurent : pose de bouées, de balises, construction de phares et engagement des gardiens, maintien de dépôts de provisions pour marins naufragés, etc.

Des marchands versés dans l'import-export dirigeaient la Maison de la Trinité. Certains membres, propriétaires de navires, siégeaient aussi à la Chambre d'assemblée du Bas-Canada. On imagine aisément les conflits d'intérêts qui pouvaient survenir lors de causes relatives

à des sinistres maritimes... La MTQ était aussi l'autorité responsable de la réglementation du pilotage, des pilotes et de leurs apprentis. Elle avait des pouvoirs judiciaires pour entendre tout litige entre un pilote et son apprenti, un pilote et un capitaine, ou encore entre un pilote, le maître du havre ou le surintendant des pilotes.

Désormais, il fallait détenir un brevet pour agir à titre de pilote à bord des navires océaniques en amont comme en aval du havre de Québec. Jusqu'en 1814, toutefois, des cultivateurs, des pêcheurs et des apprentis pilotes ont été pris en infraction pour avoir dirigé des navires du Bic à Québec. C'est que des capitaines de transatlantiques, ne trouvant pas toujours au moment opportun un pilote titulaire d'un brevet en bonne et due forme, confiaient parfois la conduite de leur navire à des personnes ayant acquis quelques connaissances de la navigation fluviale sur des goélettes.

Parce que le métier de pilote était périlleux, le Parlement bas-canadien avait aussi créé en 1805, le Fonds des pilotes infirmes. Ce fonds permettait de venir en aide aux pilotes incapables d'exercer leur métier pour des raisons de maladie ou d'invalidité. En cas de décès, les veuves et enfants de pilotes recevaient une pension de 40 à 80 dollars par année, selon le nombre d'enfants. Ce fonds servait aussi à dédommager les pilotes emmenés en Europe. Tard à l'automne, il arrivait en effet que des capitaines ne puissent débarquer la chaloupe des pilotes, après avoir dépassé Le Bic, et que ceux-ci fussent contraints de faire un séjour forcé en Europe. À leur retour au port de Québec, au printemps, les pilotes malencontreusement exilés recevaient une maigre indemnité. En 1849, le Fonds des pilotes infirmes était aussi devenu une caisse de retraite pour les pilotes âgés de 60 ans qui se retiraient du service actif.

### Un long apprentissage

En 1805, l'apprentissage durait cinq ans et, pendant l'hiver, les apprentis pilotes devaient faire deux voyages en Europe sur des bâtiments à voiles carrées pour se familiariser avec le matelotage sur des navires océaniques. En 1841, la période d'apprentissage a été portée à sept ans et le nombre de voyages sur des bâtiments de mer fut augmenté à trois, puis à quatre en 1849. Cette année-là, la loi de la MTQ stipulait que les apprentis devaient faire deux voyages d'exploration avec le surintendant des pilotes pour s'initier à la connaissance du chenal du Nord et surtout pour mieux connaître le chenal du Sud, de la traverse Saint-Roch à Québec, la principale route de navigation empruntée par les pilotes pendant tout le XIXe siècle. À compter de 1849, le candidat devait en outre subir un examen (oral et écrit) d'anglais, de français et d'arithmétique.

De 1819 à 1855, 85 pilotes, 22 apprentis et 22 hommes à gages sont morts noyés ou disparus en chaloupes à voiles ou en goélettes dans le fleuve et le golfe du Saint-Laurent. Dans ce contexte, des pilotes d'aval se sont adressés à la Chambre d'assemblée du Canada-Uni pour que des changements soient apportés aux lois et règlements de la Maison de la Trinité de Québec, que les modalités d'apprentissage soient améliorées, que l'on diminue le nombre de pilotes, que l'on adopte un mode d'affectation à tour de rôle et que l'on institue la mise en commun des recettes du pilotage.

### Fin de la libre concurrence

Dans l'intérêt du commerce et de la navigation, et pour protéger les pilotes, le Parlement du Canada-Uni a adopté en 1860 une loi mettant un terme au régime de la libre concurrence entre pilotes. Les 250 pilotes, qui avaient demandé cette loi, ont dès lors créé la Corporation des pilotes pour le Havre de Québec et au-dessous. L'adhésion à cette corporation était obligatoire pour tout pilote en aval de Québec. Les pilotes se voyaient affectés à tour de rôle, et quelques-uns étaient engagés comme pilotes spéciaux par des compagnies de navigation transatlantique. Le transport des pilotes était assuré par des goélettes de la corporation. De 1860 à 1904, la corporation sera propriétaire de 13 goélettes à quille pour assurer le transport des pilotes, de Québec à Pointe-au-Père.

Au printemps 1905, le ministère de la Marine se chargea du service de bateaux-pilotes à la station d'embarquement unique de Pointe-au-Père. Les pilotes disposeront successivement de cinq bâtiments: le *Champlain* (1905), l'*Eureka* (1906), le *Jalobert* (1923), son auxiliaire le bateau à moteur *Abraham-Martin* (1928) et le *Citadelle* (1936). Ces navires de l'État ne servaient pas seulement au pilotage; d'autres ministères fédéraux tels que les Douanes, l'Immigration, l'Agriculture et les Postes en faisaient usage.

En 1940, le président de l'Association des pilotes de Québec, Albert Lachance, considérait le travail du pilote comme « épuisant moralement et physiquement »: « La profession en est une bien lourde de responsabilités. [...] Le pilotage se fait la nuit comme le jour, dans le mauvais temps, dans la brume, dans le brouillard, sous la pluie, sous la neige et avec le vent. [...] Il y a aussi des passages étroits, des hauts-fonds et des écueils. [Le pilote doit] occasionnellement demeurer en devoir jusqu'à 20 heures et même au-delà. Très souvent, il ne peut pas quitter

*Pendant 55 ans, de 1905 à 1960, la station de pilotage de Pointe-au-Père a été la station unique d'embarquement et de débarquement des pilotes. Ils se rendaient à bord des transatlantiques sur un petit vapeur stationné en permanence au quai de Pointe-au-Père.*

Photo: Clément Claveau

Le plus grand sculpteur
de notre histoire

En exclusivité québécoise au Musée du Québec

Louis-Philippe
HÉBERT

Renseignements : (418) 643-2150
1 866 220-2150
www.mdq.org

du 7 juin au 3 septembre 2001
MUSÉE DU QUÉBEC
Parc des Champs-de-Bataille, Québec

En collaboration avec
Une invitation de la
Une présentation de
ASSEMBLÉE NATIONALE
QUÉBEC
Le Musée du Québec est subventionné par le ministère de la Culture et des Communications du Québec

*Sur la jetée du bassin Louise à Québec, le Canadian Pacific Railways érige en 1923 un monument dédié à Abraham Martin, premier pilote du Saint-Laurent au XVII^e siècle.*

Photo : T. Lebel, vers 1930, ANQQ

sa passerelle de commande, même pour aller prendre ses repas. [...] Il est heureux que les pilotes aient quelques mois l'hiver, pour se refaire, car ils ne pourraient résister pendant de nombreuses années à une tension si intense si elle était continuelle. »

En 1961, le ministère des Transports a transféré la station de Pointe-au-Père aux Escoumins, sur la rive nord, pour une période d'essai qui s'est avérée concluante. La station de l'anse aux Basques, qui comprenait un immeuble, un quai avec échelle et une infrastructure de route, d'aqueduc et d'électricité, ne fut fin prête que trois ans plus tard, le 23 octobre 1964.

De nos jours, dans la région desservie par l'Administration de pilotage des Laurentides, le pilotage est obligatoire de Montréal aux Escoumins, incluant la rivière Saguenay jusqu'au port de Chicoutimi. À longueur d'année, quelque 200 pilotes hautement qualifiés assurent ce service essentiel.

*Jean Leclerc est historien.*

COLLECTION FORMATION 5
1re ÉDITION
LES ARTS ET LA VILLE

OUTIL D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

INVENTAIRE DES INTERVENANTS DE L'AMÉNAGEMENT ET DES OUTILS RÉGLEMENTAIRES, LÉGISLATIFS ET ORGANISATIONNELS

en vente à 25 $
(frais d'expédition inclus)

Publication du
Comité aménagement de Les Arts et la Ville

Commandez auprès de :
Les Arts et la Ville
Téléphone : (418) 691-7480
Télécopieur : (418) 691-6119
Courriel : info@arts-ville.org