

LE BULLETIN DES RECHERCHES HISTORIQUES

VOL. XLVIII

LÉVIS, SEPTEMBRE 1942

No 9

LE PONT DE GLACE ENTRE QUÉBEC ET LÉVIS

Les cochers sur le pont de glace

Le pont de glace entre les deux rives était une aubaine pour les cochers et les charretiers de Québec et de Lévis. Les uns et les autres remplaçaient nécessairement les bateaux pour le transport des voyageurs et du fret. Mais une autre classe de la population bénéficiait du pont de glace: les cultivateurs des environs de Lévis. L'hiver était alors une saison morte pour le cultivateur. Il était obligé de nourrir ses chevaux sans les faire travailler. Aussitôt le pont immobilisé les cultivateurs qui avaient des carrioles, des barlots ou simplement des traîneaux venaient s'installer sur le pont et faisaient le transport des voyageurs d'une grève à l'autre pour \$0.25, \$0.20 et même \$0.15. Nous disons d'une grève à l'autre. Le cultivateur, en effet, pour ne pas payer licence à la cité de Québec ou à la municipalité de Lévis attendait le voyageur sur le pont même tandis que le cocher régulier le prenait sur la batture ou en haut de la passerelle (slip) qui reliait la terre à la batture.

Le pont de glace, A No Man's Land

Une gravure très répandue autrefois représente le pont de glace devant Québec avec plusieurs cabanes en bois qui

semblent être des buvettes. C'est bien cela. Jadis, le gouvernement ou les villes contrôlaient les licences pour vente de boisson dans leurs territoires, qui se confinaient à la terre. La mer était un *no man's land*, c'est-à-dire que les pouvoirs publics n'avaient pas juridiction ou tout au moins leur pouvoir *sur mer* était mal défini ou contesté. Aussi, chaque fois que le pont prenait devant Québec, les cabanes de vendeurs de boisson sans licence ne tardaient pas à s'installer sur la glace. Ils se plaçaient vers le milieu du pont, tout près du chemin tracé par les corporations des deux villes, afin d'attirer les clients. Ce n'est que sous l'administration de sir François Langelier comme maire de Québec qu'on put enfin débarrasser le pont de glace de ces cabanes de vendeurs de boisson.

L'épaisseur du pont de glace

Se fait-on une idée de l'épaisseur du pont de glace qui se formait entre Québec et Lévis? D'après les connaisseurs consultés par J.-Edmond Roy, dès que le pont avait atteint trois pouces d'épaisseur il pouvait donner passage à des hommes, à des chevaux isolés et même à des voitures légères, à condition toutefois qu'il n'y eût pas de solution de continuité dans la surface. Lorsque la glace était rendue à neuf pouces d'épaisseur elle pouvait porter des voitures lourdement chargées et offrir une sécurité complète. L'épaisseur du pont de glace augmentait de jour en jour. De quelques pouces d'épaisseur le jour où le pont *prenait* il atteignait quelques jours plus tard plusieurs pieds. A certaines périodes, on prit l'épaisseur du pont de glace, entr'autres en 1836. La *Gazette de Québec* nous apprend que le 6 mai 1836 on mesura l'épaisseur du pont de glace et on constata qu'il avait une moyenne de dix-sept ou dix-huit pieds. En certains endroits même du pont, la glace avait jusqu'à quarante pieds d'épaisseur.

Le pont de glace en mai

Les jeunes générations semblent accepter avec des sourires d'incrédulité les souvenirs des vieillards quand ils leur disent que les hivers, il y a cinquante ans et plus, étaient plus rigoureux que de nos jours. Veulent-elles en avoir une preuve assez convaincante? Le 1er mai, de nos jours, la neige est entièrement disparue et les automobiles circulent un peu partout même dans les routes des paroisses éloignées de Québec. Pourtant, certains vieillards pourraient jurer qu'ils ont vu les déménagements du 1er mai s'opérer avec des voitures d'hiver. Ils pourraient leur dire aussi que leurs pères ont vu le pont de glace devant Québec le 6, le 7 et même le 9 mai. D'ailleurs, les incrédules peuvent consulter, s'ils veulent voir par eux-mêmes, les statistiques officielles et ils se rendront compte qu'en 1741 le pont ne partit que le 9 mai; en 1764, le 9 mai également; en 1785, le 5 mai; en 1817, le 4 mai; en 1836, le 6 mai; en 1843, le 5 mai, et en 1874, le 8 mai. A Québec et à Lévis, quelques vieillards se rappellent avoir fait le trajet de Québec à Lévis en mai 1874. Se figure-t-on un pont de glace entre Québec et Lévis en mai de l'an de grâce 1942?

Le mai du 1er mai

Quand le pont de glace subsistait encore devant Québec le 1er mai, nos ancêtres se rendaient en voiture d'été sur la glace pour y planter un *mai*. La journée se passait alors en réjouissances. Le capitaine Labadie écrit dans son *Journal*, à la date du 1er mai 1817: "Aujourd'hui est le premier jour de mai, chose curieuse, le pont est devant la ville de Québec, pris d'une glace en *bourdignons* dans le mois de janvier 1817. La glace est encore jusqu'à Beaumont et Saint-Laurent, sur l'île d'Orléans. On a planté ce matin sur le grand pont devant Québec, plusieurs *mais* dont le premier a été planté par ordre d'Augustin Labadie père, capitaine de milice, avec plusieurs de ses miliciens, avec assurance de

plusieurs coups de fusil. Ce matin, il est passé une quantité d'hommes et de femmes qui ont traversé de Québec à la Pointe-Lévis par curiosité. Il est passé des charettes, des calèches, des carrioles, des traîneaux chargés de bois, quantité de boeufs et d'autres animaux". Dans la vieille *Gazette de Québec*, nous voyons que le 1er mai 1836 le pont de glace était également devant Québec. Elle dit: "On plante deux *mais* sur le pont de glace, l'un près de Québec et l'autre du côté de Lévis. On tire plusieurs décharges de mousqueteries. On hisse des pavillons en haut des mats des bâtiments qui hivernent dans le Cul-de-Sac. La température est douce. Le pont de glace est rempli de promeneurs".

Un sport comme un autre

Quand le pont de glace s'arrêtait entre Québec et Lévis, l'ambition de certains lévisiens était de traverser les premiers sur l'épaisse couche de glace qui recouvrait le fleuve. La tâche n'était pas aisée. Elle était même dangereuse car, évidemment, des crevasses existaient à certains points de cette immensité de glace et il n'était pas toujours facile de les voir à temps pour les éviter. Pendant au moins une vingtaine d'années le record de la première traversée sur le pont de glace fut détenu par M. William Eggleton Simpson, marchand de charbon, de Lévis. M. Simpson avait son quai à charbon dans l'anse Labadie aujourd'hui recouverte par le quai du Canadien National. Aussitôt que le pont semblait arrêté, M. Simpson muni d'une canne noueuse descendait sur la batture et s'engageait sur le pont de glace. La traversée prenait quelquefois une couple d'heures et demandait des efforts surhumains mais M. Simpson l'entreprenait chaque année avec un plaisir renouvelé. Son exploit terminé, il revenait à Lévis tout fier de lui. Dans l'hiver de 1867-1868, le pont de glace se forma le 18 janvier 1868, dans la matinée. Les premiers qui le traversèrent à *pied* furent les canotiers Baron, Ramsay, Carrier, Lecours et Nadeau, puis, deux heures plus tard, madame Antoine Carrier (née Hé-

lène-Charlotte Sheppard) se risqua toute seule sur le pont. Son exploit fut d'autant plus admiré alors que la glace céda sous ses pieds à plus d'un endroit.

Où se réfugiaient les navires

Les navires à voiles qui se rendaient d'Angleterre à Québec partaient généralement des ports du Royaume-Uni bien avant l'ouverture de la navigation dans le port de Québec. Quand le pont de glace partait dans les derniers jours d'avril ou même dans le mois de mai quelques-uns de ces navires étaient déjà rendus aux lieux d'ancrage de l'île d'Orléans. Ils ne pouvaient rester en ces endroits dangereux pendant la débâcle car ils auraient été jetés à la côte ou broyés par les glaces. C'est dans l'anse aux Sauvages, à trois milles de Lévis qu'ils allaient chercher un refuge. Cette anse profonde et très longue pouvait recevoir plusieurs navires à la fois. C'est aussi dans l'anse aux Sauvages que, plus tard, les bateaux passeurs se mettaient à l'abri quand la débâcle commençait à s'opérer. Probablement parce qu'aucun rocher ou quai ne retient la glace, les battures de l'anse aux Sauvages partaient toujours plusieurs jours avant celles des anses de Québec ou de Lévis. De mémoire d'homme on ne se rappelle pas qu'un navire ait jamais été avarié par les glaces dans l'anse aux Sauvages.

L'oeuvre d'un simple glaçon

Le chevalier Johnstone, aide de camp du chevalier de Lévis, écrit, dans ses *Mémoires*, que le plus habile général ne peut se garantir contre des événements que l'esprit humain ne peut pas prévenir et qui frustent souvent les projets les mieux combinés. Rien de plus vrai. Le chevalier de Lévis avait si bien organisé sa campagne pour reprendre Québec au printemps de 1760 que ses troupes étaient déjà rendues à la Pointe-aux-Trembles quand les Anglais renfermés dans Québec apprirent ses projets. Et ce fut un simple

glaçon détaché du pont de Québec qui porta la chose à leur connaissance. Le 25 avril 1760, un bateau d'artillerie coulait à fond en face du Cap-Rouge. Les soldats de Lévis qui le montaient se jetèrent dans le fleuve pour échapper à la mort. Un des canonniers réussit à monter sur un glaçon. La mer qui baissait entraîna le glaçon devant Québec. Les soldats anglais le virent passer et envoyèrent un canot pour sauver le naufragé. Le pauvre diable était inanimé et presque gelé. On lui fit avaler des cordiaux et il reprit bientôt connaissance. On le questionna et le canonnier encore tout abasourdi, répondit qu'il appartenait à l'armée de M. de Lévis qui venait attaquer Québec. Voilà comment le général Murray apprit qu'une armée française était presque aux portes de Québec. Sans ce malencontreux glaçon le chevalier de Lévis se serait peut-être rendu maître de Québec par surprise. A quoi tient le sort d'une bataille ou d'une armée?

L'année du grand pont de glace

Pendant plus d'un demi-siècle, à Québec et à Lévis, on a dit de l'hiver de 1817 *l'année du grand pont de glace*. Pourquoi? Parce que d'ordinaire le pont de glace ne prenait que devant la ville et que dans l'hiver de 1817 il se forma de Québec à Berthier-en-bas, soit à une dizaine de lieues. Le fait ne s'était pas présenté avant 1817 et il ne s'est pas répété depuis. L'hiver de 1817 fut exceptionnellement rigoureux. Le froid fit également prendre à glace vive un pont entre l'île aux Grues et la terre ferme. Les habitants de la petite île, si isolés surtout en hiver, eurent pendant cette saison des centaines de visiteurs. Les québécois se rendaient à Berthier-en-bas en carrioles puis de là traversaient sur le pont de glace à l'île aux Grues. Pour ce qui est du pont devant Québec il ne se décida à partir que le 4 mai 1817. La veille, chevaux, voitures et piétons avaient circulé sur le pont et à tous il avait paru très solide. A dire vrai, rendu au 1er mai, le pont malgré ses apparences de robustesse, ne valait plus rien.

Le projet du capitaine Le Breton

John Le Breton, capitaine au 60^e Régiment de Sa Majesté, fut en garnison à Québec de 1807 à 1812. M. Le Breton s'intéressait aux choses de la navigation. Pendant son séjour à Québec, il fit des observations sur la manière dont la glace se formait entre les deux rives du Saint-Laurent. Ses observations l'amènèrent à croire qu'il y avait possibilité de faire prendre le pont tous les ans. Il dressa un plan et prépara un mémoire qu'il soumit au gouverneur de la colonie, sir James Henry Craig. M. Le Breton soumit également son plan à l'honorable M. de Lanaudière alors grand voyer de la province de Québec. Tous deux devinrent des partisans enthousiastes du projet de M. Le Breton. Le gouverneur Craig était même prêt à souscrire une somme de 200 louis pour permettre au capitaine Le Breton de mettre son plan à exécution. Malheureusement, sir James Henry Craig, qui avait promis à M. Le Breton d'obtenir une aide pécuniaire de la Chambre d'Assemblée, laissa la colonie avant de pouvoir exécuter sa promesse. Le plan de M. Le Breton fut donc mis de côté.

Le plan de M. Le Breton à la surface

En 1832, le capitaine Le Breton ne résidait plus à Québec. Son régiment était en garnison dans la province supérieure, mais il avait laissé dans la capitale de nombreux amis qui n'avaient pas oublié ses théories au sujet de la formation du pont de glace. C'est M. Andrew Stuart, député de Québec, qui fit remonter le plan de M. Le Breton à la surface. Président du comité des chemins et des améliorations publiques de la Chambre d'Assemblée, M. Stuart fit venir M. Le Breton à Québec pour éclairer le comité. Le capitaine anglais fut interrogé devant le comité et se fit fort de réaliser son projet pour une somme de deux à trois cents louis. Il avait fait part de son *secret* à trois Québécois qui avaient la réputation d'être des savants, le grand vicaire Jé-

rôme Demers, le révérend Daniel Wilkie, un ministre protestant qui était en même temps professeur, et M. William Sheppard, marchand de bois, plus tard l'honorable William Sheppard. Ces trois autorités furent également entendues devant le comité de la Chambre et déclarèrent que le projet Le Breton leur paraissait praticable. C'est alors que le Parlement, par une loi spéciale adoptée en février 1832, s'engagea à indemniser M. Le Breton s'il faisait prendre le pont de glace devant Québec, entre le 15 décembre et le 1er février de chaque saison hivernale.

M. Le Breton se met à l'oeuvre

A peine le gouverneur avait-il apposé sa signature à la loi qui lui accordait une indemnité que M. Le Breton se mettait à l'oeuvre. Il engagea plusieurs ouvriers et fit poser une cinquantaine de gros poteaux sur une distance de trois cents pas, le long des battures de Beauport. Avec ces poteaux, auxquels il fixa de petites ancrs retenues par des chaînes solides, M. Le Breton prétendait retenir les glaces flottantes. En quelques heures ces glaces se seraient collées ou *soudées* aux battures de Beauport et ainsi le pont de glace se serait formé en un rien de temps. Le procédé était simple, peu compliqué, pas dispendieux, il suffisait d'y penser. Mais le brave capitaine ignorait la force des glaces poussées par le vent et la marée. Il l'apprit pendant ses expériences car en quelques minutes les poteaux qu'il venait de poser à si grande peine furent brisés comme des fétus et emportés par le courant. Dès le 15 février 1832, après moins d'une semaine de travail, M. Le Breton abandonna la tâche, convaincu qu'il ne réussirait pas. Les canotiers de Lévis, tous gens ignorants pourtant, avaient été les seuls à voir tout le ridicule du plan de M. Le Breton.

La récompense de M. Le Breton

La Chambre avait été très généreuse pour M. Le Breton. L'article III de la loi adoptée en février 1832 disait :

“ Et attendu qu’il serait juste d’assurer à John Le Breton sa vie durante une récompense s’il réussit dans ses efforts... qu’il soit statuée qu’il sera loisible au gouverneur de lui payer une somme n’excédant pas deux cents livres courant chaque année pendant sa vie naturelle dans laquelle il aura formé un pont de glace, entre le 15 de décembre et le 1er février de chaque année... et qu’on pourra avec sûreté passer et transporter en voitures d’hiver des effets et marchandises entre la cité de Québec et la rive sud pendant au moins huit jours successifs...” Evidemment, M. Le Breton ne reçut pas les deux cents livres promises puisque son projet ne fut jamais exécuté, mais on lui remboursa toutes les dépenses faites pour son essai infructueux. Il avait acheté 43 ancres, 13 haussières, des cordes, des pelles, des sceaux, des ciseaux, des grappins, des douves, des planches, etc, etc. Les achats se montaient à 147 louis, et M. Le Breton avait payé aux journaliers employés une somme de 70 louis.

Le plan du pilote Guénard

Le 1er décembre 1832, M. Caldwell, député de Dorchester, présentait à la Chambre d’Assemblée une requête de Dominique Guénard, pilote, de Lévis, demandant une récompense pour deux *découvertes*: une machine pour nettoyer les rivières et les rendre navigables, et un plan pour arrêter les glaces devant Québec et former, chaque hiver, un pont de glace. La requête fut référée à un comité de cinq membres: MM. Caldwell, Wright, Stuart, Drolet et Elzéar Bédard. Le 24 décembre 1832, le comité faisait son rapport à la Chambre. Après avoir entendu M. Guénard, il déclarait que son plan pour arrêter la glace vis-à-vis de Québec et faire un pont de glace entre les deux rives “ ne pouvait être adopté avec aucune espérance de succès”. Quant à la machine de M. Guénard pour nettoyer les rivières, le comité la déclara très ingénieuse mais trop compliquée dans sa construction pour être d’aucune utilité pratique. M. Caldwell s’était bien rendu compte dès le principe que le plan suggéré par le pilote Guénard ne valait pas

grand'chose mais Lévis faisait alors partie du comté de Dorchester et il avait voulu être agréable à un de ses électeurs.

L'opinion de Wickstead sur le plan Guénard

Le comité chargé par la Chambre d'Assemblée d'examiner le plan ou le projet de Dominique Guénard ne se donna pas beaucoup de misère pour faire son rapport. Une année ne s'était pas écoulée depuis l'insuccès de M. Le Breton et on comprend que nos législateurs n'étaient pas pressés de recommencer l'aventure. Ce comité se réunit le 24 décembre 1832 et il n'entendit qu'un seul témoin, M. Gustavus William Wickstead, greffier en loi de la Chambre. M. Wickstead déclara que le plan de M. Guénard était à peu d'exceptions près semblable à celui de M. Le Breton qui venait d'échouer si lamentablement. Le seul changement entre les deux plans était que M. Guénard ne se servait pas des mêmes moyens que l'officier anglais pour joindre les glaces flottantes sur les battures de Beauport. Ce Dominique Guénard, de son vrai nom Domenico Zennaro, était originaire de Venise. Arrivé au Canada au commencement du siècle, il avait épousé, le 1er mai 1809, une canadienne-française Marguerite Drapeau et s'était hâté de franciser son nom de Zennaro en celui de Guénard. Louis Fréchette a fait entrer le pilote Dominique Guénard dans sa galerie des *Originaux et détraqués*.

Une enquête du conseil de ville

Le 25 février 1842, le conseil de ville de Québec nommait un comité pour étudier l'opportunité de faire prendre le pont chaque hiver entre Québec et Lévis à l'aide de jetées placées à différents endroits sur chaque rive. Le comité composé de MM. Morrin, Munn et Clapham, entendit le capitaine Lambly, ancien maître du havre, de Québec, James McKenzie, propriétaire de bateaux à vapeur, George Arnold, William Henderson, etc, etc. L'enquête du comité,

il faut le dire, ne fut pas poussée à fond. Sur rapport du comité au conseil, celui-ci adopta une résolution déclarant que le projet était pratique et pouvait être exécuté pour une somme relativement peu élevée si on considérait les avantages énormes qu'il produirait. On décida alors de s'adresser à la législature pour la prier de prendre l'initiative de l'entreprise. Mais, dans l'intervalle, les élections municipales eurent lieu, certains changements se produisirent aussi dans le gouvernement, et la demande du conseil de ville de Québec fut oubliée ou négligée.

Une lettre de M. William Henderson

Parmi les experts ou témoins entendus à l'enquête du conseil de ville de Québec, en 1842, sur la nécessité d'avoir un pont de glace, se trouvait M. William Henderson, de Frampton. Il ne se contenta pas de comparaître devant le comité. De retour chez lui, il écrivit un long mémoire pour renforcer ou expliquer son témoignage. M. Henderson ne se posait pas en expert dans les choses de la navigation d'hiver ni dans la formation des glaces; il étudiait plutôt le problème au point de vue des intérêts de la ville de Québec et des paroisses situées sur la rive sud du Saint-Laurent. Les immenses forêts non encore exploitées dans Dorchester et la Beauce pouvaient fournir, disait-il du bois de construction et du bois de chauffage à Québec pendant plusieurs générations encore. Mais les propriétaires de bois n'avaient aucune facilité pour le transport à Québec et ils préféraient le laisser pourrir sur pied plutôt que de perdre leur temps et leur argent. En été, les prix chargés par les propriétaires des bateaux traversiers étaient trop élevés et, en hiver, il ne pouvait être question de transporter le bois à Québec dans des canots. Un pont de glace, chaque hiver, entre Québec et Lévis, serait donc d'un avantage considérable pour les habitants de la capitale puisqu'il leur procurerait le bois de construction ou de chauffage à des prix beaucoup plus bas que ceux qu'ils payaient dans le moment.

Le plan de M. Jourdain

Le 10 novembre 1843, Charles Jourdain informait le conseil de ville de Québec qu'il connaissait un moyen de faire prendre le pont de glace devant la ville, chaque hiver. Pour mettre son plan à exécution, M. Jourdain avait besoin des quais de la Reine et Napoléon. Il lui fallait en outre les chaînes dont le gouvernement se servait autrefois pour monter la pierre à la citadelle au moyen du plan incliné installé à la basse ville lors de la construction de la forteresse. M. Jourdain demandait aussi que la ville de Québec se charge des frais d'exécution de son plan. Il faut dire ici que le projet de M. Jourdain ne fut guère pris au sérieux par le conseil de ville de Québec. Les quais de la Reine et Napoléon demandés par M. Jourdain n'appartenaient pas à la ville. Il en était de même des chaînes qui avaient servi au transport de la pierre pour la construction de la citadelle. La ville se contenta d'inviter M. Jourdain à s'adresser au gouvernement, propriétaire des quais et des chaînes. Quel était ce Charles Jourdain? Le *Quebec Directory for 1822* de Thomas Henry Gleason donne Charles Jourdain, maçon, demeurant au no 36 de la rue Saint-Jean. C'est probablement le Charles Jourdain qui s'adressait au conseil de ville en 1843. Il décéda à Québec quelques années plus tard.

Reprise du projet en 1845

En 1845, la question fut de nouveau soumise à la Chambre d'Assemblée. Le gouverneur Metcalfe s'intéressa aussi au projet et, sur sa suggestion, le Bureau de la Trinité, qui s'occupait de tout ce qui regardait la marine, fut consulté pour savoir si le projet de placer des jetées sur les deux rives du fleuve était pratique. MM. Edward Boxer, Richard I. Alleyn et Robert Young, qui avaient fait partie de la marine anglaise, furent chargés d'étudier le projet. Leur rapport, daté du 4 février 1845, s'opposa absolument à la construction de jetées. Il allait même plus loin. A l'aide des re-

gistes de la Trinité, MM. Boxer, Alleyn et Young prouvaient que chaque fois que le pont de glace s'était formé devant Québec, l'ouverture de la navigation, le printemps suivant, avait été retardée de plusieurs jours. Ils faisaient aussi remarquer que le pont de glace était la cause d'inondations désastreuses pour les paroisses riveraines de Québec aux Trois-Rivières.

L'opinion de l'ingénieur Keefer

En même temps que le Bureau de la Trinité de Québec tenait son enquête sur l'opportunité de faire prendre le pont chaque hiver, l'ingénieur Samuel Keefer était consulté par le gouvernement sur la même question. Son rapport remis aux autorités le 3 mars 1845 jeta un plein plat d'eau froide sur les québécois qui voulaient un pont chaque année. M. Keefer estimait que les cinq jetées qu'on préconisait du côté de Québec comme du côté de Lévis coûteraient tout près de 10,000 louis. Mais M. Keefer allait plus loin. Il se demandait quelle influence aurait un pont de glace, chaque année, sur l'ouverture de la navigation. "En examinant, disait-il, les dates des premiers arrivages de mer au port de Québec, on voit que de 1801 à 1844, 31 arrivages sur 44, ont eu lieu avant le 8 de mai, 23 avant le 3 mai, et 12 avant le 18 d'avril. M. Keefer concluait en affirmant que les jetées projetées réussiraient peut-être à faire prendre le pont. Mais il expliquait que ces jetées rendraient la glace plus forte et plus épaisse et que conséquemment, le pont partirait plus tard, à la fin d'avril et peut-être même en mai. D'où un retard considérable dans l'ouverture de la navigation. Plusieurs marins expérimentés et la Commission du Havre de Montréal appuyèrent fortement le rapport de M. Keefer. Le gouvernement se rangea du côté de son ingénieur et le projet fut encore une fois abandonné.

L'assemblée du 13 février 1852

Le 13 février 1852, bon nombre de négociants et d'autres citoyens intéressés au progrès de Québec se réunissaient

à la Bourse pour "prendre en considération l'expédience et la possibilité de former un pont de glace devant Québec, chaque hiver". Après plusieurs discours et échanges d'opinions, l'assemblée décida à l'unanimité que la formation, chaque année, d'un pont de glace devant Québec serait d'un grand avantage pour la dite cité aussi bien que pour toutes les localités environnantes. L'assemblée nomma ensuite un comité qui fut chargé d'étudier la possibilité du projet et son coût probable. Ce comité se mit à l'oeuvre, consulta plusieurs marins et observateurs intelligents, des entrepreneurs de quais et de constructions maritimes, etc, etc, puis fit rapport à ses mandataires.

Les conclusions du comité

Le comité fit son rapport le 14 avril 1852. Il disait en substance que la glace vis-à-vis Québec pouvait être arrêtée aisément durant les mois d'hiver, de manière à former un pont dont le coût n'excéderait pas quinze mille louis, en construisant un quai solide qui s'étendrait de la batture de Lévis à l'eau profonde (deux mille pieds de longueur sur une largeur uniforme de cent pieds), et une jetée isolée sur la rive ou la grève de la rivière Saint-Charles. Ces quais ou jetées auraient, d'après le comité, rétréci le chenal considérablement. Il n'aurait eu que neuf cent cinquante verges de largeur. Immédiatement, on décida de faire signer une requête par les citoyens de Québec pour demander à la législature de se charger de ces travaux qui étaient "au-dessus des moyens d'individus", mais devaient bénéficier à tous les citoyens en général. C'est M. Dunbar Ross, président de l'assemblée du 13 février 1852, qui devait transmettre la requête en question à la Chambre d'Assemblée.

L'enquête de la Chambre d'Assemblée

La Chambre d'Assemblée ne fut pas lente à s'occuper du projet soumis par les citoyens de Québec au sujet du pont de glace. Dès le 21 février 1853, elle nommait un co-

mité pour étudier les avantages d'avoir un pont de glace devant Québec, chaque hiver. Ce comité, présidé par M. John Greaves Clapham, député de Mégantic, entendit plusieurs experts, entr'autres David Vaughan, constructeur de navires, Robert McCord, constructeur de navires, et Julyan, assistant maître du hâvre, Edward Boxer, plus tard contre-amiral, William Ross, Thomas Conrad Lee, constructeur de navires, William Henderson, Horatio Nelson Patton, Michael Scott, John Lambly, J. Gourdeau, Henry Atkinson, Edmund Willoughby Sewell, François-E. Verreault, etc, etc. Le comité siégea plusieurs fois et quelques-uns des témoins entendus développèrent ou expliquèrent leurs opinions par des mémoires élaborés qu'ils firent parvenir au comité.

La décision du comité de la Chambre

Le rapport du comité fut remis à la Chambre d'Assemblée le 19 mai 1853. Ce rapport, signé par son président, M. J. G. Clapham, ne se prononce pas d'une façon catégorique contre les moyens suggérés par l'assemblée des citoyens de Québec pour faire prendre le pont. Cependant, si on lit attentivement ce rapport, on se rend compte que le comité fait grand état des opinions de MM. Boxer, Young et Alleyn qui, précisément, s'étaient prononcé contre l'emploi de moyens artificiels pour arrêter les glaces devant Québec. Le comité disait dans son rapport: dans une affaire aussi importante il faut agir avec prudence et précaution pour ne pas s'exposer à un insuccès. Les membres du comité étaient plus perspicaces que tous ceux qui lui avaient fait des suggestions. Ils ne le disent pas carrément mais il est facile de lire à travers les lignes de leur rapport que, pour eux, le moyen le plus pratique de communiquer de Lévis à Québec était le bateau à vapeur. L'avenir devait leur donner raison.

Le projet de M. Jones

Le *Quebec Morning Chronicle* du 24 novembre 1861 publiait un projet de M. John Jones qui, à son avis, devait arrêter à peu de frais, chaque hiver, la glace devant Québec. M. Jones proposait de barrer le fleuve au moyen de deux fortes chaînes attachées aux deux rives et retenues sur l'eau par de grosses pièces de bois ferrées aux extrémités. Ces pièces de bois auraient été tenues immobiles au milieu du fleuve par des ancres fortement attachées au fond du fleuve. Du côté de Québec et du côté de Lévis, d'autres câbles fixés aux chaînes qui traversaient le fleuve auraient permis de raidir ou de relâcher ces dernières selon les besoins du moment. Le plan de M. Jones n'arrêta guère l'attention du public et encore moins de ceux qui s'y connaissaient un peu dans la navigation d'hiver. L'idée de retenir les glaces du Saint-Laurent poussées par le vent ou la marée avec des chaînes même très fortes était enfantine pour ne pas dire plus. Ceux qui ont pris la peine d'examiner l'action des glaces dans le port de Québec les jours de grand vent ou dans les fortes marées savent qu'il faudrait des chaînes d'un métal qui n'a pas encore été découvert pour les retenir même seulement quelques minutes.

Une alerte en 1862

Le pont de glace entre Québec et Lévis donnait généralement des signes de faiblesse avant de partir. Des crevasses se produisaient un peu partout et les piétons ne se risquaient plus sur le chemin tracé entre les deux rives. En 1863, le pont prit assez tard entre les deux villes, le 8 février. Les citoyens de Québec et de Lévis espéraient s'en servir jusqu'en avril. Mais le 15 février, vers les trois heures de l'après-midi, au moment où plus de 300 personnes se trouvaient sur le pont, la glace se sépara tout à coup, en coupant en deux le chemin de traverse. Ceux qui se trouvaient du côté de Lévis purent facilement gagner les battu-

res. Mais le plus grand nombre des piétons se trouvaient sur l'autre partie du pont qui fut entraîné par la marée montante. Heureusement, les canotiers de Lévis n'étaient pas loin et, avec leurs canots, ils purent ramener à terre tous ceux qui se trouvaient sur le pont.

Le plan de Pierre Lambert

En 1862, Pierre Lambert soumettait au conseil de ville de Québec un plan nouveau pour arrêter la glace sur le fleuve Saint-Laurent en face de la capitale et assurer tous les hivers un pont fixe entre les deux rives du fleuve. A sa séance du 3 octobre 1862, le conseil de ville s'engageait à souscrire une somme de \$125 pour aider M. Lambert dans son essai "vu surtout que la Compagnie du Grand-Tronc avait déjà souscrit 250 louis pour le même objet". Pierre Lambert était un constructeur de quais de grande expérience. Quelques années plus tôt, en société avec Louis Fréchette, père du poète, il avait construit les quais et bassins de la Saint Lawrence Warehouse Dock and Wharfage Company, à Lévis. Il ne semble pas, toutefois, que son plan pour arrêter les glaces du Saint-Laurent entre Québec et Lévis ait été mis à l'essai.

Sir John A. MacDonald et le pont

Sir John A. Macdonald dut conserver un souvenir plus ou moins agréable du pont de glace. Au début de sa carrière et même plus tard lorsqu'il devint premier ministre du Canada, avant la Confédération, sir John habita Québec pendant des mois et des mois. Sir John aimait beaucoup Québec et on sait qu'il passa une couple d'étés à Lévis, dans une maison bâtie sur le bord du fleuve. Il se trouvait ainsi bien en face de la capitale et dans ses courts loisirs il pouvait la contempler dans toute son ampleur. Pendant la session de la Chambre d'Assemblée, le 28 mars 1865, sir John, alors procureur général de la province du Bas-Ca-

nada, fit appeler un cocher pour aller prendre le train du Grand-Tronc, à la Pointe-Lévis. Le pont était pris et le cocher avait ordre de le conduire à la gare même du Grand-Tronc, de l'autre côté du fleuve. La température était douce, et le chemin du pont s'était passablement désagrégé. A un moment donné, le cheval tomba dans un trou et se noya. La secousse renversa la voiture et l'honorable procureur général vint bien près de suivre le cheval au fond du fleuve. Il ne s'était fait aucun mal et s'en tira avec des vêtements couverts de la boue du chemin.

L'aventure de Pierre Myrand

Le 21 janvier 1868, un marchand de Bécancour, Pierre Myrand, après avoir fait ses achats à Québec, traversait en voiture le pont de glace afin de prendre le train du Grand-Tronc, à la Pointe-Lévis, pour retourner chez lui. Sur le pont de glace, Myrand tomba dans un *trou d'eau* et perdit une valise qui contenait \$1,090 en argent. M. Myrand qui pesait 220 livres eut beaucoup de misère à se tirer de ce mauvais pas. Comme il voulait recouvrer son argent, M. Myrand offrit ensuite la moitié de la somme perdue à celui qui irait la chercher au fond de l'eau. Claude Giguère, navigateur, du Cap-Blanc, tenta l'aventure, et, le 18 mars 1868, à l'aide d'une perche de 140 pieds de longueur, il repêcha la valise perdue dans le St-Laurent. Myrand lui remit tout de suite la moitié de la somme, soit \$520.00. Sait-on comment Giguère s'y prit pour repérer la valise? Le moyen était des plus simples mais il fallait y penser. Il prit une valise de même pesanteur à laquelle il attacha un long câble et la jeta à la mer au même endroit et à la même marée où la première avait été perdue. La seconde valise, d'après ses expériences, serait entraînée par le courant dans les environs de la première. Il ne se trompa pas. Les deux valises furent trouvées à quelques pieds de distance l'une de l'autre. Claude Giguère décéda au Cap-Blanc le 20 avril 1894.

Pénalité de \$800

Pendant des années et des années, les bateaux traversiers et les canots des canotiers de Lévis brisaient, chaque hiver, le pont de glace qui se formait entre Québec et Lévis. C'est du moins ce que prétendaient les citoyens de Lévis désireux de se rendre à Québec sans payer tribut aux traversiers ou aux canotiers. Tous ces gens pestaient contre les vandales qui détruisaient le pont de glace mais personne n'osait prendre l'initiative pour les faire punir par les tribunaux. C'est que, à maintes reprises, les lumières du barreau avaient été consultées. Leurs opérations étaient contradictoires. Les uns prétendaient que le conseil de ville de Québec, seul, avait l'autorité voulue pour poursuivre les coupables. D'autres avocats disaient que le conseil de ville de Lévis avait les mêmes droits que celui de Québec. D'autres, encore, mettaient l'autorité conjointement sur les deux corporations, celle de Québec et celle de Lévis. Ce sont probablement ces opinions opposées qui empêchèrent les intéressés d'agir. Enfin, le 24 février 1868, par un tout petit amendement apporté à sa charte par la législature de Québec, la ville de Lévis obtenait le pouvoir de faire des règlements pour empêcher toute personne de casser, briser ou endommager le pont de glace. Le conseil de ville de Lévis, profitant de cet amendement à sa charte, adopta un règlement, le 10 janvier 1872, qui imposait une pénalité de \$800 à toute personne qui oserait toucher le pont de glace. Ce règlement ne fut jamais mis à effet.

Le pont de glace de 1874

D'ordinaire le pont de glace faisait ses adieux à Québec et Lévis d'une façon toute pacifique. Il n'en fut pas de même en 1874. Le 8 mai 1874, à trois heures et quelques minutes de l'après-midi, il se mettait en marche mais si brutalement qu'aux estacades de Blais, au Cap-Blanc, il causa pour plusieurs centaines de milliers de piastres de dommages. Là, une centaine de steamers, goélettes, bateaux, re-

morqueurs, etc, etc, étaient groupés à peu de distance les uns des autres. Tous ces navires étaient prêts à commencer leur saison de navigation. Les glaces, en descendant, frappèrent un de ces bateaux, qui, à son tour, fut poussé sur son plus proche voisin. Tous les vaisseaux furent serrés les uns contre les autres. Le steamer du gouvernement *Druid*, et les bateaux *Napoléon*, *Georgia*, *Miramichi*, *Mersey*, *Rival*, *Shannon*, *Conqueror no 1*, etc, reçurent de sérieux dommages. Quant aux vapeurs *Canada*, *Beaver*, *Castor*, *Rescue*, ils furent coulés.

Deux bateaux dans le pont

Le 20 janvier 1884, le pont de glace se forma si rapidement et si traîtreusement entre Québec et Lévis que les deux bateaux traversiers *l'Arctic* et le *Polaris*, qui se trouvaient alors à peu près au milieu du fleuve, restèrent pris dans le pont. Il n'y avait aucun moyen de les sortir de là. Les brise-glaces n'existaient pas encore et dix ou douze bateaux de la force de *l'Arctic* et du *Polaris* se seraient-ils mis de la partie qu'ils n'auraient pas réussi à conduire les deux vapeurs prisonniers des glaces en un lieu plus sûr. D'ailleurs, les règlements municipaux de Québec défendaient à tous de briser le pont. La Quebec and Levis Ferry Co se décida donc à laisser ses deux bateaux dans le pont. Les équipages furent licenciés et on laissa des gardiens à bord des deux bateaux. Ce n'est qu'au départ du pont de glace que *l'Arctic* et le *Polaris* purent reprendre leur service.

Controverse au sujet du pont de glace

En 1884, les Chambres de Commerce de Montréal et de Québec, prises d'un beau zèle pour les intérêts de la navigation fluviale, demandèrent au gouvernement de faire disparaître de nos statuts la loi qui défendait de briser le pont de glace. La population de Lévis qui tenait au pont de glace qui rapportait de beaux revenus à ses canotiers et à ses co-

chers alors si nombreux s'opposa énergiquement à ce projet. Le 24 novembre 1884, le Conseil de ville de Lévis adoptait la résolution suivante: " 1° Que la loi relative au pont de glace entre Québec et Lévis et à sa conservation intéresse tout particulièrement les habitants de la ville de Lévis, et que son abrogation causerait un grave préjudice à leurs intérêts commerciaux et autres; 2° Que ce Conseil est convaincu qu'un pont de glace ne retarde aucunement l'ouverture de la navigation et que celle-ci n'est jamais possible avant la débâcle des glaces du Cap-Rouge; 3° Que cette question n'intéresse d'ailleurs que les villes de Québec et de Lévis et qu'il serait injuste de la résoudre dans un sens contraire à leurs intérêts, et que la solution devrait dans tous les cas être laissée à leur initiative; 4° Que les démarches faites dans le but d'abroger la loi sont inspirées par quelque intérêt privé auquel il serait injuste de donner satisfaction au détriment de celui du public; 5° Que ce Conseil proteste énergiquement contre toute tentative et toute ingérence étrangère qui auraient pour but de rappeler la loi existante".

Le pont éphémère de 1924

Il y eut de la joie chez les jeunes de Québec et de Lévis le 7 février 1924. La plupart n'avaient jamais vu le pont de glace s'arrêter dans le port. En effet, le dernier pont de glace datait en réalité de 1898, le pont de février 1915 n'ayant séjourné qu'une marée devant Québec. Or, le 7 février 1924, malgré les efforts des bateaux de la Traverse de Lévis limitée pour empêcher le pont de glace de se former, les glaces se stabilisèrent vers les dix heures du matin. Les traversiers, on le comprend, s'étaient hâtés de se mettre à l'abri. Des centaines de personnes parmi lesquelles on comptait plusieurs femmes se risquèrent sur le pont de glace. L'aubaine en valait la peine. Ce n'est pas tous les ans qu'on peut se vanter d'avoir fait le trajet entre les deux villes sur un pont de glace. Hélas! la joie des *jeunes* fut de courte durée. Vers les sept heures de l'après-midi, la nouvelle marée

emportait le pont de glace vers l'océan. Il avait vécu neuf heures! Bon nombre de ceux qui avaient traversé le pont à pied furent obligés de revenir à Lévis par les traversiers qui reprirent leur service tard dans la soirée.

Le pont de glace et nos ancêtres

Les mémorialistes parlent très peu du pont de glace entre Québec et Lévis. On devient plus familier et presque indifférent aux choses qu'on a souvent sous les yeux. Nous présumons que sous le régime français le pont devait s'arrêter devant Québec à peu près tous les hivers. De là, le peu de cas qu'on en faisait. En fait, la Mère Marie de l'Incarnation ne parle qu'une fois du pont de glace et encore le mentionne-t-elle incidemment. Dans sa lettre quarante-sixième, elle nous informe que les Sauvages de la rive sud purent, en 1642, venir faire leurs Pâques à Québec en traversant sur un pont naturel de glaces. Le *Journal* et les *Relations* des Jésuites parlent du pont de glace en trois ou quatre occasions mais très sobrement. Dans leurs lettres au ministre les gouverneurs et intendants ne parlent de la navigation entre Québec et Lévis en aucune circonstance. Nous devons faire exception pour le gouverneur de Beauharnois qui, dans une lettre au ministre, écrit incidemment que le pont ne s'était décidé à partir de Québec que le 9 mai 1741. Montcalm vit-il un pont de glace devant Québec? Il n'en parle pas (1).

P.-G. R.

(1) On ne peut parler de la Traverse entre Québec et Lévis sans avoir recours à J.-Edmond Roy qui a étudié pendant plusieurs années la navigation hivernale du Saint-Laurent. Plusieurs des renseignements donnés ici ont été résumés des chapitres de l'*Histoire de la seigneurie de Lauzon* consacrés à sir John Caldwell et à ses associés.

LA FIANCÉE DE CAVELIER DE LA SALLE?

Nous avons relaté, dans le *B. R. H.* de 1919 (p. 277) l'acquisition faite, en 1690, par demoiselle de Roybon d'Alonne, d'un emplacement à Montréal, côté est de la rue Saint-Vincent, tout près de la rue Notre-Dame.

Incidentement dans cet article, nous relevions, d'après les registres des audiences, une vraie scène de roman d'autrefois. — Une nuit de 1705, un inconnu, "n'ayant ni feu ni chandelle", remet à Mlle d'Alonne une somme d'argent ainsi qu'un nouveau-né en lui demandant de faire baptiser l'enfant et de le confier à une nourrice.

En 1922, encore dans le *B. R. H.* (p. 94), nous donnions la substance des testaments de la demoiselle d'Alonne, signalant surtout qu'il s'y trouvait toujours la curieuse "clause dérogatoire" que nous avons expliquée.

Il nous était impossible de supposer que nous avions fourni des renseignements sur la fin de "l'une des femmes les plus romanesques qu'ait vues la Nouvelle-France", ainsi que la désigne Claude de Bonnault, au cours d'une experte notice sur Cavalier de la Salle, parue dans le *Larousse mensuel* de 1935, (livraison d'octobre).

Et ce n'est pas tout. Le Père Jean Delangle, s.j., dans l'importante revue historique *Mid-America*, éditée à Chicago (livraison d'octobre 1939) est venu, à son tour, hausser d'un degré, si l'on peut dire, le renom de Mlle d'Alonne, car il lui consacre une étude très poussée et nous laisse entendre qu'elle a été la fiancée probable de l'immortel Cavalier de La Salle. Cette demoiselle entre donc maintenant dans la grande notoriété puisque les événements la mêlent à la vie d'un homme des plus célèbres, aussi à l'histoire du fort Frontenac, même à la petite histoire de Montréal où elle vécut le dernier quart de siècle de son existence.

Notons les faits principaux de sa vie avant son séjour à Montréal d'après le P. Delangley.

Mademoiselle Roybon d'Alonne avait 32 ans lorsqu'elle arriva à Québec en 1678 et rencontra l'intrépide Cavelier de la Salle. Celui-ci, âgé de 35 ans, entrevoyait la réussite certaine de ses vastes projets. Il sut communiquer sa confiance en l'avenir à la demoiselle qui lui prêta une somme d'argent. En retour, M. de La Salle accorda à sa créancière un fief au fort Frontenac et il lui persuada de s'y établir. Ce qu'elle fit. Elle paraît avoir vécu là-bas jusqu'en 1687, l'année même où La Salle fut assassiné. C'est alors que commence pour la "romanesque femme" une série de malheurs.

Son établissement est ravagé par les Iroquois qui l'amenèrent prisonnière à l'un de leurs villages. Les autorités anglaises ayant réclamé la demoiselle elle fut conduite à Albany, N. Y. Libérée en 1688 ou 1689, elle s'établit à Montréal en 1690, mais la perte de ses propriétés dans l'Ouest l'obsédait. Elle présente une requête à l'intendant Raudot et lui détaille ce qu'elle a perdu. Une compagnie de fonctionnaires s'est emparé de son immeuble à Frontenac. Comme on l'écoutait guère, elle serait passée en France, avant 1707, afin de soumettre un placet à la Cour, mais ce fut inutile et elle dut finir ses jours à Montréal, dans la tristesse, sinon dans la gêne. Une mort tragique lui avait enlevé celui qui aurait pu être son idéal conjoint, ensuite des sauvages, puis de puissantes gens l'avaient spoliée du fief où elle avait peut-être connu quelques moments heureux bien qu'illusoi-res.

Ce résumé ne peut donner qu'une faible idée de l'attachante étude du P. Delangley. Aussi, conseillons-nous à ceux que le sujet intéresse de lire le numéro de la revue mentionnée qui se trouve sans doute dans la plupart des bibliothèques publiques.

E.-Z. MASSICOTTE

MGR PLESSIS ET SON PREMIER MAÎTRE
D'ÉCOLE

L'abbé Ferland, l'un de nos grands historiens, a laissé, entre autres ouvrages sur l'éminent archevêque Plessis, une copieuse biographie, parsemée de petits faits et d'anecdotes qui intéressent ceux qui aiment se renseigner sur la vie d'autrefois. C'est en ces apartés que l'auteur nous présente incidemment, celui qui fut le magister inflexible de l'école primaire à Montréal, entre 1770 et le début du XIX^e siècle. Cet instituteur généralement nommé Lucette s'appelait correctement Lucet, ainsi que nous l'établirons après les citations suivantes :

“ Le père Lucette, écrit l'abbé Ferland, était un respectable laïque, placé par M. le curé de Montréal à la tête de l'école paroissiale; sa qualité de magister lui assurait un modeste salaire, avec le logis et la pension au séminaire. Sans être savant, il avait réussi à maintenir la dignité de son siège, par une sévère discipline, qui tenait dans la crainte et le tremblement les gaillards les plus décidés.

Pendant près d'un demi-siècle, le père Lucette, dont un badin, pour se venger, disait: *Lucet à non lucendo*, régna en despote sur l'école paroissiale de Montréal; génération après génération venait s'asseoir à l'ombre, non pas de sa houlette, mais de son martinet. De tous les gamins qui se succédèrent sur les bancs, *pas un seul* ne fut exempté de visiter le cabinet noir, où le maître distribuait les châtimens corporels, sans jamais faire exception de personnes.

L'expression, *pas un seul*, est probablement trop forte, car la tradition rapporte qu'un élève plus habile que ses devanciers trouva le moyen d'échapper au sort commun.

“Prévenu qu’il aurait à passer sous les verges, il eut la précaution de se munir de sept paires de pantalons. La sentence portée devait avoir son plein effet; le condamné entra en gémissant dans le cabinet noir. Au milieu des cris, des lamentations, des résistances du malheureux, les préparatifs de l’exécution avançaient lentement; rempart après rempart tombait, et cependant la place restait toujours à l’abri du martinet. La patience du père Lucette se lassait; et lorsqu’après la chute de la quatrième enceinte, il vit se dresser devant lui de nouveaux retranchements, les armes lui tombèrent des mains: il était vaincu, et si bien vaincu qu’il n’osa jamais recommencer la lutte avec un si ingénieux adversaire.”

A ce qui précède, l’abbé Ferland ajoute cette autre anecdote:

“Lorsque Joseph-Octave Plessis, devenu évêque, visitait sa ville natale pour la première fois après son sacre (janvier 1801), le père Lucette, dont la verdeur était passée, mais qui se rappelait avec satisfaction les services qu’il avait rendus à la Jeunesse de Montréal, fut un des premiers à se jeter aux genoux du prélat pour lui demander sa bénédiction.

— “Monseigneur, votre bénédiction, s’il vous plaît. Vous me pardonnerez, j’en suis sûr, l’honneur que j’ai eu de vous donner le fouet?”

— “Très volontiers, père Lucette”, répondit l’évêque, “mais à une condition que vous n’y reviendrez plus”...

* * *

Ce maître d’école avait nom et prénoms Édme-Guillaume Lucet. Français de naissance, entra-t-il au pays sous le régime anglais ou plus tôt?

Quoi qu'il en soit, le 8 mars 1810, "gisant au lit malade", à l'Hôtel-Dieu, il dicta ses dernières volontés au notaire Louis Huguet-Latour. Il devait être très affaibli, car c'est à peine s'il réussit à signer son patronyme. Les cinq lettres en sont tracées séparément et avec une difficulté apparente. Il mourut le même jour.

Homme méticuleux en tout, il avait tenu à disposer du peu qu'il laissait suivant un ordre bien arrêté. Ainsi, ce qu'il possédait en espèces sonnantes serait partagé entre les communautés de l'Hôtel-Dieu, des Soeurs Grises et de la Congrégation de Notre-Dame.

A deux confrères instituteurs, Martineau et Beaudry et à divers anciens écoliers ou employés du Séminaire, il lègue ses cadres et ses livres, enfin, aux pauvres de la paroisse, sa garde-robe. Et c'est l'abbé Antoine-Alexis Molin, économiste du Séminaire, qui a charge de l'exécution du testament.

L'inhumation du défunt eut lieu le 10 mars 1810. L'acte de sépulture le dit "maître d'école et âgé *d'environ* soixante-seize ans". Comme l'abbé Ferland avance que le sieur Lucet enseigna "pendant près d'un demi-siècle", le magister disparu dut voir le jour vers 1734 et il aurait eu trente et quelques années lorsqu'il compta, au nombre de ses écoliers, le futur archevêque du Canada.

E.-Z. MASSICOTTE

QUESTION

Les Filteau, Fecteau, Feuilletau, Feuilteau, etc, canadiens, sont-ils tous de la même famille?

F.

SUR L'ARC DE TRIOMPHE

Sur l'Arc de Triomphe de l'Étoile, à Paris, sont inscrits les noms de 286 des généraux qui figurèrent dans les guerres de l'Empire. Un Canadien-Français se trouve au milieu de ces glorieux soldats. François-Joseph Chaussegros de Lery, fils de l'honorable Joseph-Gaspard D. de Lery, passa en France à l'âge de dix ans afin de faire son avenir dans l'armée. Après avoir suivi les cours de l'école du génie, à Mezières, il servit à la Martinique, à la Guadeloupe et à Tabago. Il repassa en France en 1792 et, voyant les Bourbons perdus il s'attacha à la fortune de Bonaparte. Il suivit Napoléon dans presque toutes ses campagnes. Promu général de division en 1805, il gagna le titre de grand officier de la Légion d'Honneur à la bataille d'Austerlitz. En 1814, Napoléon fit M. de Lery commandant en chef du génie à la Grande Armée. Baron de l'Empire M. de Lery fut créé vicomte par Louis XVIII. Il décéda le 5 septembre 1824. Napoléon a fait l'éloge de M. de Lery dans le *Mémorial de Sainte-Hélène*. Ce Canadien-français, né à Québec, avait épousé la fille du fameux maréchal de Kellermann. De ce mariage était né un fils qui entra dans l'armée et parvint au grade de colonel. Disons ici que le vicomte de Lery, parti de Québec en 1764, à l'âge de dix ans, ne revint jamais dans sa patrie. Les campagnes dans lesquelles il fut engagé le privèrent de ce plaisir. Il ne cessa jamais, cependant, d'écrire aux siens. La plupart de ses lettres à son père, à sa mère, puis à ses frères et à ses soeurs ont été conservées et nous prouvent qu'il conserva jusqu'à sa mort la foi de son enfance.

QUESTION

Où est mort McCarthy, le pauvre avocat, illustré par de Gaspé?

X X X

CHIRURGIEN ET BARBIER

Pendant la plus grande partie du régime français au Canada, les chirurgiens établis à Québec étaient en même temps barbiers. Dès 1658, Jean Madry, chirurgien à Québec, obtenait de François de Barnouin, premier barbier et chirurgien du roi, non seulement des lettres de maître chirurgien barbier mais aussi le pouvoir d'établir au Canada la maîtrise et le chef-d'oeuvre de barbier chirurgien en tous les lieux, villes, villages, bourgs, bourgades de la Nouvelle-France, etc., etc. Les lettres patentes accordées à Jean Madry ont été insinuées au Conseil Souverain. La lecture de cette pièce est très intéressante et prouve, surtout, que, depuis 1658, la profession chirurgicale a beaucoup monté. Les chirurgiens, aujourd'hui, coupent bras, jambent, etc. etc. mais croiraient décheoir en coupant la barbe et les cheveux. Voici un acte d'engagement d'apprenti chirurgien barbier de 1715 qui est assez curieux. Le sergent des troupes François Pampalon dit Labranche, engage son fils Joseph Pampalon, âgé d'environ quinze ans, au maître chirurgien Simon Soupiran pour l'espace de trois ans, "pendant lequel temps le jeune apprenti sera tenu de faire toutes les barbes et autres choses qui lui seront commandées par le dit Soupiran. Le chirurgien Soupiran promet de montrer à son apprenti ce qu'il pourra apprendre concernant la chirurgie même de le laisser aller à l'hôpital lorsqu'il n'aura point d'affaires pressantes pour le service de son maître". Soupiran s'engage en outre à nourrir son apprenti pendant ces trois années et à lui fournir deux paires de souliers français par chacun an. Que de changement depuis 1658 dans la profession de chirurgien et, surtout, dans l'engagement de ceux qui s'y destinent.

LE PAVILLON DU VAISSEAU-AMIRAL DE PHIPPS

Tout le monde sait qu'en octobre 1690, un habile tireur abattit le drapeau ou pavillon du vaisseau-amiral de Phipps, ancré à quelques centaines de pieds de Québec, et que d'habiles rameurs allèrent le cueillir dans les eaux du Saint-Laurent. Le pavillon du fier amiral anglais fut suspendu à la voûte de la cathédrale de Québec, le dimanche, 5 novembre 1690, dans une grande démonstration religieuse. Le greffier du Conseil Souverain dressa un procès-verbal de cette fête. Nous en citons la partie principale: "... Messieurs (les conseillers) ayant pris leur place, M. Bochart Champigny, intendant de la justice, police et finances, faisant fonction de premier président au dit Conseil, s'étant trouvé au premier banc, au côté droit du choeur, et ont assisté au Te Deum, auquel officiait M. l'évêque, pendant quoi aurait été apporté au choeur pour être arboré deux drapeaux gagnés aux victoires remportées sur les Anglais, l'une à la Nouvelle-Angleterre, pendant le cours de l'hiver dernier, et l'autre au mois d'octobre dernier sur l'armée des dits Anglais venus devant cette ville de Québec pour l'assiéger et soumettre ce pays à l'obéissance du prince d'Orange, usurpateur de la couronne d'Angleterre, sur le roi Jacques second, et, ce fait, Messieurs, ont ensuite marché de leur rang, et assisté à la procession qui a été faite aux églises des religieuses Ursulines, des Pères Jésuites et des religieuses Hospitalières pour rendre grâces à Dieu des victoires que les sujets de Sa Majesté ont remportées sur nos dits ennemis par les faveurs de la Sainte Vierge et de saint Joseph auxquels l'événement en était recommandé par des prières publiques..." Le pavillon-amiral de Phipps était encore suspendu à la voûte de la cathédrale au commencement de 1759. Il dut périr dans l'incendie de la cathédrale en août 1759.

L'APPRENTISSAGE AUTREFOIS

L'apprenti, de nos jours, est un jeune monsieur qui arrive chez son patron à heure fixe et en part de même. Il n'y a pas intérêt réciproque entre les deux. Ils sont liés par la loi pour un certain temps et l'apprenti, pendant ses heures de travail, apprend machinalement à force de *voir faire*. Ses soirées et ses nuits sont à lui et il en fait ce qu'il veut, souvent au détriment de sa santé et de son travail du lendemain. Sous le régime français, l'apprentissage était plus qu'un contrat. C'était, on peut le dire, une espèce d'adoption. Le patron devenait pour quatre ans et plus le père de l'apprenti. Il le recevait sous son toit, le logeait, le nourrissait, en prenait soin comme de son propre fils. L'apprenti s'attachait aux pas de son patron, le suivait partout à son travail. Les pensées du patron devenaient celles de l'apprenti. Les secrets du métier passaient du patron à l'apprenti sans effort, tout naturellement. Et, au bout des quatre ou cinq ans, l'apprenti avait reçu une formation professionnelle et morale qui en faisait un ouvrier habile et un bon citoyen. Qu'on lise les contrats d'engagements des apprentis d'autrefois et on se rendra compte de leur supériorité sur ceux d'aujourd'hui. Voici, par exemple, celui de l'apprenti forgeron Jean-Baptiste Laverdière mineur de 18 ans, avec Charles Robitaille. Celui-ci s'engage à le recevoir chez lui, lui donnera, outre ses connaissances du métier, la nourriture et l'entretien. Robitaille habillera Laverdière tout en neuf dès la première année et à la fin de son engagement lui donnera un capot de masamet neuf, une veste du même étoffe, une culotte de peau, trois chemises, une paire de bas, et une paire de souliers français, etc. *Il se conduira envers lui comme s'il était son propre fils*. Ce contrat n'est pas unique. Chaque greffe de notaire du régime français en conserve des douzaines comme celui-là.

P.-G. R.

AU TEMPS DES NAVIRES À VOILES . . .

Le progrès a tué ou à peu près les navires à voiles, et nous devons le regretter pour la beauté de la chose. Les *Empresses* et les *Duchesses* qui remontent le Saint-Laurent, malgré leur gros volume et leur blancheur, n'auront jamais pour les vieillards le charme des gracieux et fins navires à voiles qui visitaient nos eaux. Il faut penser au spectacle qu'avaient sous les yeux les habitants des deux rives du Saint-Laurent quand trente ou quarante navires, toutes voiles déployées, se suivaient presque à la file sur le fleuve. Aujourd'hui, quand cinq ou six steamers entrent en une seule journée dans le port de Québec, on dit presque que la journée a été belle. Il y a un siècle les navires à voiles entraient par douzaines quotidiennement dans le port de Québec quand le vent était favorable. En une seule journée, le 11 mai 1861, soixante-dix navires jetèrent l'ancre dans le port de Québec. On peut voir d'ici l'animation du port, et de toute la ville de Québec en ces temps dorés. Vive le navire à voiles ! A propos de ces anciens bâtiments, on sait que le port de Québec et la rivière Saint-Charles contenaient autrefois plusieurs chantiers de construction maritime. Se fait-on une idée du nombre de navires à voiles construits dans ces chantiers ? Un ancien constructeur de navires, M. Narcisse Rosa, a passé les dernières années de sa vie à relever dans les publications officielles les noms des navires construits à Québec. Savez-vous combien il en a trouvé et encore son enquête s'est bornée à la période de 1797 à 1896, soit un siècle. Il en a relevé exactement 2542, représentant un tonnage de 1,377,000 tonnes. On peut voir que cette industrie était une richesse pour Québec.

QUESTION

Louis Riel était-il réellement d'origine irlandaise ?

HIB.