

vapeur à hélice, aménagé et armé pour naviguer l'hiver, il n'en existe pas ; car les glaces facilitent la navigation de ces vaisseaux et deviennent pour eux un élément de sûreté. C'est à ce fait que celui qui écrit ces lignes doit d'avoir émis l'idée, il y a un quart de siècle, de faire traverser le fleuve en face de Québec, durant l'hiver, par des bateaux-à-vapeur. Cette idée fut accueillie comme une utopie ; le public, à part quelques exceptions, condamna l'entreprise comme excessivement hasardeuse et impraticable. Le passage au moyen de vapeurs entre deux villes, Québec et Lévis, devient chaque hiver une réalité et figure parmi les entreprises les plus profitables dans la province de Québec. Vers 1874, le même écrivain conseilla l'établissement de relations pendant l'hiver entre l'Île du Prince-Édouard et la terre ferme. Trois ans plus tard, sous l'obsession de son idée, il construisit pour le compte du gouvernement fédéral, le vapeur d'hiver le *Northern Light*, dont le succès a dépassé toute attente, même en se trouvant sous la plus mauvaise des directions. Qu'on retire l'entreprise des mains des politiciens, et sa réussite sera aussi complète qu'elle l'a été lorsque, durant le premier hiver de service, le constructeur, — l'auteur du présent article, — en avait la direction, ayant soustrait l'entreprise, qui était en péril, des mains de gens incompetents et d'intrigants politiques qui s'en étaient malheureusement emparés. De ce qui précède nous tirons des exemples de succès de deux entreprises, qui devaient résulter, suivant la prédiction de bien des gens, en un échec total. Et dans les deux cas, il était nécessaire que les tentatives fussent faites avec des navires d'une capacité et d'un tonnage infiniment plus petits que ceux des grands et puissants vaisseaux, au moyen desquels la navigation hibernale du Saint-Laurent serait tentée.

M. de Lesseps, le grand ingénieur français, dans son étude sur la construction du canal de Suez, a dit : "Durant mon séjour en Angleterre, tandis que l'on me témoignait des sympathies dans le monde des lettres et de la finance, je trouvai visage de bois parmi les politiciens : ils dirent comme les mages de Pharaon que l'œuvre était impossible." Ce grand homme ne s'était-il pas trompé en cherchant des sympathies et de l'encouragement chez une classe d'hommes "professionnels" qui ne pouvaient résoudre ces difficultés apparemment insurmontables, difficultés d'une importance assez mince pour le célèbre et persévérant ingénieur.

Dans la présente entreprise, et nous disons aussi dans n'importe quelle entreprise, où l'on a besoin de l'aide de la politique ou plutôt du gouvernement, il est absolument nécessaire que ce dernier soit soutenu

par l'opinion publique. C'est donc au public canadien de faire son devoir, en cessant de montrer une indifférence aussi impardonnable à l'endroit d'une question dont la solution ne devrait être aucunement retardée.

Le fleuve Saint-Laurent, du port de Québec à l'Océan, différant de sa partie supérieure, n'est jamais entièrement gelé. A partir du premier décembre sa surface se couvre de glaces, qui, dans leur accumulation à un moment quelconque de la saison, ne s'étendent jamais sur toute la surface du fleuve, de sorte qu'elles se meuvent d'une rive à l'autre selon le souffle du vent, et comme le vent nord-est est le plus fréquent, elles gisent la plus grande partie de l'hiver sur la rive sud. Nous avons de ce fait la preuve la plus irréfragable en lisant les rapports télégraphiques des diverses stations du golfe et du fleuve Saint-Laurent. De ce qui précède, on comprend de suite qu'un navire à vapeur, remontant le fleuve durant les mois de l'hiver, aurait les glaces à bâbord, une large bande en bouclier entre lui et le côté sous le vent ; tandis que celui qui opérerait la descente du fleuve serait assuré du même avantage à tribord. Un autre avantage qu'assure cette navigation, c'est la tendance qu'ont les glaces à éduire les vagues ; et puis l'absence totale de brume, avantage inappréciable, quand on songe que le seul danger pour cette navigation disparaît. Il est évident que la navigation retirera des eaux du fleuve durant la saison d'hiver, de tels avantages que ceux-ci suffiraient à contrebalancer le frottement que le navire pourra éprouver de temps en temps. Je dis de temps en temps, car il est de fait qu'un navire faisant vapeur soit en amont soit en aval du Saint-Laurent, durant l'hiver, ne viendrait jamais ou que très rarement en contact avec la glace, au point d'en éprouver aucun ralentissement dans sa marche ou de courir aucun danger. Au contraire, il trouverait ses conditions de sûreté et de rapidité dans cet élément même, que l'on a l'habitude de considérer comme étant un obstacle insurmontable.

Les tempêtes de neige, l'intensité du froid et les dangers auxquels s'exposent les officiers et le reste de l'équipage, sont des obstacles imaginaires qui se sont emparés de l'esprit du public et lui ont inspiré des préventions que, au début, j'ai eu à combattre sans relâche. Ces préventions faisaient de la traversée par bateaux à vapeur entre Québec et Lévis la bête noire des passagers ; il en a été ainsi quant au détroit de Northumberland, et il en est encore de même aujourd'hui pour ce qui regarde la navigation d'hiver dans le golfe et sur le Saint-Laurent. Dans aucune des entreprises dont