

IX

NAVIGATION DU ST-MAURICE.

La possibilité de la navigation par bateau à vapeur, depuis le terminus du Chemin de fer des Piles jusqu'à La Tuque est une question toute résolue. Dès l'année 1856, et alors que le gouvernement n'avait encore fait aucun creusement dans le grand rapide Manigance, la Compagnie Américaine " Philipp & Norcross " avait déjà un petit bateau qui faisait régulièrement le service entre ces deux endroits, une fois par semaine.

Ce vapeur avait la forme d'un grand chaland de 100 pieds de long sur 15 de large environ, à fond plat naturellement, et ne tirant que 18 à 20 pouces d'eau ; il était mû par une roue à aubes placée à l'arrière du bâtiment et en occupant toute la largeur. C'était précisément la forme qui convenait à la profondeur de la rivière, aux eaux basses, alors que le courant forme en certains endroits des battures mouvantes qui, tantôt dans un lieu et tantôt dans un autre, élèvent des obstacles inattendus. Quand il arrivait au bateau de toucher un de ces obstacles invisibles au pilote, c'était l'affaire d'une minute de le retirer du mauvais pas et de chercher passage ailleurs. Dans les rapides et les remous, le fond large et plat du bateau présentait encore des avantages précieux pour éviter les contre-coups de courant auxquels il ne donnait guère prise. Bref, c'était le vrai type du bateau à vapeur convenant au St-Maurice, et la preuve, c'est qu'il a fait le service avec succès pendant deux ou trois ans, ne prenant guère plus de 12 heures pour faire ses 70 milles en remontant le courant, et 6 heures en descendant, suivant la hauteur et la violence des eaux.

L'établissement de cette ligne produisit une amélioration rapide, et les divers postes qu'elle reliait, prenaient de jour en jour de l'extension, quand malheureusement la mort de Monsieur Philipp, l'âme de la compagnie, amena l'abandon de cette voie de transport en même temps que la cessation des opérations qu'elle alimentait. Force fut de revenir à l'usage des canots d'écorce et des chalands, et la première impulsion donnée au progrès ne tarda pas à s'évanouir.

1879, le gouvernement provincial tenta un nouvel essai pour rétablir la navigation à vapeur, entre les Piles et La Tuque, et prolonger ainsi en été, la voie commerciale ouverte par la construction du Chemin de fer des Piles. Mais, faute de renseignements assez complets sur la profondeur du chenal et les obstacles qu'y fait surgir inopinément l'action des sables mouvants entraînés par le courant, le résultat ne fut pas heureux. Le bateau à vapeur *Lagassionnière*, construit sous l'administration Joly, au coût de plusieurs milliers de piastres, ayant la forme et l'appareil d'un puissant remorqueur, avec hélice et fort tirant d'eau, ne put jamais quitter le mouillage de la baie des Piles, et dût être dépourvu de ses engins et abandonné sur la côte.

Depuis, rien de sérieux n'a été fait pour rétablir cette précieuse ligne de communication.

Pourtant, il y aurait de grands avantages à en retirer pour le bien des colons comme dans l'intérêt du commerce. Elle serait d'abord d'une utilité capitale pour le transport des