

Pointe-au-Père : du village à la ville

JEAN LARRIVÉE
AGENT DE RECHERCHE AU GRIDEQ

Si vous avez l'occasion de circuler dans les rues de Pointe-au-Père, vous serez sans doute étonnés par le nombre de maisons récentes affichant parfois l'aisance financière de leurs propriétaires. Et que dire des infrastructures municipales! Un édifice polyvalent qui loge en autres une bibliothèque, une aire de loisirs en voie de parachèvement où l'on retrouve des terrains de soccer et de baseball. Les élus municipaux ont prévu l'établissement d'un parc industriel dans lequel une importante imprimerie s'installera. Ça et là, des commerces de détail ou de services qui ont surgi tels Ameublement Tanguay, C.F.E.R.- Télévision, un cabinet de dentiste, trois concessionnaires d'automobiles. Un des plus vastes terrains de golf de la région devrait être installé dans la partie sud-est de la municipalité. Sans oublier les ruineurs : un club Price? Une usine? D'ici quelques années, Pointe-au-Père sera de moins en moins une banlieue-dortoir de Rimouski, mais une véritable ville où les citoyens pourront retrouver des services pouvant répondre à une foule de leurs besoins.

Quel contraste par rapport au petit village du début du siècle! Quelques centaines de personnes, des maisons éparses, des champs, la mer... Pendant plusieurs décennies, la vie sociale et économique de Pointe-au-Père a été articulée autour de l'agriculture et des activités maritimes. Les saisons et les marées rythmaient le quotidien des villageois.

En 1917, une soixantaine de propriétaires se partageaient le sol de cette municipalité.



Un pèlerinage arrivant au sanctuaire de Pointe-au-Père
(Source : *Souvenir du pèlerinage de Sainte-Anne-de-la-Pointe-au-Père*, 1932, non paginé).

Plusieurs étaient des agriculteurs qui accaparaient la majeure partie du territoire; en effet, 82% de la superficie et 62% de la valeur totale des propriétés leur appartenait¹. Les agriculteurs ne se contentaient pas de cette emprise foncière: ils occupaient aussi les fonctions politiques au sein du conseil municipal².

Le paysage était typiquement rural. Chevaux, bovins, moutons, porcs mangeaient dans les pâturages; avoine, orge et foin oscillaient selon l'intensité des vents. Quelques agriculteurs plus entreprenants réussissaient à écouler une partie de leurs productions sur les marchés régionaux, parfois même de Québec ou de Montréal via le chemin de fer. Selon les statistiques du recen-

Les propriétaires du sol à Pointe-au-Père, 1917-1970

	1917	1943	1970
Agriculteurs	25	31	4
Professions maritimes	6	18	12
Journaliers-ouvriers	9	4	23
Autres	17	23	274
Professions inconnues	5	8	107
Total	62	84	420

Source : Municipalité de Pointe-au-Père, *Rôles d'évaluation 1917, 1943 et 1970*.

sement du Canada de 1921, 27% de la production laitière a été vendue, 36% des ovins et 12% des bovins. Un cultivateur vendait en moyenne 305 livres de beurre³.

Globalement, la plupart des fermiers avaient des revenus plutôt faibles et vivaient en autarcie. Après avoir atteint un sommet durant la Deuxième Guerre mondiale, les activités agricoles déclinèrent à Pointe-au-Père comme dans les autres municipalités de la région. En 1970, le rôle d'évaluation de Pointe-au-Père indiquait seulement 4 agriculteurs parmi les 420 propriétaires. Les terres agricoles ont été vendues et morcelées. Cette année-là, 80% des propriétaires possédaient une superficie inférieure à 2 arpents comparativement à 33% en 1917⁴.

Parallèlement à l'exploitation agricole, les activités maritimes ont constitué pendant plusieurs décennies un apport économique assez important⁵. Déjà au siècle dernier, des pilotes offraient leurs services pour diriger les grands navires de Pointe-au-Père à Québec, zone de l'estuaire du Saint-Laurent où la connaissance des courants, marées et récifs est essentielle. Il fallut attendre l'année 1905 avant que



Rue de l'Empress en juin 1994
(Photo : Jean Larrivée).

Pointe-au-Père soit reconnu comme station officielle de pilotage par le gouvernement fédéral qui avait fermé celle située auparavant au Bic. Les autorités avaient justifié ce transfert «en raison des encombrements que provoquait l'île du Bic (...) Pointe-au-Père parut préférable parce que les bâtiments y disposaient de plus d'espace pour embarquer et débarquer les pilotes»⁶. En 1909, il faut mentionner l'installation de la station Marconi où des opérateurs qualifiés tels les Craig, Moore, Chevron, McCuligut assurèrent les transmissions télégraphiques sans fil. La présence des pilotes et des opérateurs eut un effet bénéfique sur l'économie villageoise :

Le ministère s'engagea aussi à payer sur les deniers publics, les vivres et le couvert des pilotes en attente à Pointe-au-Père (...) Les nouveaux bateaux pilotes ne comportaient pas de logement et les pilotes devaient se loger et se nourrir à terre à Pointe-au-Père à un prix beaucoup plus élevé⁷.

Les pilotes recevaient une rémunération bien supérieure aux revenus des agriculteurs. Dans les années cinquante, le salaire moyen d'un pilote pouvait dépasser 10 000 \$ alors qu'un exploitant agricole gagnait aux environs de 1 000 \$⁸.

Coup de théâtre en 1960! La station de pilotage fut transférée aux Escoumins sur la Côte-Nord malgré les protestations de quelques pilotes. Le ministère des Transports invoqua que, depuis 1934, les navires empruntaient le chenal nord au lieu du sud pour se rendre à Québec et que le port des Escoumins étaient moins soumis à l'influence de la brume et des glaces ce qui permettait un accès à l'année longue, contrairement à la station de Pointe-au-Père qu'on fermait de décembre à avril. Le transfert de la station de pilotage entraîna une autre conséquence: on ferma la station de télégraphie Marconi.



Une rue du village jadis
(Source : Souvenir du pèlerinage... op. cit.).

Les traversiers entre Pointe-au-Père et la rive nord

	1965	1969
Passagers	93441	46642
Automobiles	22026	14192
Camions	5900	2003

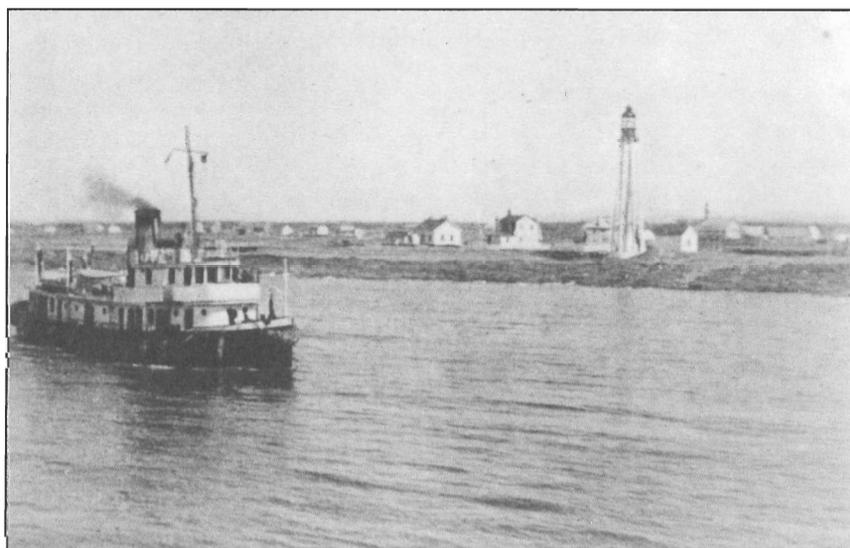
Source : URBEC inc., **Plan de développement intermunicipal et d'aménagement urbain, les infrastructures**, cahier 7, 1971, p. 92.

La perte de la station de pilotage fut compensée en partie par l'implantation d'un service de traversier entre les rives sud et nord au cours des années soixante. Le développement intensif de la Côte-Nord avait entraîné de besoins accrus pour le transport des passagers et des marchandises. Entre 1961 et 1970, deux traversiers, le Père Nouvel et le Manic, offrirent à tour de rôle le service de transport entre les deux rives. Le tableau suivant donne un aperçu de l'achalandage.

En 1970, la Compagnie Nord-Sud suspendit le service assuré par le Manic entre Pointe-au-Père et Forestville à cause de la non rentabilité due en bonne partie à la concurrence des autres traversiers qui opéraient à partir de Matane et de Rivière-du-Loup. Aujourd'hui, les activités maritimes à Pointe-au-Père se limitent au laboratoire de l'I.N.R.S.-Océanologie et à Parcs

Canada, propriétaire du phare et du site environnant. Le quai est à l'abandon, en voie d'effondrement...

Depuis le début du siècle, Pointe-au-Père a connu de profondes mutations économiques et sociales⁹. Un simple rappel de l'évolution démographique est éloquent : 343 personnes habitaient la municipalité en 1921, 451 en 1951, 1013 en 1971 et 4001 en 1991¹⁰. Cette forte hausse contraste avec le déclin de la population de plusieurs villages du Bas-Saint-Laurent. En 1994, la valeur des 1734 propriétés recensées dans la municipalité dépasse les 106 millions de dollars¹¹! Les caractéristiques rurales, tant au plan des activités que des paysages, ont cédé la place à un ensemble en voie d'urbanisation. Les agriculteurs ont disparu et les métiers reliés à la mer ont perdu de leur importance. Dans un premier temps, la proximité de la ville



Le phare et l'un des bateaux-pilotes
(Source : **Souvenir du pèlerinage...** op. cit.).

de Rimouski a favorisé un développement de type banlieusard mais, à la lueur des constats actuels, Pointe-au-Père deviendra une véritable ville en mesure d'offrir des services et des emplois diversifiés à ses citoyens ainsi que des infrastructures municipales complètes. Pourra-t-on alors encore parler de fusion avec Rimouski en prétextant la dépendance de Pointe-au-Père?

Notes

1. Municipalité de Pointe-au-Père, **Rôle d'évaluation de 1917**.
2. Municipalité de Pointe-au-Père, **Délibérations du Conseil municipal de Pointe-au-Père, 1905-1920**.
3. Statistique Canada, **Recensement de 1921, agriculture**.
4. Municipalité de Pointe-au-Père, **Rôle d'évaluation de 1970**.
5. Voir à ce sujet Jean-Charles Fortin, «*La grande navigation et les installations de Pointe-au-Père*», **Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent**, vol.VIII, no 3 (octobre-décembre 1982) : 53-92.
6. **Rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage, étude sur le pilotage au Canada, fleuve et golfe Saint-Laurent**, Ottawa, Information Canada, 1970, p. 127.
7. **Ibid.**, p. 53.
8. **Ibid.**, p. 520.
9. Corporation des fêtes du centenaire de Pointe-au-Père, **Une lumière sur la côte, Pointe-au-Père 1882-1982**, Pointe-au-Père, 1982, 461 p.
Jacques Lemay, **Étude des structures rurales et des mutations socio-économiques à Pointe-au-Père (1910-1970), problèmes et premières interprétations**, Rimouski, UQAR, octobre 1974, 23 p.
10. Antonio Lechasseur et Jacques Lemay, **Municipalités et paroisses du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, populations et limites territoriales 1851-1981**, Québec, I.Q.R.C., 1987, 51 p.
Statistique Canada, **Divisions de recensement et subdivisions de recensement, chiffres de population et de logements**, recensement du Canada 1991, Ottawa, Approvisionnements et services, 1992, p. 56.
11. Ville de Pointe-au-Père, **Rôle d'évaluation de la ville de Pointe-au-Père 1994**.