

RAPPORT ET TEMOIGNAGE SUR LES CANAUX DU ST. LAURENT, &c.

survenoit ; et c'est ce qu'il est impossible de faire dans la nouvelle traverse, ou celle du canal du sud, à cause de la nature du fond et de la rapidité du courant. Il est hors de doute que cette traverse ne fut, sous tous les rapports, moins dangereuse que celle du canal du sud, si l'on y mettoit des bouées de la même manière. Le principal désavantage du canal du nord est la grande profondeur de l'eau qu'il y a entre l'*Isle aux Coudres* et la terre ferme, et la rapidité considérable du courant dans le même endroit. La première circonstance le rendroit extrêmement difficile pour un vaisseau de tenir à l'ancre, s'il survenoit un calme subit, et si ce calme le surprenoit dans une certaine position, un peu au-dessus de la *Baie St. Paul*, avec le reflux de la mer, il courroit risque d'être poussé à terre ; mais un pilote expérimenté connoissant cela, ne s'embarqueroit jamais entre l'*Isle aux Coudres* et la terre ferme, lorsqu'il y auroit apparence de calme et que la mer seroit dans son reflux. Je dois ici remarquer qu'il y a le même danger à craindre près de la traverse du sud, de sorte que sous ce rapport les deux canaux se trouvent à peu près sur le même pied. Ayant ainsi donné les avantages et désavantages de chacun des deux canaux, je présenterai comme mon opinion que tous les deux sont également bons. Certaines circonstances d'e vents, de tems, de saison, &c. feront préférer l'un, tandis que sous des circonstances opposées, le navigateur, qui connoitra bien les deux canaux, préférera l'autre. Ainsi ce doit être un grand avantage que d'avoir deux canaux au lieu d'un seul, et conséquemment il ne peut y avoir de doute que cela tendroit à améliorer la navigation du *St. Laurent*, que d'obliger les pilotes de s'instruire également des deux canaux, et même de toutes les parties du fleuve, comme c'est le cas dans des autres pays.

Q. Dans le cours de vos recherches, n'avez-vous pas découvert un bon canal entre l'*Isle aux Coudres* et la *Batture aux Loups Marins*, duquel canal les hydrographes précédens n'ont fait aucune mention, et ne seroit-il pas essentiel que tous les pilotes connussent le dit canal ?

R. L'été dernier, dans le cours de nos recherches, nous avons découvert un troisième canal, qu'on n'a jamais aperçu auparavant. Il n'est pas aussi bon que les deux autres, mais on devroit le bien connoître. Les entrées de ce canal, à l'ouest, sont entre les *Isles à l'ouest de l'Isle aux Grues*. La principale entrée se trouve entre l'*Isle aux Reaux*, et la *Grosse Isle* ; et toutes ont été représentées comme innavigables dans les Cartes du fleuve, récemment publiées. En passant au nord de l'*Isle aux Grues* et de l'*Isle aux Oies*, &c. ce canal est divisé en deux branches, passe au sud de ces battures et entre elles et des piliers et tombe dans le canal du sud, et comme lui passe entre les bouées de la traverse. Ce canal entre les piliers, et la *Batture aux Loups Marins*, est étroit et dangereux, mais l'autre branche qui passe au nord de la *Batture aux Loups Marins*, et entre elle et l'*Isle aux Coudres*, est un large canal, et donne l'avantage d'éviter entièrement la traverse ; mais d'un autre côté, je ne crois pas qu'il ait plus de trois brasses de profondeur dans les eaux basses du printemps, cela dans un petit intervalle entre la *Batture aux Loups Marins* et l'*Isle aux Coudres*. Il y a dans ce canal un bon fond pour le mouillage, et le courant n'y est pas aussi fort que dans les autres canaux, mais il n'y a pas de bonne rade, et il s'y trouve beaucoup de basses. Comme le canal du nord et celui du sud sont supérieurs à un canal mitoyen, je ne recommande pas qu'on en fasse un usage général, mais les vaisseaux pendant les tems de brouillard et par les vents du nord-est ayant souvent été poussés entre la *Batture aux Loups Marins* et les piliers, et même entre la *Batture aux Marins* et l'*Isle aux Coudres*, et cela pouvant encore arriver fréquemment, je suis décidément d'avis que les Pilotes devroient connoître aussi ce canal, afin qu'ils puissent être en état de retirer les vaisseaux qui se trouveroient ainsi situés.

Q. Savez-vous si le canal du nord ne seroit pas, pour plusieurs raisons, moins dangereux que celui du sud, vu la hauteur du rivage et les bons mouillages qu'on y rencontre, et voudriez-vous faire part au Comité de votre opinion sur les mérites et avantages comparatifs des deux canaux ?

R. Je crois qu'on rencontre les mêmes dangers dans le canal du nord et dans celui du sud. Le mouillage de l'*Isle aux Coudres*, est un grand avantage pour le canal du nord. Un autre avantage c'est le peu de distance que s'étendent les battures de la Côte du nord ; mais sous un autre rapport, la nature montagneuse de cette partie du pays cause de fortes bourrasques pendant les vents du nord-ouest, qui cependant sont peu fréquens dans les mois de Septembre et d'Octobre, pendant lesquels nous étions en ces endroits, et c'est aussi le tems où ces vents sont le plus fréquens, neuf jours sur dix les vents soufflent directement en montant ou descendant le fleuve. Le reste de cette question a été répondu dans la réponse à la quatrième Question.

Q. N'êtes vous pas d'opinion que le havre de l'*Isle aux Coudres*, où la nature a déjà formé un superbe bassin, pourroit servir avec avantage, d'un lieu de dépôt pour tous les matériaux nécessaires pour calfater et réparer les vaisseaux, particulièrement pendant l'automne, dans un tems où les vaisseaux qui partiroient de l'*Isle aux Coudres* n'auroient pas à craindre les dangers ni les difficultés de ceux qui partent de Québec.

R. Dans le canal entre l'*Isle aux Coudres* et la Côte du nord, l'eau est trop profonde et le courant trop fort pour que les vaisseaux y mouillent commodément, mais à *Laprairie* au côté septentrional de l'*Isle aux Coudres*, il y a une *Petite Baie*, où les vaisseaux peuvent se mettre à l'abri de tous les vents, hors du courant et à une profondeur d'eau modérée. Ils doivent mouiller près du rivage, mais le terrain est bon, et il n'y a jamais ou rarement aucune mer pour nuire aux vaisseaux. Je suis d'avis que si on faisoit une mole en cet endroit, ce seroit une situation excellente pour un dépôt, où l'on pourroit calfater, réparer et même charger les vaisseaux, surtout tard dans l'automne, et que les vaisseaux en pourroient partir plus sûrement et plus tard que de Québec, vu qu'ils auroient à faire cinquante miles de moins de la partie la plus dangereuse du fleuve. Par exemple, tous les vaisseaux qui l'automne dernier ont été pris dans la glace entre Québec et la Traverse, seroient très probablement arrivés à la mer s'ils eussent fait voile de l'*Isle aux Coudres*.

Q. Si la rade de l'*Isle aux Coudres* étoit mieux connue, ne seroit-ce pas le mouillage le plus à l'abri des