

Les Cahiers des Dix



Un chemin montant, malaisé...

Albert Tessier, P.D., M.S.R.C.

Number 20, 1955

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1080001ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1080001ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions La Liberté

ISSN

0575-089X (print)

1920-437X (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Tessier, A. (1955). Un chemin montant, malaisé... *Les Cahiers des Dix*, (20), 107–125. <https://doi.org/10.7202/1080001ar>

Un chemin montant, malaisé...

Par ALBERT TESSIER P.D., M.S.R.C.

Les cours d'eau ont tenu une grande place dans l'exploration du Canada, en attendant de collaborer avec les industriels qui ont assuré la prospérité du pays, — et la leur par surcroît, — en tirant parti de ses prodigieuses ressources naturelles.

Durant deux siècles au moins, les rivières ont servi presque uniquement de routes au profit des missionnaires, des explorateurs, des commerçants de fourrures, des coureurs d'aventures militaires ou autres. Les énergies hydrauliques se contentèrent, jusqu'à la fin du XIXe siècle, de faire tourner des meules ou des scies.

On comprendra facilement que les rivières placides ont eu d'abord la préférence comme moyen de pénétration à l'intérieur du continent. Le Saint-Laurent, le Saguenay, le Richelieu, l'Outaouais, n'étaient pas toujours très commodes, mais ils offraient aux canotiers une voie raisonnablement calme ; aussi empruntait-on volontiers leur cours pour excursionner à travers le continent.

Leur fougueux confrère le Saint-Maurice eut des débuts encourageants, mais son mauvais caractère lui enleva très vite sa popularité.

En octobre 1535, Jacques Cartier, revenant d'Hochelaga, s'arrêta à l'embouchure imposante de la rivière inconnue. Les canaux qui coulaient entre les îles verdoyantes de son delta formaient trois chenaux de largeur suffisante pour ressembler à trois rivières. Le Malouin y pénétra en barque, mais rebroussa chemin après un bref examen. Le site l'avait tout de même intéressé et il prit possession des lieux en érigeant une haute croix à la pointe d'une des îles. Le monument était visible de loin, pour les voyageurs empruntant la route royale du grand fleuve de Canada. Cartier donna à la rivière

des trois rivières le nom de Rivière de Fouez. Et il continua sa route vers Stadaconé où l'attendait un hivernement tragique.

De 1535 à 1603, des navigateurs anonymes revinrent aux Trois-Rivières. La preuve ? Avant 1600, des trafiquants indécis, installés à Tadoussac aux bouches du Saguenay, se demandaient s'il ne vaudrait pas mieux aller « au lieu dit les trois rivières » pour y rencontrer les Indiens. Mais l'histoire n'en dit pas plus long.

En 1603, Samuel de Champlain s'arrêta à l'entrée du Saint-Maurice. Saisi par la beauté du lieu il note que l'endroit serait favorable à l'établissement d'un poste fortifié. Il devait, en 1608, donner la préférence à Québec.

Je ne commettrai pas l'imprudence de dire que l'explorateur eut tort de choisir le pied d'une falaise abrupte comme lieu de naissance de la France nouvelle. Il est interdit, même aux Trifluviens, de dépasser certaines limites !

Toutefois, les Québécois eurent raison, pendant près d'un demi-siècle, de se demander si le fondateur avait eu le coup d'oeil juste, car chaque été il leur fallait se déplacer pour monter aux bouches du Saint-Maurice pour y rencontrer leurs amis et clients sauvages qui se « plaisaient davantage aux Trois-Rivières que non pas à Québec ». Les rassemblements de commerce, les traités de paix, les rencontres apostoliques, les pactes d'alliance, se déroulaient sous les grands ormes, au pied des coteaux de sable doux du pays trifluvien. Avant même l'établissement du poste construit par Laviolette en 1634, le centre vital de la colonie se trouvait aux Trois-Rivières ! Le petit bourg bâti sur le sable conserva sa prépondérance jusqu'aux environs de 1660. Il s'endormit ensuite du sommeil du juste et mena une vie réduite et insignifiante. Ses fils se distinguèrent et se couvrirent de gloire, mais partout ailleurs que dans leur milieu. La ville des Trois-Rivières ne sortira de son assoupissement qu'en 1852, et encore elle n'ouvrira qu'un oeil. Le véritable réveil ne se produira qu'après 1900.

Pourquoi cette longue éclipse ? Parce que le Saint-Maurice se montra hostile et mal accueillant aux coureurs de rivières. A voir

ses eaux pesantes couler paresseusement entre les îles de son embouchure, les Blancs crurent d'abord qu'il serait une route idéale pour monter vers le nord. Ils déchantèrent très vite. A quelques milles du grande fleuve, le vrai caractère de ce chemin montant, malaisé, capricieux, se révélait dans les premiers bouillons du rapide des Forges. Tout près, un autre obstacle, la chute de la Gabelle, puis celle des Grès. Ensuite, se succédant comme les gradins d'un immense escalier, les chutes Shawinigan, le rapide des Hêtres, les chutes de Grand'Mère, les Petites Piles, les Grandes Piles... Quarante milles de route bousculée, hargneuse, capable d'enrager et de décourager les plus intrépides canotiers. Ensuite un palier d'eau calme de soixante-dix milles s'offrait aux voyageurs, les conduisant jusqu'aux chutes de La Tuque, mais rares étaient ceux qui s'y engageaient. L'épreuve des quarante premiers milles les décourageait avant... Même les Indiens du Haut-Saint-Maurice prisait médiocrement la route fluviale. Les deux seules expéditions anciennes dont nous connaissons l'histoire, celles du Père Jacques Buteux en 1651 et 1652, s'accomplirent en raquette au début du printemps. Les Indiens construisirent des canots d'écorce en cours de route, quand les plus durs obstacles furent franchis.

Au début du XIXe siècle, le commerce du bois avec l'Angleterre suscita une poussée d'exploitation forestière sur l'Outaouais, dans les régions de Hull et de Bytown. L'arrière-pays mauricien était riche, lui aussi, en forêts de pins et d'épinettes. Des coupes furent tentées, mais les cages de pièces équarries se brisaient dans les chutes. On fit pression pour obtenir du gouvernement des dispositifs qui permettraient le flottage des billes jusqu'aux Trois-Rivières. Les autorités prirent les demandes mauriciennes en sérieuse considération... et, en 1852, les Trifluviens apprirent qu'on avait enfin voté des crédits pour la construction de glissoires et d'estacades. Les travaux se déroulèrent lentement. Les énormes pins purent ensuite filer sans trop de catastrophes jusqu'au port des Trois-Rivières d'où les voiliers les transportaient outremer.

Trente ans plus tard, on connut un autre emploi pour les ré-

sineux. L'ère de la pulpe et du papier à journal débuta modestement à Grand'Mère en 1885. La chute qui avait jusque-là pris figure d'embarras se révéla soudain une précieuse collaboratrice.

En 1900, l'orgueilleuse chute Shawinigan se courbait à son tour et se transformait en source d'énergies dociles. L'âge de l'électricité commençait. Le fougueux Saint-Maurice devint une des rivières les plus intéressantes du pays. Ses chutes, qui l'avaient empêché de jouer un rôle dans l'histoire canadienne, apparaissaient maintenant comme son principal atout. En 1908, une troisième cité industrielle prendra naissance à La Tuque, près des eaux bouillonnantes qui deviendront elles aussi de dociles servantes. D'autres centrales surgiront plus tard à La Gabelle, au Rapide Blanc, à La Trenche. L'élan continuera; toutes les chutes, tous les rapides encore disponibles seront harnachés à coups de millions. Le Saint-Maurice joue enfin son rôle !

Pendant que ces transformations s'accomplissaient, l'eau servit, bon gré mal gré, de chemin de pénétration et de communication. Le tronçon de quarante milles qui va des Trois-Rivières aux Piles ne put jamais être utilisé pour les transports. Les Trifluviens escamotèrent l'obstacle en faisant construire un chemin de fer qui entra en activité à partir de 1880.

De 1852 à 1880, on avait dû se contenter d'une route ouverte à la hâte pour desservir Shawinigan et les Piles. Ce chemin était coupé de vallées profondes, sablonneuses, où les voitures s'enlisaient. Aussi attendait-on l'hiver pour transporter les milliers de tonnes de vivres et de matériel requises pour ravitailler les camps de bûcherons établis dans les vallées de la Mattawin, de la Rivière-aux-Rats, de la Vermillon, etc...

Les habitants du poste trifluvien avaient acquis une réputation enviable comme coureurs de bois, canotiers, portageurs, trafiquants de fourrures, mais leur pays était resté longtemps fermé et inviolé. La seule route ouverte vers le nord, celle qui conduisait aux Forges à neuf milles en amont, était restée longtemps l'unique ouverture. Cette route fut prolongée jusqu'à Saint-Etienne en 1846. Elle atteindra les Chutes Shawinigan en 1852, et Saint-Jean-des-Piles, en 1856.

Jusqu'en 1880, les convois de transport durent suivre ce chemin primitif. Chaque hiver, des caravanes interminables de traîneaux lourdement chargés quittaient Trois-Rivières et s'engageaient sur le chemin enneigé. Une fois aux Piles, la piste suivait le long corridor gelé du Saint-Maurice jusqu'à La Tuque. On comptait parfois plus de deux cents attelages frimassés se suivant en procession lente. Ces voitures portaient des provisions pour les hommes et pour les chevaux : lard, boeuf, farine, graisse, mélasse, cassonnade, caisses de Pain Killer, la panacée universelle des chantiers, barils de biscuits de matelot, torquettes et palettes de tabac, ballots de foin, sacs d'avoine, etc... Elles contenaient aussi des outils de travail et du matériel de campement : godendards, gaffes, haches, meules, clou, fers pour les chevaux, forges portatives; couvertures, habits de travail, chaussures, etc...

Lorsque la voie ferrée remplaça la route, toutes les marchandises du nord furent expédiées aux Piles par train. De là, soit par chalands, ou en traîneaux durant l'hiver, le transport lourd franchissait l'étape relativement facile des Piles à La Tuque.

Les développements rapides de l'industrie forestière forcèrent les chefs d'entreprise à organiser la navigation afin d'assurer les communications et le ravitaillement. Pour les courses rapides, le canot d'écorce gardait son utilité, mais il ne pouvait porter ni provisions ni bagages. Les longues barges de drave à fond plat, effilées aux deux bouts, pouvaient porter plusieurs hommes, mais elles ne suffisaient pas. Le trafic lourd dut se soumettre au régime des chalands auxquels on attelait des chevaux de halage.

Les chalands étaient des bateaux plats, à faible tirant d'eau, mesurant de 50 à 70 pieds de longueur, sur 9 à 12 de largeur. Leur hauteur ne dépassait pas trois pieds. Ils manquaient d'élégance; on les sentait bâtis uniquement pour l'utilité. Un mât d'une vingtaine de pieds, fixé aux deux-tiers avant, retenait, passée dans une poulie, la corde de halage que tiraient deux chevaux, ou une dizaine d'hommes quand les chevaux manquaient. A l'arrière, une cabane basse, abritant un poêle de tôle et des grabats, permettait à l'équipage de

se mettre à couvert quand le temps était mauvais. On pouvait aussi y faire un peu de cuisine, mais d'ordinaire les repas se prenaient aux « postes » échelonnés le long du Saint-Maurice, à tous les dix ou douze milles. A l'arrière, une rame-gouvernail de 38 à 40 pieds de longueur, servait à diriger le lourd chaland. M. Moïse Cadorette, un vétéran du Saint-Maurice, m'a fourni de précieux détails sur le fonctionnement et l'aménagement des chalands mauriciens. Il a même poussé l'amabilité jusqu'à fabriquer, pour le musée du Séminaire, un chaland miniature rigoureusement conforme aux modèles originaux.

L'équipage se répartissait comme suit : deux hommes à l'avant, munis de gaffes, devaient parer les obstacles ou débayer la voie; un homme surveillait le cable de halage sur le chaland; un homme guidait les chevaux, on l'appelait le « jockey »; enfin, un « claireur de ligne » suivait sur la grève pour dégager le cable quand il accrochait dans les roches ou les chicots; deux ou trois hommes supplémentaires assuraient la manoeuvre à l'intérieur et actionnaient la lourde rame-gouvernail. Au total, huit à neuf hommes par chaland.

La charge des chalands variait entre 30,000 et 40,000 livres. Plus tard on construira des super-chalands capables de porter 100,000 livres, mais ils seront remorqués par des bateaux à vapeur ou à essence.

Le fond plat, sectionné par la membrure du chaland, était partagé en loges transversales de la largeur d'un baril. Pour les commodités de manipulation et de transport les vivres étaient empaquetées en barriques : sel, pois, fèves, farine, mélasse, thé, lard, boeuf, raisins de Corinthe, etc... Les chalands transportaient aussi des hommes, des chevaux, des traîneaux, du foin, de l'avoine. La grosse montée des bûcherons s'effectuait en octobre avec les derniers voyages des chalands.

M. Moïse Cadorette décrit ainsi les premières étapes du voyage. On partait de très bonne heure des Piles. On suivait un moment le « boom » placé en diagonale et on remontait ainsi jusqu'à l'Île aux Fraises, puis, obliquant vers l'ouest, on atteignait la rive et les chevaux

entraient en action, halant péniblement leur charge jusqu'au ruisseau La Pêche. Là, les bêtes suantes étaient hissées à bord et les hommes ramaient ferme pour atteindre la rive opposée. De la maison d'Aimé Richard la piste montait à droite jusqu'à la gueule de la rivière Mékinac. Une fois de plus, on se mettait en frais de passer sur l'autre rive, en utilisant la grève de l'île Mékinac sur une longueur d'environ mille pieds; de là l'équipage empruntait la piste conduisant jusqu'à la Pointe-à-Doré. Nouveau transbordement et montée à droite jusqu'au pied du Rapide Manigonice, redouté des voyageurs. Au pied du rapide, traversée vers la gauche; après une courte montée, des rochers infranchissables forçaient les voyageurs à revenir vers la droite et à reprendre la navigation hippique jusqu'à l'île des Cinq d'où on regagnait la rive ouest pour se faire traîner jusqu'à l'embouchure de la Mattawin. Quand le départ des Piles avait eu lieu vers cinq heures du matin et que la course en zig-zag s'était déroulée sans anicroches, on touchait la Mattawin vers six heures du soir. On s'y installait pour la nuit. Le souper se prenait à la ferme Baptist. Les hommes allaient dormir de l'autre côté, chez Thibault.

De bonne heure le lendemain on se remettait en route. Les chevaux reprenaient la cordelle et tiraient leur charge jusqu'à la rivière Bête-Puante, en face de Grand'Anse. Passage à droite et vogue la galère en direction de la Rivière-aux-Rats, où avait lieu la deuxième halte. La troisième étape se terminait à La Tuque. A la descente, si le vent s'y prêtait, on hissait des couvertes en guise de voile et les hommes se laissaient vivre pendant une couple de jours ce qui donnait aux ampoules le temps de se résorber. Par temps calme, les hommes devaient ramer, mais, le courant aidant, la corvée n'était pas trop dure.

Ce mode de locomotion primitif comportait bien des inconvénients. A la traction animale on chercha à substituer des formules plus modernes. Les premiers à tenter d'introduire la navigation à vapeur furent des Américains. On mettra du temps à trouver une formule satisfaisante. Des Piles à La Tuque, le Saint-Maurice manquait de profondeur et, ce qui est plus grave, le sable charroyé par

les rapides et les courants formait des battures qui bloquaient le chenal sans préavis!

Des industriels de la République voisine, Norcross & Philips, avaient obtenu des concessions forestières en Mauricie en 1852, l'année même où les autorités gouvernementales avaient commencé des travaux pour faciliter le flottage des billes. Des glissoires et des estacades permettraient maintenant aux troncs de pin de sauter rapides et chutes sans trop d'avanies et d'atteindre Trois-Rivières où s'élevaient les imposantes scieries connues bientôt sous le nom de « Moulin des Américains. »

MM. Norcross et Philips, en bons *yankis*, s'accommodaient mal du rythme trop lent des chalands hippomobiles. Ils lancèrent le premier bateau à vapeur dont fasse mention l'histoire mauricienne. Un prospectus sans date ni signature décrit ainsi le pyroscaphe ancêtre :

« Ce vapeur avait la forme d'un grand chaland de cent pieds de long sur quinze 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 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, 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 contrecoups du courant auxquels il ne donnait guère prise. Bref c'était le vrai type du bateau à vapeur convenant au Saint-Maurice, et la preuve c'est qu'il a fait le service avec succès pendant deux ou trois ans, ne prenant guère plus de douze 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 produisait une amélioration rapide et les divers postes qu'elle reliait prenaient de jour en jour de

l'extension, quand malheureusement la mort de M. Philips, 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. »

L'évanouissement des entreprises Norcross & Philips se produisit en 1857, à la suite du décès tragique du principal bailleur de fonds, Philips, brûlé dans l'incendie du vapeur *Le Montréal*.

La tentative partiellement réussie des Américains stimula les ambitions locales. Le 10 juin 1857, *The St. Maurice Railway and Navigation Company* demanda son incorporation. Les promoteurs entendaient relier les Piles aux Trois-Rivières par un chemin de fer et ils se réservaient le droit de mettre en service plusieurs bateaux à vapeur pour faire la navette entre Les Piles et La Tuque. Parmi les vingt signataires de la pétition, on relève les noms de personnalités influentes dans la politique et les affaires. On s'était assuré le puissant patronage de l'honorable Joseph Cauchon, d'Antoine Polette, de Joseph-Edouard Turcotte, qui devait, trois ans plus tard, participer activement à la fondation du Collège des Trois-Rivières, du remuant et omnipotent sir George Simpson, roi de la fourrure, etc... Cette équipe de brasseurs d'affaires et de manoeuvriers politiques se révéla inopérante. Le chemin de fer projeté et espéré ne sera mis en marche que vingt ans plus tard et les bateaux resteront à l'état de rêve.

Les bons vieux chalands lents, pesants, reprirent leurs randonnées patientes. Leurs équipages n'eurent plus, durant des années, à subir l'humiliation de se voir déclasser par des bateaux barattés à la vapeur.

En 1871, Elzéar Gérin, député de Saint-Maurice à la Législature provinciale, se paya une belle excursion sur le Saint-Maurice. Il la raconta longuement, avec complaisance, aux lecteurs de *La Revue Canadienne*. Au chapitre du transport, voici ce qu'il écrit :

« Nous naviguons dans ce qu'on appelle une barge d'Ottawa. (Probablement ce que nous appelons actuellement une barge de drave). C'est une sorte de grand canot svelte, bien fait et qu'on ne con-

truit en effet que sur les bords de l'Ottawa. Nous sommes onze à bord et l'on pourrait être encore cinq ou six de plus. C'est l'embarcation la plus commode pour les excursions de plaisir. Pour monter les provisions de chantier et les chevaux, les commerçants de bois se servent de préférence de grands chalands où l'on peut s'entasser sans crainte. A l'arrière, il y a une cabine où l'on peut coucher et dormir, quand les puces veulent bien nous en laisser le loisir. Enfin, pour les voyages pressés, il y a le canot d'écorce, embarcation favorite des voyageurs du Saint-Maurice. »

L'expansion toujours croissante des entreprises de coupe donnait à la Mauricie une importance économique et politique qui finit par lui attirer certaines faveurs et attentions. Le chemin de fer réclamé avec tant d'insistance depuis l'élan de 1852 reliera enfin Les Piles aux Trois-Rivières en 1879. Un très gros événement dans la vie locale.

Le gouvernement provincial voulut profiter de l'occasion pour manifester l'intérêt qu'il daignait enfin accorder à une région en train de se réveiller pour vrai. Il décida de motoriser le transport par eau, des Piles à La Tuque. La vapeur au service de l'homme, sur terre et sur les eaux ! Un signe indéniable de progrès, un gage rassurant de prospérité à mettre au crédit du parti au pouvoir.

L'administration Joly ne mesquina pas. Le bateau gouvernemental serait imposant, « ayant la forme et l'appareil d'un puissant remorqueur, avec hélice et fort tirant d'eau. » On n'omit qu'un seul détail insignifiant, la profondeur de la rivière. Le bateau à hélice, à fort tirant d'eau, ne put aller sur l'eau. Il lui en fallait trop. Mais n'anticipons pas.

Racontons d'abord la spectaculaire cérémonie du lancement et du baptême de ce prétentieux transport provincial mauricien. Les hommes politiques de l'an de grâce 1879 savaient comment impressionner le public et secouer l'opinion populaire. Ils le prouvèrent avec surabondance.

La Mauricie se serait crue très favorisée par la visite officielle du premier ministre et de quelques délégués. On la combla en dé-

plaçant du coup toute l'aristocratie de la Capitale : le lieutenant-gouverneur, les ministres, les conseillers législatifs, les députés. A cette pléiade imposante et abondante se joignirent l'amiral Peyron et les officiers des vaisseaux français *La Galissonnière* et *Le Bourdonnais*. Jamais autant de sommités ne s'étaient mises en branle du même coup... en direction de la Mauricie!

Un train spécial, formé à Québec, transporta la somptueuse et bruyante délégation à travers les campagnes encore mal habituées au tintamarre des convois et des engins sifflants. A chaque « station » le parlement ambulante était salué par les citoyens, mais le bouquet était réservé pour la petite bourgade des Piles. Laissons le chroniqueur du voyage, Faucher de Saint-Maurice, nous raconter le baptême naval dans les colonnes de *L'Opinion Publique* du 21 août 1879 :

« Amenées forcément par leur position géographique à être plus tard le siège d'une grande ville, les Piles ne contiennent maintenant que quelques maisons, des entrepôts et un quai. Un bateau à vapeur y chauffait et nous étions déjà groupés sur son pont, n'attendant plus que le signal du départ pour naviguer sur les eaux du Saint-Maurice, lorsque le premier ministre de la Province de Québec, s'avancant tête nue sur la jetée, annonça qu'on venait de lui offrir l'agréable tâche de baptiser notre petit steamer. Rappelant en termes heureux la carrière de notre ancien gouverneur, le marquis de la Galissonnière, M. Joly assura qu'il ne saurait mieux faire que de donner au bateau à vapeur qui allait sillonner pour la première fois ce beau fleuve, le nom d'un homme qui, pardessus tout, avait aimé son pays, l'avait servi glorieusement, et dont le souvenir, toujours vivace dans la marine française, était perpétué par le magnifique cuirassé que commandait si bravement l'amiral Peyron. Des hourras enthousiastes accueillirent cette délicate attention, et l'amiral, s'avancant sur la dunette, y répondit avec ce charme et cette courtoisie dont les officiers de la marine française ont tous le secret, mais que possède particulièrement cet officier supérieur. »

Les eaux bronzées de la rivière durent frémir à de tels accents, habituées qu'elles étaient au langage sommaire, direct et rude des

bûcherons et des portageux. Les murailles granitiques de la Pointe-à-la-Mine renvoyèrent en échos enthousiastes les vivats et les cris de joie des visiteurs et des villageois. Le jeune et pimpant *La Galissonnière* pouvait hardiment se lancer à la conquête du fleuve. Ce qu'il fit.

« Alors le *La Galissonnière* poussa au large, au milieu des vivats, et, pendant sept milles, ses hôtes purent admirer les sites pittoresques que présentaient les rives élevées du Saint-Maurice, qui de ce côté-là ressemble à la Moselle.

« En route, un incident se produisit qui émotionna plus d'un coeur. Sur un plateau dominant la falaise, on voyait s'élever une humble cabane de colon. Des hommes étaient occupés à travailler à quelques pas de là, et chacun à bord croyait qu'ils déracinaient un arbre, lorsque tout à coup on vit flotter à la tête d'un mât improvisé le drapeau tricolore appuyé par deux coups de fusil. Devant cette démonstration toute spontanée d'un pauvre paysan canadien-français perdu dans la forêt, ignorant tout des choses de ce monde, excepté que la France était le berceau de sa race, l'amiral se découvrit silencieusement. La vieille France venait de reconnaître la Nouvelle-France; en retrouvant en elle son enfant, elle lui donnait ce qu'il y a de plus précieux ici-bas, le baiser maternel.

« Pendant que ces démonstrations se faisaient sur les rives, le *La Galissonnière* reprenait le chemin des Piles, au milieu des joyeux refrains de nos chansons canadiennes. Les députés de Montmorency, de Rouville, de Bagot et de Verchères donnaient l'exemple de la gaieté gauloise; les officiers français reprenaient en chœur, et l'honorable premier ministre, entraîné par le torrent, se mit à entonner, aux applaudissements de tous : *Vive la Canadienne* et *A la Claire Fontaine*.

« Ce fut ainsi que nous quittâmes le *La Galissonnière* pour remonter en chemin de fer. »

On parla de cette fête bien longtemps. Quant au bateau, ces quinze milles de navigation triomphale marquèrent à la fois le début et la fin de sa carrière. Mon prospectus anonyme constate mélanco-

liquement : « Il ne put jamais quitter le mouillage de la baie des Piles et il dut être dépouillé de ses engins et abandonné sur la côte. »

Un nouvel effort sera tenté neuf ans plus tard, en 1888. Dans l'intervalle, l'usine de Grand'Mère est lancée (1885), offrant un débouché supplémentaire aux bois du Saint-Maurice. L'ère de la pulpe est ouverte. Des perspectives captivantes éblouissent quelques observateurs plus éveillés. Trois Trifluviens, MM. Thomas Roberts, Isaïe et Edmond Dufresne, croient que le moment est venu de tenter quelque chose. Ils mettent en chantier un vaisseau plus raisonnable, mieux adapté que l'électoral *La Galissonnière*. Ils lui donneront d'ailleurs un nom plus modeste : *Le Colon*. « Ils adoptèrent un nouveau mode de construction, écrit *Le Journal des Trois-Rivières* du 27 septembre 1888, et, à l'instar des bateaux du Mississipi, construisirent un bateau plat ne tirant que 22 pouces d'eau, une fois chargé.

« L'engin et les bouilloires demandaient à être très légers en même temps que puissants, M. J.-E. Beauchemin, de Sorel, fut chargé de ce soin et construisit des machines de première classe sous tous rapports.

« Le 11 de ce mois, *Le Colon* (c'est croyons-nous le nom que devra porter ce bateau) ayant à son bord les trois propriétaires, M. J.-E. Beauchemin, M. Lahaie, des Grandes-Piles, et quelques amis, ainsi que des passagers et du fret pour La Tuque, quittait les Grandes-Piles pour son voyage d'essai.

« Bien des doutes s'élevèrent au sujet de ce voyage du *Colon*. Réussirait-il? Passerait-il le rapide Manigonce? N'échouerait-il pas sur quelques battures comme il s'en rencontre tant sur tout le parcours de ce perfide Saint-Maurice? Ses engins, enfin, seraient-ils assez puissants pour remonter le courant si rapide en certains endroits?

« Telles étaient les questions que l'on se posait dans les cercles où l'on s'occupait de cette question. Mais nous devons avouer que les amis qui paraissaient s'intéresser à la réussite de cette entreprise étaient peu nombreux. C'est pourtant une question d'une importance majeure pour notre ville.

« *Le Colon* partit donc et après une course d'environ 24 heures

atteignait La Tuque sans trop d'encombre. A part le rapide Manigonice, le voyage n'a présenté aucune difficulté.

« Mais ce rapide Manigonice est très difficile à franchir dans l'état où il est maintenant. Des rochers l'obstruent de toutes parts et le bateau a pu difficilement se frayer un passage. Ces obstructions, cependant, peuvent être enlevées facilement, paraît-il, et on doit demander au gouvernement fédéral de faire des travaux en cet endroit. Le bateau pourra ensuite tenir une ligne régulière, faisant le trajet pour aller en 20 heures, et revenir en 12.

« L'établissement de cette nouvelle ligne va aider à la colonisation de cette vallée du Saint-Maurice, en même temps qu'à l'exploitation des richesses forestières et minières que renferme cette région.

« Pour le touriste, le Saint-Maurice offre le plus beau voyage que l'on puisse faire. Partout la nature, avec ses beautés sauvages, se montre aux regards étonnés du voyageur qui contemple tour à tour pics, vallées, torrents, chutes et montagnes. C'est un tour vraiment enchanteur que nous ne saurions trop recommander à nos amis. »

La navigation à vapeur entrait enfin pour de bon dans la vie du Saint-Maurice. Elle ne connaîtra toutefois un succès total et stable qu'après 1900, lorsque l'étonnant Jean Crête s'en assurera le contrôle et y appliquera ses merveilleux dons d'organisateur.

En 1894, E. Liane (Pierre McLeod, journaliste) fit une randonnée dans le Haut-Saint-Maurice. Sa relation de voyage parut en plusieurs tranches dans *Le Trifluvien*. Il s'y montre excellent observateur. Son guide, l'abbé Milot, missionnaire du Haut-Saint-Maurice, lui fait les honneurs de son bateau à vapeur *le Saint-Louis*. Le voyageur ne tarit pas d'éloges sur l'excellent service maritime que son hôte lui assure. Le rapide Manigonice a de nouveau les honneurs d'une mention; il reste le cauchemar des navigateurs. E. Liane nous apprend avec satisfaction que le gouvernement a envoyé des chalands pourvus de grues et d'appareils de creusage. Les cailloux les plus encombrants sont disparus et le chenal a été libéré de la terre qui l'obstruait. On a aussi posé des bouées et des balises.

L'année suivante, *Le Trifluvien* remet en question le problème

de la navigation sur le Saint-Maurice (22 octobre 1895). Il prend occasion d'un article du *Chronicle* de Québec pour présenter son plaidoyer. Le confrère québécois réclame pour nous des travaux plus substantiels et l'ouverture d'une ligne régulière de navigation des Piles à La Tuque; ceci pour le plus grand bien de la colonisation, de l'industrie forestière et minière, et du tourisme. Les Compagnies qui exploitent les forêts mauriciennes se servent de bateaux à vapeur. Ainsi les Drummond alimentent leurs douze à quatorze fourneaux à charbon de bois des Piles au moyen d'un transport appelé *Le Voyageur*. Les Ritchie ont deux bateaux à leur service. Et d'autres qui ne sont pas nommés. Pourquoi n'y aurait-il pas une ligne desservant toute la population à titre d'utilité publique?

A cette époque, la population fixe de la vallée s'établissait aux alentours de 15,000 âmes. La métropole mauricienne, Trois-Rivières, gardait l'aspect d'un gros village avec ses 8,500 habitants; le Cap-de-la-Madeleine comptait 1,500 âmes. La paroisse de Saint-Boniface, alors appelée Shawinigan, dépassait un peu 1,300; Sainte-Flore et Grand-Mère donnaient un peu plus de 1,700; Saint-Jacques-des-Piles, 700. En amont, c'était la forêt, coupée, à tous les dix ou douze milles, de relais, ou postes, servant d'hôtellerie. La Tuque n'existait pas encore. A quelques milles au nord-est, le long de la rivière Croche, une dizaine de fermiers entraînés et dirigés par Adolphe Larue tiraient convenablement leur subsistance du sol et de la forêt. C'était assez maigre comme peuplement humain. La population flottante des bûcherons ajoutait périodiquement quelques centaines d'unités. Bon an mal an, la forêt donnait une cinquantaine de millions de pieds de bois. Les frais d'exploitation atteignaient un quart de million de dollars par saison de coupe et de drave.

En 1852, les Trifluviens avaient subi des effets de mirage. Ils avaient cru qu'une sorte d'âge d'or s'ouvrait. Sur un ton emphatique ils avaient prophétisé des transformations magiques, mais le miracle prenait du temps à s'accomplir. Quarante ans après cette poussée de fièvre, la Mauricie restait fort modeste, décevante, admettons-le.

L'heure du grand réveil approchait. En 1898, Shawinigan sur-

git et Grand'Mère se transforme en usine à papier. La fée Electricité est entrée en scène. Une activité trépidante va secouer la léthargique Mauricie. En 1908, une ville naît à La Tuque, bientôt reliée à Québec par le Transcontinental.

Déjà les Québécois avaient donné la frousse aux Trifluviens en projetant de relier leur ville aux Piles afin de drainer de leur côté le commerce du Saint-Maurice. On avait paré le coup en construisant le chemin de fer des Piles. On pouvait redouter maintenant l'accaparement du Haut Saint-Maurice par Québec. Il importait de riposter en améliorant les transports par eau. Ce qu'on fit en hâte.

L'homme qui se chargea de cette opération de salut régional n'avait que vingt ans. Arrivé aux Piles en 1892, Jean Crête avait appris à l'école de son père l'art de réussir les grandes entreprises. Détenant le monopole du commerce, fournisseur attitré des trois grandes compagnies papetières d'alors, l'Union Bags, la Belgo et la Laurentide, auxquelles s'ajouteront bientôt la Wayagamack et l'International, le jeune Jean Crête pouvait s'attaquer à des tâches de grande envergure. Il se mit en mesure de prendre le contrôle total du transport des milliers de tonnes de marchandises, de provisions, de matériel, de véhicules, d'hommes et de chevaux qu'il fallait conduire chaque année à pied d'œuvre vers les chantiers disséminés un peu partout dans l'arrière-pays mauricien.

Il étudia d'abord avec soin les conditions de la rivière et il eut tôt fait de se rendre compte des erreurs commises par ses prédécesseurs ou ses compétiteurs du moment. On avait construit des bateaux trop lourds munis de moteurs trop faibles. Il fallait alléger les embarcations et fortifier les engins. Jean Crête s'en tint à des bateaux d'une cinquantaine de pieds. La propulsion fut assurée d'abord par une roue à palettes fixée à l'arrière, mais l'expérience démontra que l'hélice donnait un meilleur service. Elle offrait en particulier l'avantage de pouvoir déblayer le chenal lorsque des bancs de sable gênaient le passage. Il suffisait alors de faire marche arrière contre l'obstacle. Les pales de l'hélice, dans cette marche à reculons, déplaçaient le sable mobile et ouvraient la voie.

Une amélioration importante fut l'introduction des engins Buffalo comme force motrice. Pour le premier démarrage on utilisait de la gasoline mais, une fois le moteur réchauffé, la vulgaire « huile de charbon » suffisait comme carburant.

M. Frank Ritchie, gérant de la Wayagamack, suivait avec intérêt les expériences nautiques de Jean Crête. Il avait lui-même des embêtements sérieux avec les deux bateaux que sa compagnie maintenait péniblement en service. L'un d'eux surtout, *Le Vermillon*, s'avérait de nul usage. C'était un mastodonte de 120 pieds de long par 20 de large, lourd à manoeuvrer, toujours en train de racler les fonds; ses bouilloires étaient si exigeantes qu'une fois embarqué le combustible, il ne restait presque plus de place pour le fret et les voyageurs.

M. Ritchie offrit sa petite flotte encombrante à Jean Crête. Celui-ci se fit tirer l'oreille. Il était trop avisé pour se laisser séduire par un éléphant balourd comme *Le Vermillon*, mais la perspective d'éliminer un compétiteur pesait dans la balance. Il finit par accepter l'offre et par conclure un marché à des conditions raisonnables.

Il ne restait plus qu'à absorber deux autres lignes privées, celles de Maxime Cloutier et de O. Lang. Des transactions et un contrat d'association mirent bientôt la totalité des transports fluviaux dans les mains de Jean Crête.

Propriétaire de cinq unités, le maître de la rivière régularisa le service. Deux fois par semaine, selon un horaire assez rigide, les communications entre Les Piles et La Tuque s'établirent à un rythme régulier. Les riverains avaient moins l'impression d'être séparés du monde et les usagers n'avaient pas la tentation de recourir à d'autres moyens de locomotion.

Le Petit Albert avait été construit aux Piles. Il était actionné à la vapeur et c'est lui qui jouait le rôle de dragueur à rebours quand le chenal s'ensablait. Les autres bateaux utilisaient les engins Buffalo, à essence et à pétrole. Ils fonctionnaient bien et les pannes ou retards se trouvaient réduits au minimum.

Pour ces courses personnelles et afin d'accommoder les voyageurs pressés, Jean Crête avait acquis un bateau très rapide, *Le Pana*. Ce bateau de croisière filait ses 20 milles à l'heure et sautait des Piles à La Tuque en moins de quatre heures !

Il n'en était pas de même du *Vermillon*. M. Crête savait qu'il ne rendrait jamais service. Il guettait l'occasion de s'en défaire. Il fut servi au-delà de ses espérances. Lors de la construction du barrage Gouin (ou La Loutre) les chefs de la Fraser Brace se mirent en quête d'embarcations pour transporter leur lourd équipement ainsi que les matériaux, les provisions et les hommes de Sanmaur à La Loutre. Ils demandèrent conseil à l'homme le plus entendu et le plus expérimenté, Jean Crête.

L'armateur offrit son *Vermillon*, sans dissimuler ses défauts. Les conditions de la rivière en haut de Sanmaur semblaient plus favorables. D'ailleurs les Fraser étaient pressés et ils voulaient une solution rapide. Le marché fut conclu, mais le bateau serait payé une fois rendu sur place. Jean Crête devait en assurer le transport.

La seule voie possible était le chemin de fer. Les autorités du Canadien National acceptèrent de mettre un train spécial à sa disposition. L'entreprise était risquée, toutes les responsabilités reposant sur l'expéditeur. En cas d'obstruction ou d'accident, Jean Crête devait prendre les dispositions voulues pour libérer la voie dans un délai de six heures.

Jean Crête procéda à un examen méticuleux de la voie, prenant les mesures des ponts que son train devrait franchir. La coque n'offrirait que six pouces de jeu aux passages les plus étroits. La marge était mince ! Afin de parer à toute éventualité une équipe d'hommes munis d'outils de déblayage et d'une vingtaine de caisses de dynamite accompagnerait le transport. En cas de complications tout sauterait en un temps riche, assurait Jean Crête !

La cheminée du bateau et sa superstructure furent enlevées et la coque solidement fixée à la plateforme du convoi. Le trajet s'accomplit sans encombre. Le coup d'audace avait réussi. Les Fraser furent enchantés et ils achetèrent du même coup toute la flotte de

chalands de Jean Crête. *Le Vermillon* eut le mérite d'être le premier bateau à vapeur à sillonner les eaux du Haut Saint-Maurice.

Plusieurs années encore, la flottille renouvelée de Jean Crête maintint les communications avec La Tuque. Il n'y avait pas d'autre voie d'accès et ce monopole fluvial assurait à son détenteur une puissance qui le préparait à son rôle futur de « Roi de la Mauricie ».

La ville de La Tuque se développait et ses habitants trouvaient insuffisant le système de transport par eau. En 1920, le maire Lalonde lança l'idée d'une route par terre. Le projet semblait irréalisable. Le ministre de la Voirie, l'Honorable J.-E. Perrault, des députés et des représentants des villes de la région furent convoqués à La Tuque au cours de l'été 1920. Le maire Crête, des Piles, véhicula les notables sur un de ses meilleurs bateaux, le *Petit Jean*. On discuta, on banqueta, on fit des projets auxquels peu de gens croyaient. Dans la chaleur des discours les imaginations s'enflammaient et le ministre se laissa gagner. Il promit un premier octroi de \$100,000. Une goutte d'eau... Pris dans l'engrenage, le gouvernement continua de verser des torrents supplémentaires. En 1925, la route était ouverte mais seuls les téméraires s'y risquaient. D'année en année, la piste s'améliora jusqu'à devenir un chemin royal que l'honorable Premier Ministre, M. Maurice Duplessis, a inauguré solennellement le 31 juillet dernier. Le « moelleux ruban d'asphalte » qui unit maintenant toute la Mauricie couronne trente-cinq années d'efforts.

Les eaux brunes de la rivière ne sont plus sillonnées que par les bateaux de plaisance, les barques des amateurs de pêche au doré ou au brochet et les convois mobiles des millions de billots qui descendent chaque été vers les usines de Grand'Mère, Shawinigan et Trois-Rivières.

Robert Tessier