vent que deux ou trois semaines se passaient avant d'atteindre Montréal.

Rendu à l'entrée du port, au pied du courant Sainte-Marie qui avait une vitesse d'à peu près sept milles à l'heure, si le vent favorable n'était pas très fort, on se servait de la " corielle ". Une longue et forte corde était fixée au navire et dix, douze, quelquefois quatorze ou seize bœufs la tiraient sur la rive afin de faire remonter le courant au navire.

Audessus du courant Sainte-Marie, se trouvait un petit port naturel (1) pouvant à peine contenir quelques petits vaisseaux. C'est là qu'on ancrant pour plusieurs semaines quelquefois pour deux ou trois mois. Ces vaisseaux portaient des cargaisons de toutes sortes que les capitaines échangeaient pour des produits canadiens. Beaucoup de ces échanges, surtout la pelleterie, se faisaient avec les Sauvages. Les vaisseaux servaient d'entrepôts.

Les pilotes, généralement, n'avaient que deux ou trois vaisseaux à piloter dans le cours d'une saison. Ils avaient par conséquent beaucoup de loisirs que chacun cherchait à utiliser en exerçant une industrie quelconque. Comme plusieurs d'entre eux connaissaient le métier de calfat, ils trouvaient facilement à occuper leurs loisirs dans le port en attendant que leur vaisseau fut prêt à faire voile.

La tâche du pilote, malgré le peu de profondeur des vaisseaux, était déjà à cette époque assez difficile. Il devait sortir son vaisseau du port à la voile. Comme l'espace était très restreint, qu'il fallait franchir une petite passe assez étroite et prévenir en même temps les remous et courants de travers, cette manœuvre exigeait beaucoup d'habileté et d'attention. Il n'avait ni bouées ni lumières à sa disposition. Il faisait cependant de bonne besogne. Sur terre, tout lui servait de " marque " : arbres, maisons, églises, granges, moulins, etc., etc. Beaucoup de ces marques servent encore aujourd'hui.

L'acte 51, George III, adopté en 1811, statua, qu'à l'avenir, aucune personne ne pourrait se présenter et être admise à subir un examen pour obtenir une licence et être pilote pour et audessus du havre de Québec à moins d'avoir navigué constamment pendant cinq années entre Québec et Montréal. La preuve devait en être faite par les certificats assermentés de deux ou plusieurs personnes.

Le même acte changea le taux du pilotage entre Québec et Montréal comme suit :

(1) Ce qu'on appelle aujourd'hui le haut du port.