

TROP COURT DE TOUÉE

par ERNEST CHOUINARD

Vers le milieu du siècle dernier, le service du pilotage à l'entrée du Saint-Laurent n'était pas syndiqué comme nous le trouvons aujourd'hui. Était pilote qui voulait bien le devenir et se soumettre pour cela à rude épreuve. Avait-on quelque habitude des choses de la marine, le goût des courses sur mer : il suffisait de s'entendre avec un pilote breveté, *branché*, comme on disait alors,—et l'on était apprenti-pilote. Il ne restait qu'à accompagner et servir son patron pendant quelques années, à parcourir le fleuve du haut en bas et du bas en haut jusqu'à Québec, à traverser quatre ou cinq fois l'Atlantique en gabier, et, l'hiver, à étudier, à apprendre par cœur, afin de pouvoir les réciter en anglais sans broncher et sans y rien comprendre, les *bearings*, ou relèvements hydrographiques du Saint-Laurent.

Cependant, entendons-nous bien tout de suite. Ce pilote n'était pas l'officier de marine à qui il incombe à bord du navire, "de prendre la hauteur des astres, en déduire la latitude, les angles horaires, les azimuts". Eh ! non.—Qu'est-ce que tout cela aurait pu leur faire à nos pilotes, non hauturiers, mais lamaneurs, chargés seulement de conduire du golfe à Québec, ou de Québec au golfe, entre deux rives pas toujours nettement découpées, au milieu d'une double litanie de caps parfois cachés dans la brume, et à travers une jonchée d'îles et d'ilots aux abords malsains, les bâtiments de haut bord ou de quelque tonnage ? Ne leur suffisait-il pas de connaître ces faits géographiques locaux, comme de savoir sans méprise si, à telle heure, à tel point de la marée, un vaisseau de tel tirant d'eau pouvait risquer de sauter par dessus la batture de l'Île-aux-Lièvres ou la Pointe de Saint-Vallier ?