

Le *Royal William* Un vapeur légendaire de Québec

Mario Béland, Ph.D

Number 74, Summer 2003

Québec maritime : canots, barques, verchères, phares, épaves...

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/7358ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Béland, M. (2003). *Le Royal William* : un vapeur légendaire de Québec. *Cap-aux-Diamants*, (74), 10–16.

LE ROYAL WILLIAM UN VAPEUR LÉGENDAIRE DE QUÉBEC

PAR MARIO BÉLAND

En 1908, un superbe portrait de navire est acquis pour 50 £ d'un certain J. Turner, de Londres, par la Société historique et littéraire de Québec. Une lettre du D^r James Douglas, président honoraire de la Société, apporte alors quelques éclaircissements sur l'histoire du tableau à l'huile : «*The picture was painted by Skellett to the order of a gentleman who was very much interested in the attempt, and it remained in his family for many years till his household furniture was sold. It passed through two other hands before becoming the property of Mr Turner.*».

Véritable référence dans le domaine de la peinture marine au Canada, le tableau du fameux *Royal William* est non seulement le plus ancien des portraits de bateaux conservés au Musée national des beaux-arts du Québec, mais aussi le plus célèbre, en raison notamment de la notoriété même du navire.

Stephen Dadd Skillett (Angleterre, 1817-1866), *Le Royal William transformé en frégate et rebaptisé Isabel Segunda*, 1834; signé et daté, en bas, à droite «S. Skillett Dec^r 13th / 1834»; huile sur toile, 58,5 x 75,8 cm. Musée national des beaux-arts du Québec, Québec, dépôt des Archives nationales du Québec, DLT-74.260. (Photo Musée national des beaux-arts du Québec, Patrick Altman).

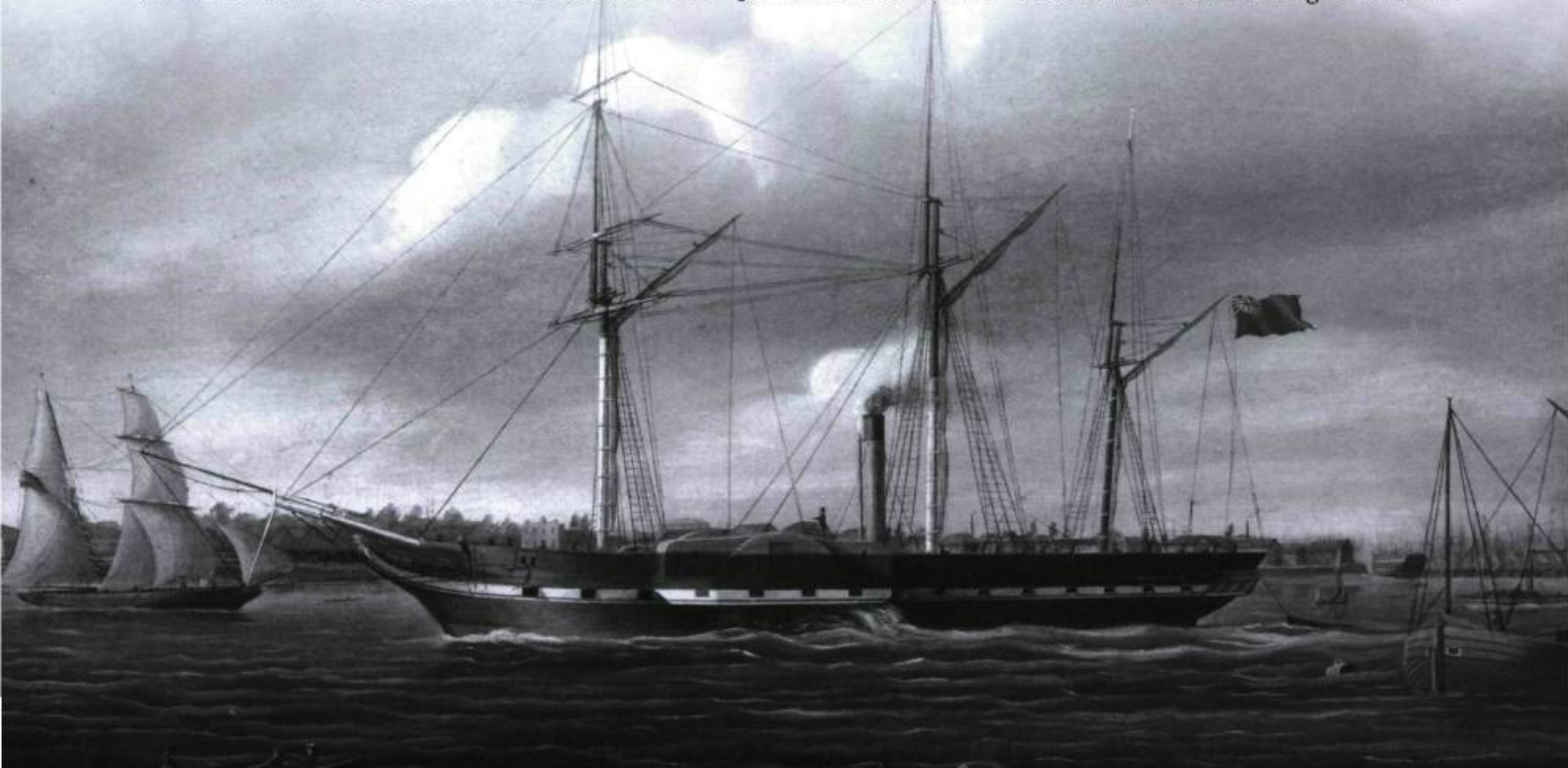
UN PROJET DE COMMERCE INTERCOLONIAL (1822-1830)

Dès août 1822, les journaux du Bas-Canada lancent l'idée d'établir un lien par bateau à

vapeur entre Québec et Halifax. Au début de 1825, la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada adopte une loi dans le but de promouvoir les relations et le commerce entre cette province et les colonies britanniques des Maritimes, notamment pour le transport de marchandises et de passagers. Le gouvernement forme alors un comité qui mettra en service un vapeur de 500 tonnes entre les capitales respectives du Bas-Canada et de la Nouvelle-Écosse. Ce n'est finalement qu'en 1830 qu'est fondée la Québec & Halifax Steam Navigation Company dans le but de construire le navire à Québec même. Enregistrée le 31 mars 1831, cette compagnie comprend alors 235 investisseurs, parmi lesquels plusieurs constructeurs de voiliers de Québec, ainsi que les frères Cunard de Halifax, Henry, Joseph et Samuel (1787-1865).

CONCEPTION ET CONSTRUCTION (1830-1831)

En juillet 1830, le comité de direction lance un appel d'offres dans le *Star* de Montréal pour construire une coque qui doit être livrée le 1^{er} mai de l'année suivante. Signé devant le



notaire Laughlan T. McPherson de Québec, le 3 septembre, le contrat est octroyé, au coût de 16 000 £, au grand constructeur de voiliers, George Black (1778-1854), et à l'armateur réputé, John Saxton Campbell (1787-1855). Leur chantier naval est situé à l'anse du Cap ou Cape Cove. Black fit alors appel à un spécialiste pour la conception et la réalisation des dessins de la coque, soit James Goudie (1809-1892), natif de Québec. En effet, James revenait tout juste d'une formation en Grande-Bretagne dans la construction de vapeurs de haute mer. Dans une lettre au *Globe* de Toronto, le 24 mai 1888, l'architecte naval apporte une information fort éclairante sur les plans de la coque qu'il avait exécutés en 1830 : «J'ai dessiné, ou agrandi les lignes dans la salle de traçage, de manière à faire les corrections nécessaires pour convenir au bois de construction canadien. J'étais le seul responsable du service, et j'ai fait un nouveau plan à la suite des corrections [...] son modèle se démarquant de tout navire ou vapeur courant». Outre les dessins, Goudie fournit également une demi-coque en bois tors du vaisseau, modèle réduit auquel, selon ses propres mots, «il avait consacré passablement de temps.»

Tel que le rapporta le *Montreal Gazette*, la quille du bateau fut mise sur cale le 2 septembre 1830 et sa construction se déroula sous la surveillance conjointe du jeune contremaître Goudie et de Black lui-même. Au cours de l'automne, les journaux annoncèrent l'arrivée à Québec du capitaine John Jones de Londres, ancien officier de la marine royale, chargé de diriger la finition de la coque durant l'hiver.

UN LANCEMENT HAUT EN COULEUR (1831)

The Quebec Mercury et *La Gazette de Québec* des 23 et 25 avril 1831 annoncèrent la cérémonie du lancement prévu pour le mercredi 27 avril suivant, du «*Royal William*, un magnifique vaisseau [...] essentiellement construit d'après un des meilleurs modèles de navire océanique du genre.» Le vapeur fut mis à

l'eau, en grande pompe, en présence du gouverneur en chef du Bas-Canada, Lord Aylmer (1775-1850). Se déroulant par une température idéale, la cérémonie donna lieu à d'importantes réjouissances. Fierté de tout le milieu maritime de Québec, le vaisseau fut baptisé en l'honneur du «roi navigateur» Guillaume IV (1765-1837).

Le *Quebec Gazette* du 28 avril rapporta l'événement dans une traduction approximative : «Des milliers de spectateurs couvraient les quais et les hauteurs adjacentes. La compagnie du *Tow Boat* avait très obligeamment mis à la disposition du public le bateau à vapeur le *Richelieu*, ayant à bord la bande du 32^e régiment [...] Le *Richelieu* était couvert de peuple et placé dans une situation avantageuse auprès du quai [...] Les spectateurs toujours croissants se portèrent alors en foule au chantier de M. Campbell [...]. Ici Lady Aylmer cassa une bouteille de la manière ordinaire et nomma le bâtiment. Ce vaisseau avait une superbe apparence sur les chantiers, les galeries d'avant, de la poupe et du tillac étaient exécutées avec beaucoup de goût. Son port actuel est de 1,370 tonneaux, mais avec l'addition de la machine, il est probable qu'il sera réduit à 4 ou 500 tonneaux. Le vaisseau fut lancé au milieu des acclamations des spectateurs et au bruit du canon. [...] la plus grande régularité dans la construction du bâtiment et surtout la force des matériaux, le rendront très sûr. Les côtés sont disposés de manière à protéger les roues des plus violents coups de mer. [...] Nous avons vu avec orgueil ces nouvelles démarches vers la prospérité du pays. [...] et il n'y est rien entré depuis le simple banc aux élégantes décorations de la chambre, et au travail fini et ingénieux des machines, qui n'ait été fait en Canada.»

Une aquarelle du lieutenant-colonel James Pattison Cockburn (1779-1847), l'un des plus célèbres et prolifiques peintres topographes du XIX^e siècle, relate cette mise à l'eau mémorable à l'anse du Cap. À partir des hauteurs des plaines d'Abraham, l'aquarelle de Cockburn nous montre le *Royal William*, en-

James Goudie, *Modèle réduit de la demi-coque du Royal William*, 1830; bois (panneau), acajou teint et vernis (gabarit), métal; 30 x 135 x 14,4 cm. Musée de la civilisation, Québec, 79-1483. (Photo Musée de la civilisation, Jacques Lessard). En 1891, l'objet, alors propriété de la Société littéraire et historique de Québec, est envoyé à Londres pour être présenté à la *Royal Naval Exhibition*.





James Pattison Cockburn
(New York, États-Unis,
1779 - Woolwich, Angle-
terre, 1847), *Le lancement*
du Royal William à Québec,
le 27 avril 1831; aquarelle
sur carton, 15,2 x 23,8 cm.
Archives nationales du
Canada, Ottawa, 47684
(Photo Archives nationales
du Canada, C 12649).

touré d'autres vapeurs, décoré de pavillons, mais sans ses mâts comme il est coutume lors de lancements. Le navire apparaît à côté du long bâtiment de la salle de traçage et de deux constructions récentes, parmi les premières en leur genre au Canada : la scierie à vapeur avec sa haute cheminée fumante et le *Canada Floating Dock*.

Le samedi suivant, le 30 avril, le vaisseau fut remorqué jusqu'à Montréal où il arriva le 2 mai pour recevoir ses puissantes machines à vapeur à basse pression. C'est à la fonderie réputée de Bennet & Henderson, située en face de la brasserie Molson, que les moteurs furent coulés et installés sur le *Royal William* après de longs délais occasionnés par l'échouage du navire. Parallèlement à l'installation des machines, on compléta la finition des cabines et du pont sous la supervision de Goudie lui-même. Le *Royal William* put partir le 2 août et naviguer vers Québec par ses propres moyens. Le *Montreal Gazette* se plut à dire «que selon des juges compétents, il n'est aucunement inférieur aux premiers paquebots vapeur du Vieux Continent.»

UN NAVIRE D'UN GENRE TOUT NOUVEAU AU CANADA

Une fois complété, le bateau avait un gréement de goélette à trois mâts, un pont unique, avec un beaupré et une poupe carrée, bordé à franc-bord. Outre une seule et haute

cheminée, il portait trois voiles carrées sur son mât de misaine. Ces voiles auxiliaires étaient prévues pour contrer la faiblesse des machines et les dépenses considérables de charbon. Le navire pouvait tout de même atteindre une vitesse moyenne de six à huit nœuds. À l'occasion du lancement, le *Quebec Mercury* du 30 avril 1831 avait ainsi rapporté les dimensions du vapeur : «Mesures du constructeur, 1 370 tonnes; Mesures du vapeur, selon l'*Act of Parliament*, 830 tonnes – soit une cargaison d'environ 300 tonnes comprenant 7 jours de combustible, ce qui, avec l'eau, le ravitaillement, etc., et les installations nécessaires à soixante passagers, réduit sa capacité de stockage au dernier tonnage mentionné ci-dessus. La longueur de la quille est [...] 146 pieds – longueur du pont 162 pieds, longueur hors tout de l'avant jusqu'à la lisse de couronnement, 176 pieds – largeur de bau à l'intérieur des tambours, [...] 29 pieds et 4 pouces – à l'extérieur, 43 pieds et 10 pouces – profondeur de la cale [...], 17 pieds et 9 pouces. Son faible tirant d'eau est d'environ 7 pieds et 9 pouces – et avec les machines et à pleine charge on l'estime à moins de 13 pieds».

Pour le reste, les aménagements, très élégants et finis en teck, comprenaient une salle à manger occupant une rotonde sur le pont. Ils pouvaient accueillir sous l'étage du pont, équipé aussi avec goût, 36 membres d'équipage et 50 passagers de première classe avec un parloir bien meublé, deux coursives laté-

rales fort bien décorées et, dans l'entrepont, 60 installations de troisième classe. Le bâtiment présentait à la proue une simple volute sculptée et à la poupe des ornements moulurés imitant des galeries et bouteilles. Enfin, le navire était pourvu sur les côtés de deux moteurs déployant une puissance nominale de 200 chevaux-vapeur. Les machines étaient reliées à deux roues à aubes de 5,6 m (18,5 pieds) de diamètre. Les roues étaient bien protégées et encastrées dans la coque, vers l'avant, afin de réduire son tirant d'eau. Sur ces boîtes étaient inscrits, en grosses lettres, le nom du vaisseau ainsi que son port d'attache :

ROYAL WILLIAM
Québec

**LES PREMIERS VOYAGES
AU CANADA (1831-1833)**

De retour dans la capitale provinciale à la mi-août 1831, le *Royal William* fut enregistré au port de cette ville. Du 24 août au 9 novembre, le vapeur conclut avec succès trois allers-retours entre Québec et Halifax, sans compter une course spéciale à L'Isle-Verte afin de sauver quelque 160 immigrants naufragés de l'*Acadia*. Cette courte saison fut marquée de sévères tempêtes automnales qui lui causèrent quelques dommages, certes, mais qui firent également la preuve de la supériorité de sa construction tout en démontrant sa bonne navigabilité en mer ainsi que la fiabilité de ses machines. Le navire reprit le fleuve le 17 novembre afin d'être remis pour l'hiver à Sorel, avec une dette accumulée tant pour la construction que pour la première année d'opération.

En février 1832, on révisa la loi afin de faire de Pictou, au lieu de Halifax, le terminus du *Royal William*. L'année 1832 fut désastreuse pour le navire en raison de la grave épidémie de choléra. Après bien des délais, le vapeur quitta Québec le 16 juin pour atteindre trois jours plus tard Miramichi où, sous la menace des fusils, le bâtiment fut contraint à la quarantaine. Libéré le 12 juillet, il ne put s'arrêter à Pictou où on lui refusa l'accès au port. Il continua vers Halifax où, mis de nouveau en quarantaine, il demeura à quai durant une grande partie de la saison. Il ne revint à Québec que le 7 août, après 53 jours d'absence. Il n'effectua pas d'autres voyages cette année-là et fut remis le 24 octobre dans ses quartiers d'hiver en face de Sorel.

En raison d'un lourd déficit, ses propriétaires furent forcés, à la mi-mars 1833, de mettre le navire aux enchères. Annoncé dans divers journaux du Canada et même de New York, cet encan se déroula à la porte de l'église de



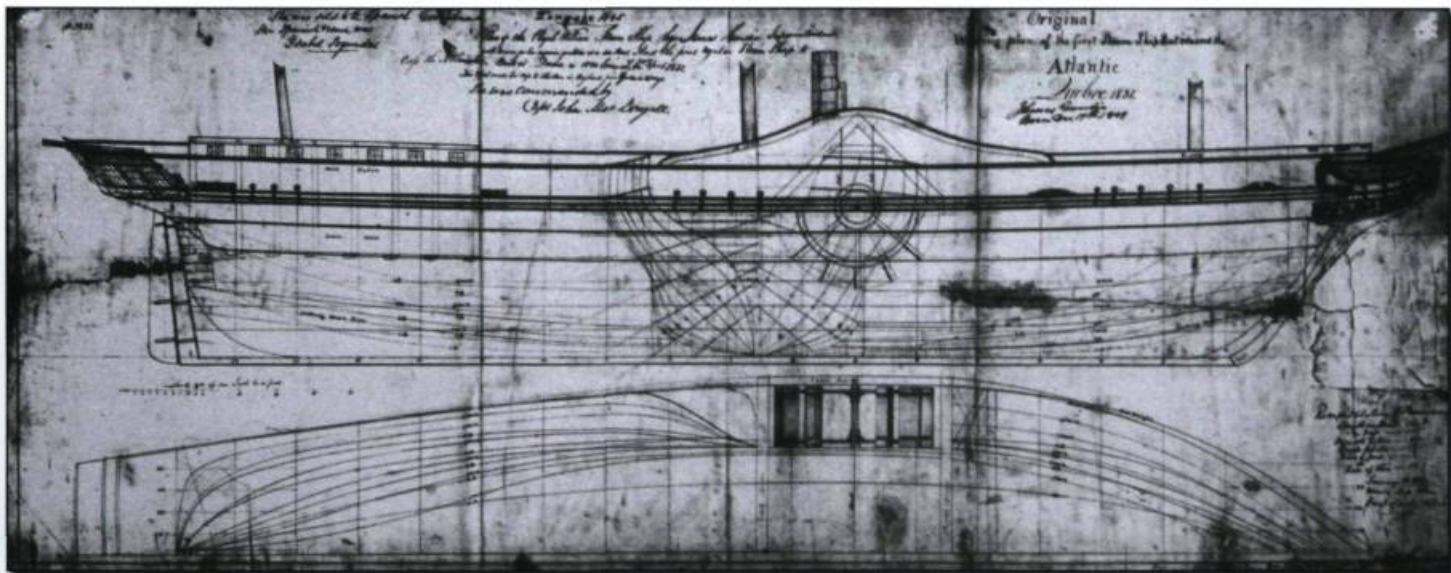
Sorel, le 3 avril suivant. La vente fut conclue pour la somme de 5 000 £, soit moins du tiers du coût de construction.

À la suite de la vente, le *Royal William* fut placé sous le commandement du capitaine John McDougall (1797-1854), qui le conduisit à Québec où il fut réenregistré le 18 mai. Le vapeur resta dans les environs, faisant des excursions de plaisance à Grosse Île ainsi que des remorquages de navires. Le 4 juin, le bâtiment prit la mer jusqu'à Boston (Mass.) où il devint ainsi le premier vapeur battant pavillon britannique à jeter l'ancre dans un port américain.

LA GRANDE TRAVERSÉE (1833)

Ses nouveaux propriétaires, satisfaits de son comportement en haute mer, mais constatant qu'il n'était pas rentable, décidèrent d'expédier le *Royal William* en Angleterre dans le but de vendre le navire. À compter du 16 juillet 1833, des avis publiés dans le *Quebec Mercury* et la *Gazette de Québec* annoncèrent le départ, le 1^{er} août, du bateau vapeur au Prix du passage, exclusivement de vin, &c. £ 20. Deux jours plus tard, la *Gazette de Québec* y alla de ce commentaire fort éclairant non seulement sur le futur voyage du bâtiment, mais également pour la suite des événements, voire pour la postérité : «VOYAGE EN ANGLETERRE PAR LA VAPEUR – Le *Royal William* [...] partira au commencement de la

Portrait de James Goudie (Québec, 1809 - North Evanston, Ill., 1892), architecte naval, dessinateur et chef de chantier du *Royal William*, reproduit dans le *Daily Witness* (Montréal), le 20 mars 1897 (p.13).



James Goudie, *Plans de la coque du Royal William*, 1830; 96,5 x 39,4 cm (38 x 15 po). Chicago Historical Society. (Photo Chicago Historical Society).

semaine prochaine pour Londres, où il sera vendu. On a eu quelques appréhensions par rapport à la sûreté du voyage, et deux ou trois individus seulement ont pris leurs passages. Nous pensons que ces craintes n'étaient fondées, surtout pendant cette belle saison de l'année. Il n'y a point de doute qu'il est excellent comme vaisseau de mer, et qu'il peut résister à la plus forte tempête. En faisant un certain usage de ses voiles pendant les bons vents, à partir de Pictou où il doit s'approvisionner de charbon, il est probable qu'il pourra traverser l'Atlantique en 16 à 22 jours. Après tout ce n'est pas la première fois que les vaisseaux à vapeur traversent l'Atlantique. Si nous nous en rappelons bien, un de ces vaisseaux a fait, il y a dix ans, un voyage de New York à Saint-Pétersbourg [le *Savannah* en 1819]; et il n'y a que cinq ou six ans que le *Munster Lass*, construit dans le Nouveau-Brunswick traversa sans accident et aborda en Irlande. L'entreprise qui a eu pour but d'établir une communication par la vapeur avec Halifax a été ruineuse.»

Le navire appareilla avec un léger retard le 5 août, à 5 heures, avec quatre passagers cabines, pour arriver à Pictou trois jours plus tard. Le 18 août suivant, le *Royal William* mit le cap sur Londres avec, à son bord, 36 hommes d'équipage, sept passagers, pas moins de 254 chaudrons de combustible (ou 324 tonnes), et une petite quantité de marchandise, dont une harpe et une caisse d'oiseaux empaillés!

Arrivé sur les Grands Bancs de Terre-Neuve, le vapeur rencontra une violente bourrasque qui décapita son mât principal et qui mit hors service son moteur tribord. Cependant, le navire put tout de même poursuivre sa route durant dix jours avec une seule ma-

chine. En outre, durant le trajet, il fallut enlever tous les quatre jours les dépôts de sel, accumulés dans l'une des deux chaudières alimentées par l'eau de mer, et se servir alors des voiles auxiliaires. Les journaux de Québec rapportèrent d'ailleurs que le *Rokeby* a, le 27 août, croisé le *Royal William* naviguant depuis neuf jours aussi bien avec ses voiles qu'avec la vapeur. Le 6 septembre, le vaisseau aperçut Land's End, puis arriva le 9 suivant à Cowes, sur l'île de Wight, comme le mentionna succinctement le *Times*. Tel qu'indiqué dans le *Lloyd's Register*, le bâtiment atteint Gravesend, à l'embouchure de la Tamise, le 11 septembre suivant, puis Londres, le 14. En dépit de son lourd chargement de charbon et de conditions de navigation très difficiles, le *Royal William* accomplit néanmoins sa traversée en 25 jours, ce qui constituait évidemment un bel exploit pour un vapeur canadien de l'époque. À cet égard, le *Quebec Gazette* rapporta que «C'est avec le plus grand succès qu'il a franchi toute la distance, mû par la vapeur grâce au charbon de Pictou.» Constat tout aussi positif dans l'*Annual Register* de Londres de 1833 qui vit là de grands espoirs pour l'avenir de la messagerie maritime.

Moins de deux mois après son arrivée à Londres, soit le 22 novembre 1833, le *Royal William* fut vendu pour 10 000 £. Comme le rapporta le capitaine McDougall, le bâtiment fut «complètement réparé et recouvert de cuivre; c'est un modèle considéré comme supérieur à n'importe lequel de leurs vapeurs ici.» Le navire fut alors réenregistré pour le gouvernement portugais pour le transport côtier de troupes de soldats. Puis, le 10 septembre, le gouvernement d'Espagne l'acheta à son tour pour le convertir en frégate et, le 29 novembre, l'enregistrer sous le nom d'*Isabel*

Segunda, devenant ainsi le premier vapeur de la Marine de guerre espagnole. Le capitaine McDougall raconta encore que le vaisseau «retourna à Gravesend vers la fin de 1834 afin d'être livré au gouvernement britannique, qui le transformera en vapeur de guerre dans son chantier maritime [...] L'*Isabel Segunda* sera achevé au chantier naval de Sheerness.» D'après les Espagnols, la nouvelle frégate fut dotée d'une cloison étanche en fer ainsi que d'un armement de deux canons de 32 et de six caronades du même calibre.

pression de puissance tranquille émane du vaisseau dont tous les éléments du gréement et de la coque sont décrits avec un soin méticuleux. Une certaine naïveté se dégage dans le rendu des figures humaines présentes tant sur le pont du bâtiment que dans les embarcations à l'avant-plan. Remorquant lui-même une chaloupe, le bateau à vapeur arbore curieusement une figure de proue à l'effigie d'un lion, emblème britannique très populaire pour les vaisseaux de la *Royal Navy*, ainsi que sur son mât de pavillon, le *Red*



Timbre de 5 cents émis en 1933 par les Postes canadiennes à l'occasion du centenaire de la traversée de l'Atlantique du *Royal William*, de Québec à Londres. Société canadienne des postes, Archives nationales du Canada, Ottawa. (Photo Archives nationales du Canada, POS 265).

LE PORTRAIT PAR S. SKILLETT EN 1834

Le 13 décembre 1834, un portrait du navire fut signé par Stephen Dadd Skillett (1817-1866). Entre 1844 et 1856, Skillett, résidant à Limehouse, sur le bassin de la Tamise, expose à intervalles plus ou moins réguliers des marines, scènes de tempête ou de naufrage, et tableaux historiques, à la Royal Academy of Arts, à la British Institution, et à la Royal Society of British Artists. Mentionnons que l'un de ses portraits représente un autre navire canadien, le *Lord Elgin*, construit à Québec, en 1847. Son portrait du *Royal William* s'avère donc l'une des premières peintures connues de ce jeune artiste, alors âgé de 17 ans.

Sans aucune identification à la proue, le vapeur est ici représenté par le travers bâbord. Comme le montrent les voiles carguées aux mâts et la cheminée crachant la fumée, le vapeur navigue par temps calme et nuageux, au seul moyen de ses roues à aubes. Une im-

Ensign, qui indique que le navire est immatriculé en Grande-Bretagne, toujours pour la *Royal Navy*. On remarque que le bâtiment a déjà été converti en vaisseau militaire, partiellement doublé en cuivre et percé dans son flanc de sabords pour la batterie. Le portrait représente donc bel et bien l'*Isabel Segunda*, c'est-à-dire le *Royal William* venant tout juste d'être acquis et modifié en frégate pour l'Espagne. Le navire passe ainsi devant Gravesend, une ville portuaire et un important centre de construction navale s'étalant en aval de Londres, présentant d'ailleurs à droite un vaisseau de guerre en cours de lancement.

L'*Isabel Segunda* devint le premier vapeur à servir activement comme vaisseau de guerre, au cours d'un engagement naval, le 5 mai 1836, dans la baie de San Sebastian. Ayant à subir des réparations considérables, le navire fut envoyé d'abord en 1837 à Portsmouth pour ses moteurs, puis en 1840, à Bordeaux, pour la coque. Mais cette fois, les Français constatant que sa charpente était pourrie,

l'achetèrent pour le condamner en ponton, une fin bien pitoyable pour le premier vapeur océanique canadien. Au total, le bateau vapeur *Royal William/Isabel Segunda* aura donc connu en moins de huit ans une carrière commerciale et militaire aussi brève qu'intensive.

FORTUNE CRITIQUE

À la fin du XIX^e siècle, le grand voyage de 1833 permit à des Canadiens anglais d'affirmer que le *Royal William* avait été le premier bateau à franchir l'Atlantique Nord sous la seule propulsion de la vapeur. L'année 1894 devait constituer la première apothéose dans, pourrait-on dire, l'hagiographie ou la « légende dorée » du navire. En effet, le gouvernement canadien souligna l'événement par une tablette de laiton qui fut dévoilée à l'occasion de l'ouverture de la Conférence coloniale. Mais, justement, dans le contexte colonial de l'époque, l'exploit du vapeur construit à Québec ne trouva aucun crédit hors du Dominion. Néanmoins, en 1933, le *Royal William* fit l'objet d'une véritable commémoration nationale pour marquer le centenaire de la traversée transatlantique du premier vapeur océanique. Les Postes canadiennes émirent un timbre spécial de 5 cents

à l'effigie du bateau, inspiré du portrait de Skillett.

La traversée du *Royal William*, à l'égal des courses du *Bluenose*, s'est assurée une place de premier plan, sinon dans les annales de l'histoire maritime internationale, du moins dans l'imaginaire collectif du pays. Véritable mythe dans l'histoire de la construction navale québécoise, le *Royal William* demeurera un symbole d'innovation et de savoir-faire, inaugurant l'ère de la navigation moderne. ♦

■
Mario Béland, Ph.D., est conservateur de l'art ancien de 1850 à 1900, au Musée national des beaux-arts du Québec, à Québec.

Après avoir publié en mars un texte sur les portraits de bateaux de la collection du Musée du Québec, dans *Neptunia*, à Paris, l'auteur fera paraître un article fouillé sur le *Royal William* dans les numéros de septembre et de décembre de la même revue. L'auteur remercie ici tout spécialement Marjolaine Mourot, conservatrice en chef au Musée national de la Marine, à Paris.

LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE QUÉBEC VOUÉE À LA PROMOTION DE L'HISTOIRE ET DU PATRIMOINE DE QUÉBEC, DEPUIS 1937

ACTIVITÉS

- ◆ Conférences
- ◆ Tables rondes
- ◆ Expositions
- ◆ Publications:

Cahiers d'histoire
Guide historique et
touristique de Québec
Calendrier de vues
anciennes de Québec

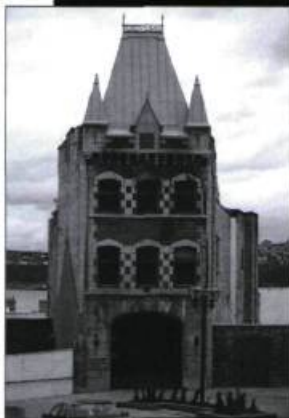
- ◆ Excursions et visites de lieux historiques
- ◆ Repas gastronomiques

LES MEMBRES REÇOIVENT
la revue *CAP-AUX-DIAMANTS*
le bulletin *QUÉBECENSIA*



Fier passé oblige

La Société
historique
de Québec



Maintenant
au cœur
du Vieux-Québec

72, côte de la Montagne,
Québec G1K 4E3
Tél. : (418) 692-0556,
Télé. : (418) 692-0614

AP/HCQ

Association des professeurs et des professeurs d'histoire
des collèges de Québec

Un regroupement de
professeures et professeurs
d'institutions de niveau collégial publiques et privées,
francophones et anglophones,
qui contribue au rayonnement de l'histoire
dans leurs milieux.

Pour information: Jean-Louis Vallée

(418) 248-7164 poste 117 • jlvallée@cec.montmagny.qc.ca

CET AUTOMNE
DANS CAP-AUX-DIAMANTS
L'éducation

CAP-AUX-DIAMANTS