



09714451

1968
1973



C

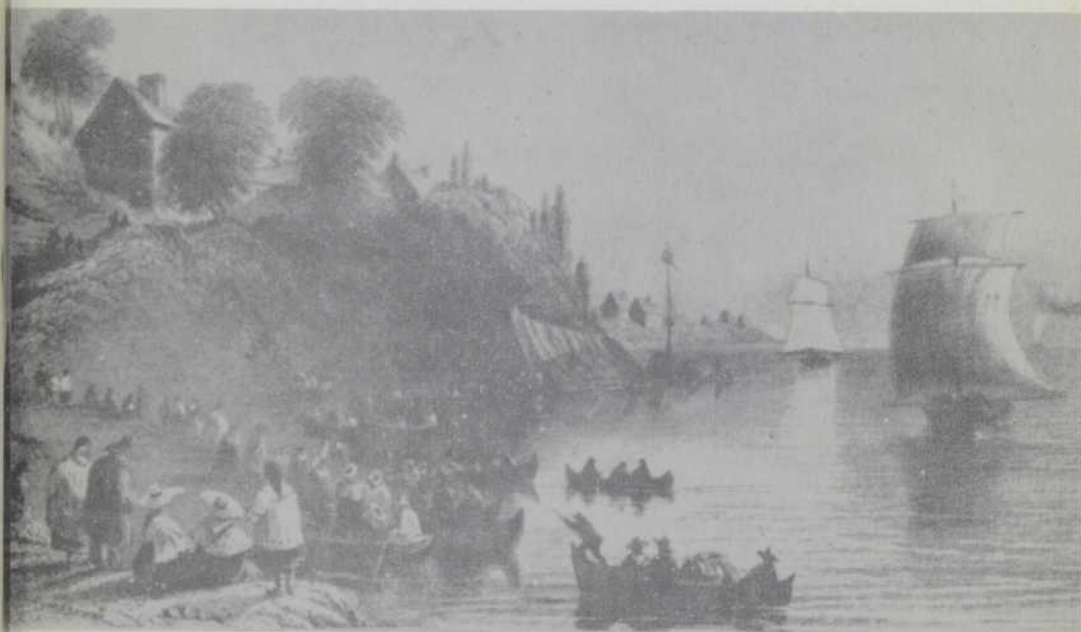
ÉCHANGES

.....
EX LIBRIS D. T. R.



Sylvain

**PAR
LES CHEMINS
QUI
MARCHENT**



Le port des Trois-Rivières en 1825, d'après une gravure de l'époque.

Editions du Bien Public







PAR LES CHEMINS QUI MARCHENT

DU MÊME AUTEUR

En flânant dans les portages

Trois-Rivières, 1932

Mon petit pays,

Le Bien Public, 1933

Dans le bois

Les Editions Trifluviennes, 1940

Le long de la route

Fides, Montréal, 1946

Au fil de l'eau

Le Bien Public, 1959

Horizons mauriciens

Le Bien Public, 1962

Pochades

Le Bien Public, 1964

La vie médicale au vieux Trois-Rivières

Le Bien Public, 1965

SYLVAIN

PAR LES CHEMINS
QUI MARCHENT

EDITIONS DU BIEN PUBLIC

Trois-Rivières

HE

635

Z7 T76

595

1965

HYDROGRAPHES ET CARTOGRAPHES DU ROI

Lors de son deuxième voyage, en 1535-36, Cartier, le premier européen à remonter le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Hochelaga, dans ses "Mémoires" dédiés au Roy très Chrétien, décrit minutieusement la terre qu'il explore, en dresse la cartographie et effectue des relevés hydrographiques d'une remarquable précision.

Aussi loin que porte la vue, le pays se présente recouvert d'une forêt dense où abondent des arbres magnifiques d'une grande variété. A maintes reprises Cartier signale la beauté des essences forestières, tout en notant, si ce n'est sur les rives du lac Saint-Pierre, l'absence de plaines et de terres déboisées. Le sol lui apparaît uniformément revêtu d'une épaisse tunique verdoyante où dominant, au nord, les fières silhouettes des pins et des résineux, au sud, les cimes altières des chênes et des feuillus. Aucune clairière, aucune faille dans la robe laurentienne. La forêt séculaire voile jalousement la nudité de la terre du Nouveau Monde.

En remontant le fleuve, Cartier ne manque pas de situer et de décrire les nombreux affluents qui, d'un lointain mystérieux, viennent marier leurs eaux sombres au flot limpide de la "rivière de Canada".

Soixante-huit ans plus tard, dans la "Relation" de ses voyages, Champlain fera les mêmes observations: forêts sans

limite, flore aussi variée que puissante, absence de plaines, rivières nombreuses, seuls chemins par où pénétrer au coeur du pays inconnu. Géographe et navigateur, il s'applique à consigner les aspects géographiques des régions qu'il traverse. Le Père de la Nouvelle-France ne pouvait manquer de baptiser les sites et les rivières. Il leur donne des noms inspirés du calendrier liturgique ou de lieux et de personnages de la mère-patrie, noms qui nous sont familiers et que nous gardons encore fidèlement de nos jours.

Si Champlain fut un navigateur hardi et, en sa qualité de cartographe royal, un consciencieux observateur, il s'impose comme fondateur de la Nouvelle-France. Cartier, qui avant tout cherche un nouveau passage vers le fabuleux Cathay, s'affirme par ses qualités de découvreur, d'hydrographe et de pilote. On lui doit des relevés précis du golfe Saint-Laurent et du fleuve jusqu'à Hochelaga, dont il dessine des cartes qui serviront de guides aux pilotes et capitaines pendant tout au moins les premiers temps de la colonie. A ce sujet William Wood, qu'on ne peut taxer de partialité, écrit de Cartier, dans le volume 31 de "Chronicles of Canada," qu'il fut: "Le premier et peut être le meilleur cartographe du Canada" et que son livre: "Bref récit et Narration succincte, renferme des données hydrographiques qui souffrent comparaison, même de nos jours, avec le Guide des Pilotes du Saint-Laurent, compte tenu des études et des sondages effectués depuis quarante ans." Et Wood conclut: "Il (Cartier) fut tout à la fois découvreur, pilote et hydrographe émérite".

Si Cartier fut un cartographe émérite, il le serait devenu pour avoir été à bonne école. Selon certains historiens, entre autres un historien canadien, Gustave Lanctot, Jacques Car-

tier aurait fait partie de l'équipage de la "*Dauphine*", en qualité de lieutenant, lorsqu'en 1524 Jean de Verrazane fut le premier à explorer la côte atlantique de l'Amérique du Nord, depuis la Floride jusqu'à l'île de Terre-Neuve. Il n'existe aucun document pouvant appuyer cet avancé, mais on fait état du fait que le nom de Cartier, qui apparaissait régulièrement sur des actes officiels, entre autres comme parrain à de nombreux baptêmes à Saint-Malo en 1521 et en 1522, ne se trouve plus sur les registres de janvier 1523 au mois d'août 1524, soit pendant tout le temps que dura le voyage du célèbre florentin au service de François Ier. Suivant le Père Biard, jésuite: "il aurait été le principal découvreur du Canada l'an 1524, puis, par un second voyage dix ans après, l'an 1534". Enfin Jacques Cartier fut présenté au roi en 1532, lors d'un voyage de François Ier en Bretagne, comme "pilote marinier de Saint-Malo" et recommandé par Jean Le Veneur, abbé du Mont Saint-Michel, "en considération de ses voyages au Brésil et en Terre-Neuve". Or ce sont ces deux parties du Nouveau-Monde que toucha et cartographia Jean de Verrazane au cours de ses deux principaux périple en 1524 puis en 1526-27.¹

Tels sont les arguments sur lesquels se base Lanctot, pour conclure avec force que Jacques Cartier accompagna Verrazane en 1524. "Cette hypothèse est très plausible, elle apparaît en tout cas éminemment séduisante."²

On conçoit l'importance, voire la nécessité, de relevés hydrographiques et de points de repère précis dans un pays

(1) *Les Relations de Nouvelle-France*, année 1614.

(2) *La Vie et les Voyages de Jean de Verrazane*, par Jacques Hébert.

où les cours d'eau étaient les seules voies de communication. Les chemins étaient inexistants. Les Indiens l'auraient-ils voulu que, figés dans l'âge de pierre, ignorant l'usage des métaux, ils ne pouvaient, avec leurs seules hachettes de silex, ouvrir des sentiers à travers des forêts peuplées d'arbres centenaires aux troncs mesurant jusqu'à cinq pieds de diamètre. Tout au plus traçaient-ils des pistes rudimentaires pour porter d'une rivière à l'autre ou le long des cours d'eau, pour éviter des chutes ou des rapides autrement infranchissables. Les Indiens du coeur du Québec, nomades adonnés exclusivement à la chasse et à la pêche, campaient sur les rivages et ne connaissaient guère de villages, à la manière huronne et iroquoise, entourés d'espaces défrichés par le feu où semer maïs, courges et lentilles.

Cartier n'avait dressé que la carte du Bas Saint-Laurent, Champlain que celle du Haut Saint-Laurent et de quelques-uns de ses principaux affluents. Aussi pour découvrir de nouvelles voies fluviales, les premiers habitants du pays devaient-ils recourir à des guides indiens.

Les canots d'écorce, de faible tirant d'eau, étaient fort utiles pour franchir les hauts-fonds, mais, lorsque plus tard, barques et brigantins furent d'un usage courant, la connaissance des chenaux et des écueils, surtout pour la navigation sur le fleuve, s'avéra indispensable.

Au Canadien Louis Joliet, futur découvreur du Mississippi, revient le mérite d'avoir complété, en 1685, le premier relevé scientifique du Saint-Laurent, résultat de quarante-neuf voyages à cette fin. Conscient des nombreuses difficultés que présente la navigation sur le grand fleuve, il insiste

auprès du Marquis de Denonville pour obtenir l'ouverture à Québec d'une école de pilotage. Ce n'est qu'après le départ de Louis Franquelin, favorisé par le ministre à titre de Français de France, que Jolliet obtient enfin, en 1695, la charge d'hydrographe du Roi à Québec, avec mission de former des pilotes pour la navigation dans le golfe et sur le fleuve.

Après la mort de Jolliet, l'école de pilotage de Québec continua à former des pilotes dont le besoin se faisait de plus en plus sentir. Toutefois ce n'est qu'en 1788 que la Chambre d'Assemblée adoptera une loi pour réglementer le pilotage et empêcher les abus. Cette loi défendait à toute personne de piloter un navire sans subir un examen pour l'obtention d'un certificat de compétence, dûment délivré par une commission de deux capitaines expérimentés.

L'apprenti pilote devait servir pendant quatre ans sous un pilote licencié et voyager du Bic à Québec. Au début, il est peu question de pilotage entre Québec et Montréal, Québec étant le seul port accessible aux vaisseaux d'outre-mer. Le trajet jusqu'à Montréal, vu le peu de profondeur du lac Saint-Pierre, n'était possible que pour des barques et de petites goélettes de moins de cent tonneaux. En 1797, on ajoute à la loi de pilotage l'obligation, pour l'aspirant pilote, de faire un ou plusieurs voyages en Europe ou aux Iles (Antilles).

En 1805 sont fondées, à Montréal et à Québec, les "Maisons de la Trinité", sociétés ayant pour objectif de réglementer la navigation et contrôler l'observance des lois du pilotage. Ces "Maisons de la Trinité" furent établies au Canada sur le modèle des "Trinity-House" dues à l'initiative

de Sir Thomas Spert (1515), contrôleur de la marine anglaise. La "Trinity-House" comprenait un maître, quatre gardiens, huit assistants et dix-huit anciens frères, choisis parmi les capitaines de la marine de guerre ou de la marine marchande.

Ces sociétés avaient donné de bons résultats en Angleterre et il fut décidé d'en établir de semblables pour le Saint-Laurent. A cette fin, le 25 mars 1805, le parlement du Bas-Canada adoptait l'acte 45, Georges II, acte ayant pour but "de réglementer le pilotage et la navigation dans le port de Québec et dans les ports de Québec et de Montréal".

Les pouvoirs accordés aux nouvelles corporations, légalement reconnues, étaient ainsi définis: "faire, ordonner et constituer tels et autant de règlements, règles et ordres n'étant point contraires aux lois maritimes de la Grande-Bretagne ou aux lois de cette province.... poser ou ôter les bouées, ériger des fanaux ou amers de terre, nettoyer les sables et roches... améliorer le havre de Québec et régler le Cul-de-Sac et le havre de Montréal, etc..."

Le même statut donnait à la Maison de la Trinité pouvoir absolu sur les pilotes et fixait à cinq ans la durée de l'apprentissage pour l'obtention d'une licence. Un des articles de la loi exigeait de l'aspirant "une connaissance suffisante de l'anglais pour donner des ordres dans cette langue". Les premiers officiers de la Maison de la Trinité de Québec furent tous des Anglo-Canadiens à l'exception de François Boucher, déjà capitaine du port, et Augustin-Jérôme Baby, surintendant des pilotes, qui en firent partie ex-officio.¹

(1) P. G. Roy, *Les petites choses de notre histoire*.

Ces Maisons offraient des locaux où officiers et pilotes pouvaient s'assembler pour discuter des problèmes relatifs à la navigation, aux droits et devoirs des pilotes et où siégeaient les commissaires pour l'examen des aspirants et l'émission des brevets.

C'est ainsi, qu'entre bien d'autres, les Maisons de la Trinité publièrent dans les journaux, dont le *Journal des Trois-Rivières* du 11 avril 1867, l'avis suivant: "Que tous les steamers naviguant entre les limites de la juridiction de la Maison de la Trinité de Montréal (ceux qui se serviront du charbon pour produire la vapeur exceptés) auront un couvercle ou des couvercles de fil de fer à leurs tuyaux, dont les ouvertures ne seront pas de plus d'un quart de pouce carré, qui seront fixés au bout des tuyaux de manière à empêcher les étincelles d'en sortir, lorsqu'ils seront accostés à aucun quai, ou quand ils s'approcheront ou s'éloigneront de terre... sous une pénalité n'excédant pas dix livres, qu'encourra le maître ou le propriétaire de tel steamer ou steamers".

Ajoutons que les Maisons de la Trinité fournissaient aux membres de l'association des pilotes, ainsi qu'aux capitaines dûment licenciés, des cartes du fleuve Saint-Laurent et du Golfe. De plus la loi de 1805 prévoyait un fonds de pension pour les pilotes infirmes, leurs veuves et leurs orphelins.

Les Maisons de la Trinité existèrent de 1805 à 1875, soit pendant soixante-dix ans, alors qu'elles furent remplacées par les Commissions du Havre.¹

Profitant des travaux hydrographiques de Cartier, et surtout des relevés minutieux de Louis Jolliet, des dessinateurs

(1) P. G. Roy, *op. cit.*

dont Louis Franquelin, "dessinateur habile mais piètre hydrographe", dressent des cartes du fleuve et du Golfe. Les capitaines avaient charge des navires venant d'Europe jusqu'au Bic. A cet endroit montait à bord un pilote licencié qui dirigeait le navire jusqu'à Québec.

Des vaisseaux d'assez fort tonnage pouvaient remonter le fleuve jusqu'à Trois-Rivières, mais ce poste de traite avait, au dix-neuvième siècle, perdu toute son importance au profit de Montréal et d'ailleurs n'offrait aucun avantage ou commodité. Les rares cargaisons de fourrures qui s'y trouvaient étant de préférence transportées en barque à Québec. Quant à Montréal, bien que situé à la tête de la navigation fluviale, son port, tel que déjà mentionné, n'était accessible qu'à des navires de moins de cent tonneaux, à cause de l'obstacle qu'offrait à la navigation le lac Saint-Pierre, dont le chenal sinueux et peu profond était coupé par de nombreuses battures de sable.

Les pilotes de la Maison de la Trinité de Montréal étaient requis pour guider les navires, des goélettes de faible tirant d'eau, entre Québec et Montréal. Ce n'est qu'après le creusage et le redressement du chenal du Lac Saint-Pierre que Montréal deviendra le port principal du Saint-Laurent et détrônera Québec. Ce creusage commencé en 1846, fut abandonné en 1848. Ce n'est qu'en 1850, à la demande de la Maison de la Trinité de Montréal, que le Parlement autorisa cette association des pilotes de Montréal, qui ne pouvaient qu'en tirer grand avantage, à contracter un emprunt de 30,000 louis pour continuer les travaux, en utilisant l'outillage fourni par le gouvernement. Repris en 1851 le travail de dragage fut activement poursuivi. Dès 1855 le lac Saint-

Pierre offrait à la navigation un chenal d'une profondeur minimum de seize pieds aux eaux basses, permettant à la plupart des navires de l'époque de se rendre sans risques jusqu'au port de Montréal, qui devint bientôt le plus important du Saint-Laurent.



DU CANOT D'ÉCORCE AUX BARQUES

Les pionniers, les explorateurs et les trafiquants, profitant de l'industrie et de l'expérience des Indiens, avaient adopté d'emblée le canot d'écorce pour les longs voyages qui devaient les conduire jusqu'aux plaines de l'ouest et au sud, par voie des Grands Lacs et du Mississipi, jusqu'en Louisiane. Mais si le canot d'écorce était irremplaçable à cause des fréquents portages que nécessitait le passage d'une rivière à l'autre, sa fragilité, son instabilité et le peu de hauteur de ses bords, le rendaient difficilement maniable et même dangereux au milieu des coups de vent et des fortes vagues du fleuve et des Grands Lacs. Même pour d'habiles canotiers, comme les interprètes Marguerie et Amyot, qui se noyèrent en face de Trois-Rivières en traversant le fleuve, son maniement n'était pas sans risques. Aussi, dès les premiers temps de la colonie, fut-il remplacé par de solides barques en bois et des brigantins qui pouvaient porter de plus lourdes charges et pouvaient naviguer par gros temps.

Les premières barques qui apparurent sur le fleuve avaient été construites en France. Trop petites pour tenir la mer, elles avaient été chargées sur les caravelles pour la traversée de l'Atlantique. Ainsi lit-on dans les Mémoires de Cartier que, lors de son deuxième voyage, il dut laisser ses plus gros navires au havre Sainte-Croix et franchir le lac Saint-Pierre en barque jusqu'à Hochelaga. Plus tard c'est

aussi en barque que Champlain, après avoir mouillé ses vaisseaux à Québec, remontera le fleuve, puis la rivière des Iroquois (Richelieu) jusqu'au lac Champlain; de même fit-il lors de l'exploration de la rivière des Outaouais.

C'est en barque que Laviolette, accompagné de deux missionnaires et ayant sous ses ordres des charpentiers et quelques soldats, aborde, en 1634, dans l'anse du Platon pour fonder officiellement le poste de Trois-Rivières. Quelques années plus tard, en 1697, ce sont les Ursulines qui arrivent de Québec à bord du brigantin de M. de Ramesay, gouverneur de Trois-Rivières. "Le brigantin, toutes voiles déployées est salué par les habitants qui vont à sa rencontre en barque" (Histoire des Ursulines).

A la fin du dix-septième siècle, l'intendant Talon, qui avait à coeur de voir la colonie se suffire à elle-même et produire sur place, fit venir de France des charpentiers experts en construction de navires. Sous son impulsion, en utilisant les bois de chêne et de pin qui abondaient, il établit à Québec d'importants chantiers maritimes qui lancèrent, non seulement des barques de toutes dimensions, mais aussi des navires de plus fort tonnage, des brigantins aux galions, dont quelques-uns affronteront la pleine mer et feront le voyage du Golfe aux Antilles et en France. Dans un pays où la navigation était le seul mode de transport, la construction maritime devait prendre rapidement de l'importance. Des chantiers ne tardèrent pas à s'ouvrir à Montréal et même à Trois-Rivières.

Au milieu du dix-huitième siècle, hauts fonctionnaires, seigneurs et commerçants possédaient leurs barques ou brigantins. Sur le fleuve, à part les colons, les trappeurs et les

Indiens descendant des Hauts pour la traite, le canot d'écorce ne servit plus guère qu'aux courts trajets d'une seigneurie à une autre et pour les traversées du Saint-Laurent par temps favorable. C'est ainsi qu'au dix-huitième siècle le transport par voie fluviale des hommes et des marchandises se fera uniquement par goélettes et autres navires à voile, et cela jusqu'à la venue des vapeurs vers le début du dix-neuvième siècle. Embarcations robustes, souples et de faible tirant d'eau, les barques, dotées de voilure, pouvaient par temps calme être manoeuvrées à la rame.

La remontée du fleuve en goélette de Québec à Montréal, par suite des marées ou des vents contraires et de la nécessité de suivre le chenal, ce qui empêchait de tirer des bordées, était souvent d'une lenteur désespérante. A ce sujet Arthur Buies, dans ses *Chroniques*, nous raconte l'amusante odyssée d'un étudiant de Montréal qui poursuivait ses études au Séminaire de Québec. A la fin de l'année scolaire (1864), voulant soit économiser le prix d'un passage à bord d'un vapeur, soit peut-être pour se payer le luxe d'un voyage en voilier, notre étudiant avait retenu, pour une somme fort modique, son passage sur une goélette qui appareillait à Québec pour se rendre à Montréal. C'était au début de l'été où tout invitait à une croisière reposante sur le Saint-Laurent. Le début du voyage, contre courant et marée, dura près de deux semaines jusqu'au lac Saint-Pierre. Mais alors on tomba de Charybde en Scylla. La goélette connut de longs jours de calme plat suivi de vents contraires. Tant et si bien que notre pauvre voyageur passa la majeure partie de ses vacances à l'ancre sur le lac, et ne parvint à destination qu'une semaine avant la rentrée des classes.



LE CHEMIN DU ROI

Le site des établissements agricoles, des villages, des villes et des manoirs, avait été choisi en fonction de l'accès facile au fleuve ou aux principales rivières. En effet presque toutes les terres concédées en seigneuries avaient front sur le Saint-Laurent, le Richelieu, ou un cours d'eau communiquant avec le fleuve. De nombreux comtés actuels du Québec ont gardé cette particularité. A part les paroisses moins anciennes, un coup d'oeil sur la carte géographique nous fait constater que toutes, tant sur la rive nord que sur la rive sud, sont en bordure du Saint-Laurent ou de l'un de ses plus importants tributaires, d'où facilité de communication par eau, soit avec les établissements voisins, soit avec les chefs-lieux. L'hiver les cours d'eau recouverts de glace offraient des pistes idéales pour les voyages en traîneaux ou en raquettes.

Talon avait importé de France force bétail et chevaux qui s'étaient rapidement multipliés. Ils servaient, l'été, aux travaux des champs, l'hiver, au transport des gens et des marchandises.

Le seigneur et ses censitaires devaient libérer et entretenir un chemin d'environ dix-huit pieds de large en bordure des terres, mais cette obligation n'était pas remplie. A part quelques bouts de chemin, pour relier les concessions éloignées du fleuve, il n'existait guère de route de terre digne de ce nom.

En 1667 Talon tenta un premier essai de voirie et nomma grand voyer le sieur René Robineau de Bécancour. Cette tentative n'eut pas de suite. Ce n'est qu'en 1747 que fut complété le chemin dit Du Roi, sur la rive nord, chemin reliant Québec à Montréal. Dès son ouverture fut établi un service de diligence avec postes de relais. Au début, la route, parsemée de fondrières et de marécages, était à peine carrossable. Aux endroits marécageux on pontait le chemin avec des billes de bois placées de travers ou pistes en rondins, ce que les gens du temps appelaient des chemins en "corduroi", de l'anglais "corduroy".

Lorsqu'un cours d'eau coupait la route, on construisait des ponts de bois sur les ruisseaux et rivières peu importantes. Si la rivière était large et de fort débit, comme les rivières Sainte-Anne, Batiscan, Saint-Maurice, la traversée se pratiquait au moyen de bacs. Ces bacs solides, mais ras d'accastillage, pouvaient porter d'assez lourdes charges. En mauvais état et surchargés, ils causaient parfois des tragédies comme il survint à l'embouchure du Saint-Maurice en 1814. C'était pendant la guerre entre les Etats-Unis et l'Angleterre. Une centaine de soldats du 81^{ième} régiment étaient en route de Québec à Montréal pour se joindre aux troupes rassemblées en cette ville. Arrivé au Saint-Maurice, une partie du détachement prend place avec armes et bagages sur le bac conduit par le passeur et ses fils. Après deux traversées sans incident, du Cap-de-la-Madeleine au Cap-Métabéroutin, le capitaine Henderson s'embarque avec cinquante hommes. C'était une charge à pleine capacité, d'autant plus que le passeur avait négligé, entre deux voyages, d'écoper l'embarcation en mauvais état et à demi remplie d'eau. Au milieu de la traversée

le bac coula à pic causant la noyade de trente-deux soldats, du capitaine Henderson, du passeur et de ses deux fils.

Le trajet par diligence de Québec à Montréal s'effectuait en quelque trente-six heures. Tous les vingt ou vingt-cinq milles, le postillon faisait relâche, aux postes établis le plus souvent dans les villages, pour changer de chevaux et permettre aux voyageurs de se dégourdir et de se restaurer. Ces diligences, du moins dans les premiers temps, n'étaient guère confortables. La caisse de la voiture était suspendue aux essieux par de larges et fortes bandes de cuir. L'attelage comptait de deux à quatre chevaux.

Le voyage en diligence présentait l'avantage d'horaires assez réguliers et d'une grande rapidité à côté de la lenteur des voyages en goélette, alors qu'il fallait compter avec les vents contraires et le calme plat. Ce mode de transport, en diligence ou en chaise de poste, devait jouir d'emblée d'une grande faveur auprès du public voyageur. Le département des Postes de Québec en profita pour donner à contrat le transport des malles, qui s'effectua par la route de terre jusqu'à l'établissement d'un service réguliers de vapeurs, vers 1874. Même alors, et aussi tard qu'au milieu du dix-neuvième siècle, on pourra lire dans le journal *l'Ere Nouvelle* du 12 octobre 1853, la mise à l'enchère d'un contrat pour le service des Postes. Il y est spécifié: "La livraison devra se faire en trente-six heures, avec arrêt d'une heure à Trois-Rivières, par traîneau tiré par au moins deux chevaux, mais pendant la saison de navigation, quand les malles sont expédiées par bateau à vapeur, il suffira d'une charrette légère tirée par un seul cheval. Les soumissions pour l'obtention du contrat devront être accompagnées d'une caution de trois cents louis."

De même que le chemin du Roi avait enlevé à la navigation à voile le service des Postes, le chemin de fer, dans le dernier quart du dix-neuvième siècle, supplantera le transport par voie de terre, qui ne sera utilisé que pour les courts voyages entre les villages et les paroisses non desservis par la voie ferrée.

A Trois-Rivières le chemin du Roi débouchait, à l'est, à l'embouchure du Saint-Maurice, à la pointe du Cap-de-la-Madeleine aussi appelé Cap Lieutenant. On y trouvait une auberge tenue par Olivier Crevier-Bellerive qui faisait office de passeur. Bellerive possédait plusieurs chaloupes pour la traversée, par le fleuve, du Cap Lieutenant au Cap Métabéroutin, à la pointe ouest du Saint-Maurice. Les cultivateurs venant des paroisses d'en bas pour approvisionner le marché de Trois-Rivières, ainsi que les voyageurs, laissaient chevaux et voitures à l'auberge. Au début de l'hiver et à la fonte des glaces, il fallait longer la rive est du Saint-Maurice et traverser la rivière en bac à l'endroit où la compagnie du Pacifique Canadien devait plus tard faire construire un pont en fer pour ses convois. Ce pont sera connu — il l'est encore de nos jours — sous le nom de Pont de Fer, pour le distinguer du pont en bois qui enjambait le Saint-Maurice entre sa rive ouest et l'île Saint-Christophe. Du passage, le chemin du Roi suivait le premier coteau jusqu'au chemin des Forges et, de là, par la rue des Forges, rejoignait la rue Notre-Dame et la Banlieue (B. Sulte, Trois-Rivières d'autrefois).

TROIS-RIVIÈRES SOMMEILLE

Après avoir connu une activité saisonnière importante comme poste de traite, Trois-Rivières se vit rapidement supplanté par Montréal, qui devint le centre commercial le plus prospère de l'est du Canada. Le chenal du lac Saint-Pierre ayant été porté à dix-huit pieds, en 1856, le port de la métropole enleva définitivement au port de Québec sa suprématie jusqu'alors incontestée.

Pendant ce temps le chef-lieu du Coeur du Québec toujours somnolait. Sa population décroissait à ce point que des paroisses prospères, telle Sainte-Anne-de-la-Pérade, compaient, à la fin du dix-septième siècle, autant d'habitants que la ville de Trois-Rivières. En effet, malgré son site avantageux, l'arrière-pays n'offrait aux colons aucune terre cultivable et les concessions n'étaient recherchées qu'en bordure du fleuve. Pendant tout le dix-huitième siècle, quelques rares goélettes mouillèrent au large de son rivage. Fini le temps où les canots indiens chargés de riches fourrures atterrissaient par centaines au pied du Platon. Les "cages" de bois et les voiliers doubaient, indifférents, le Cap Métabéroutin. De modestes maisons et une enceinte délabrée témoignaient de la déchéance d'un poste qui avait connu son heure trop brève de prospérité. Le port de Trois-Rivières, alors que depuis un siècle Québec et Montréal accueillaient des navires de plus en

plus nombreux, n'était encore, tel qu'au jour de sa découverte, qu'une anse sablonneuse au pied de sa colline.

Seules les Forges Saint-Maurice, reliées à la ville depuis 1736 par une route carrossable de trois lieues, entretenaient dans la cité trifluvienne une certaine activité. Après des débuts laborieux et des faillites successives, de 1729 à 1743, les Forges qui, sous le Régime Français, avaient fourni le marché domestique d'articles de fer, connu, sous la direction de Matthew Bell, au commencement du dix-neuvième siècle, une ère des plus florissantes. Quoique la population du village ne dépassât jamais trois cents âmes, les hauts fonctionnaires y menaient une vie sociale fort brillante. M. Bell posait au grand seigneur. Ses nombreux invités descendaient fréquemment en ville pour participer, sur les terres de la Banlieue, à des chasses à courre fort recherchées.

On imagine que le spectacle insolite d'une meute de chiens suivie de cavaliers aux livrées voyantes galopant à travers prés, sautant les fossés et les clôtures, dut stupéfier les paysans. De tout temps jaloux de leurs droits de propriétaires, ils ne pouvaient tolérer, sans protester, la violation de leurs terres par des étrangers qui, pour leur seul plaisir, causaient des dégâts à leurs champs et à leurs moissons. Mais dès le premier jour Bell se montra magnanime. Il indemnisa plus que généreusement les intéressés pour les intrusions et les dommages, en somme minimes, subis par le passage des chasseurs. Le son des écus eut tôt fait d'étouffer la voix des plus récalcitrants qui, dès lors, saluèrent d'un malin sourire les galopades de Matthew Bell et de ses invités.

Les usines des Forges, longtemps les seules du genre en Amérique, fabriquaient des poêles, des haches, et même, à

l'occasion, des boulets de canon pour l'armée. L'expédition de ces produits s'effectuait en partie par la route, mais l'été presque exclusivement par barques sur le Saint-Maurice. La compagnie possédait un entrepôt à Trois-Rivières d'où se faisait la distribution dans le reste du pays. L'épuisement du minéral amena la fermeture définitive de l'usine en 1883.

L'exploitation des richesses forestières de la région mauricienne devait, au dix-neuvième siècle, tirer la cité de Laviolette de sa chronique et profonde léthargie. En fait Trois-Rivières ne possédait aucune industrie qui puisse alimenter des échanges de quelque importance, n'étant tout au plus qu'un centre administratif et judiciaire. Il s'y trouvait des épiceries, des boutiques de charrons, des maréchaux-ferrants et quelques commerçants de fourrures, qui trafiquaient sur une échelle réduite avec les rares Indiens et trappeurs du Haut Saint-Maurice. A quelque cinq lieues à la ronde, à part les terres fertiles de la Banlieue, le sol sabonneux du Cap-de-la-Madeleine et de la Pointe-du-Lac, recouvert d'une mince couche d'humus, ne se prêtait guère à la culture. Aussi les Trifluviens devaient-ils compter sur les produits de ferme des cultivateurs de Champlain, de Batiscan et d'Yamachiche qui, empruntant le Chemin du Roi, venaient alimenter le marché de la ville.

On comptait davantage sur les fermiers de la rive sud; ceux-ci, l'été, apportaient leurs produits par voie fluviale, et, en retour, s'approvisionnaient chez les commerçants et au besoin requéraient les services des gens de métier, ce qui en fin de semaine alimentait le commerce local.

La rive sud du Saint-Laurent n'était guère favorisée en fait de routes. Seuls quelques médiocres bouts de chemin

reliaient des parosses voisines comme Bécancour et Gentilly. Quant aux colons de Saint-Grégoire et des environs ils devaient, pour venir au chef-lieu, emprunter la voie du lac Saint-Paul et de la rivière Godefroy. Une seule route reliait Bécancour à Nicolet en longeant le lac Saint-Paul.

Avant l'établissement de services de vapeurs, la traversée du fleuve se faisait en barque, en chaloupe ou encore en pirogues creusées dans des troncs de pin. Les propriétaires louaient ces dernières à raison d'un minot de blé par année. Légères et facilement manoeuvrables, elles étaient surtout utilisées lorsque, l'automne et le printemps, la condition des glaces rendait la traversée difficile. On les montait sur des patins car, d'une mare à l'autre, il fallait les faire glisser sur des bancs de glace.

LE PONT DE GLACE

L'hiver venu, la formation d'un pont de glace facilitait les communications entre les deux rives. Lors d'hivers particulièrement rigoureux le fleuve gelait très tôt. Ainsi en 1873 à la fin de novembre. Par contre la débâcle ne se produisait souvent qu'au début de mai, ce qui arriva entre autres en 1847. Lorsque la glace tenait encore le premier mai, c'était la coutume de procéder à la plantation du "mai" (une forte épinette) au milieu du fleuve. Planter le "mai" était un honneur recherché.

Par certains hivers particulièrement doux le pont de glace, en face de la ville, ne se formait pas ou ne tenait que pendant quelques semaines, circonstance désastreuse pour le commerce local. En 1853 une température hivernale anormale ayant pendant deux années consécutives retardé ou empêché sa formation, les citoyens s'émurent et formèrent un comité pour présenter, à la session d'automne de la Chambre, un mémoire demandant que fût étudié le projet de construire des piliers de chaque côté du chenal du fleuve, entre les paroisses de Saint-Jean-des-Chaillons et Saint-Pierre-les-Becquets, en vue de retenir les glaces et assurer la formation d'un solide pont pour le plus grand avantage des échanges entre les deux rives. Ce projet n'eut pas de suite et le mémoire ne fut même pas soumis à l'Assemblée de Québec.

Dès que le fleuve était gelé d'une rive à l'autre, le conseil municipal de Trois-Rivières chargeait quelques hommes de faire des sondages pour connaître l'épaisseur de la glace et tracer un chemin aussi droit que possible entre la ville et la rive sud. Ce chemin était jalonné de balises, épinettes ou sapins. On ouvrait de même une route d'hiver entre Trois-Rivières et la rivière Godefroy, à l'usage des cultivateurs de Saint-Grégoire, de Nicolet et des paroisses voisines. Sur ces chemins circulaient à la file, les traîneaux chargés de foin ou d'avoine, mais aussi de pierres des champs pour la construction des habitations nouvelles.

En effet la pierre, abondante sur la rive sud, était rare ou même introuvable sur la rive nord, si ce n'est sur la batture en face de la ville et en petite quantité au Rochon, d'où ce nom. Les maisons de la basse ville, autour du carré La Fosse et en haut de la rue Notre-Dame, furent construites avec de la pierre levée l'hiver sur la batture. Cette pierre, extraite du lit du fleuve, avait le désavantage d'être imprégnée d'eau et de conserver une humidité qui rendaient les habitations insalubres. Par contre les maisons de la haute ville furent édifiées avec de la pierre transportée en traîneaux des paroisses du sud.

"CAGES" ET "CAGEURS"

Dans les bassins de la rivière Saint-Maurice et de ses tributaires, l'épinette se trouvait de beaucoup l'essence la plus commune. Les troncs abattus sur les bord des lacs étaient flottés sur les décharges et de là au Saint-Maurice. Des estacades empêchaient les embâcles et les échouements dans les courbes et sur les battures. Pour éviter que le bois ne fût détérioré en sautant les chutes, ainsi qu'à Shawinigan, aux Grès, etc, on avait installé des glissoires par où descendaient les billes une à une. Rendus à l'embouchure de la rivière, les troncs étaient équarris ou débités en planches et en madiers pour être expédiés par de grands voiliers en Angleterre ou, en goélettes et en péniches, aux Etats-Unis.

Il en était tout autrement pour la région de l'Outaouais. Sur cet immense territoire, densément boisé, dominait le pin, essence fort en demande. Les pins y atteignaient une haute taille. Au début du dix-neuvième siècle ce bois devait être descendu à Québec, seul port accessible aux navires d'outre-mer, pour être chargé à destination de l'Angleterre. En effet, à cette époque, l'Angleterre fut coupée de sa source d'approvisionnement en bois, les pays scandinaves, par suite du blocus continental imposé par Napoléon 1er.

C'est alors que l'industrie anglaise s'était tournée vers le Canada couvert de forêts illimitées. Le chêne, et davantage le pin, étaient recherchés et furent d'emblée l'objet d'un

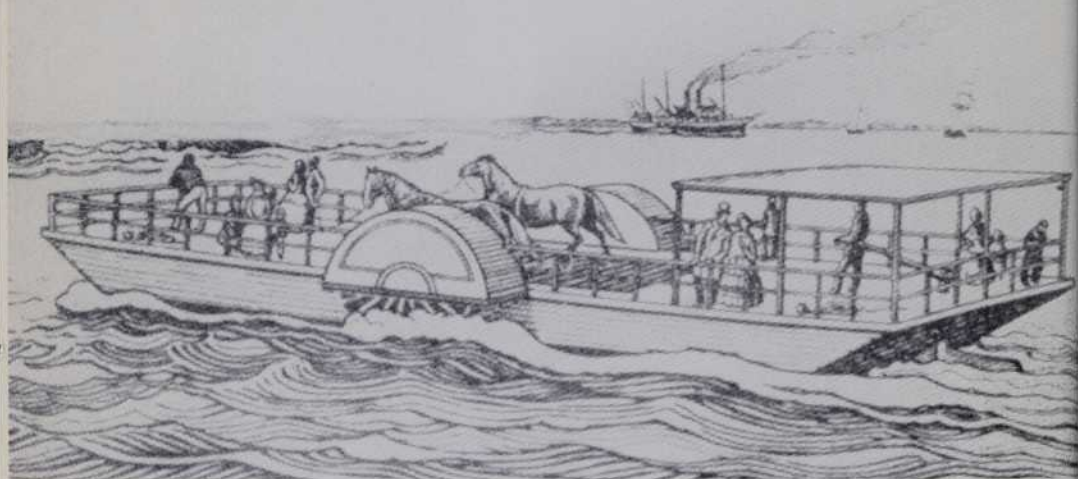
commerce des plus lucratifs. Sur ce point la région d'Ottawa était la plus avantagée, tant par la quantité que par la qualité de ses pinières. Par contre la rivière Outaouais, seul débouché naturel, présentait de sérieux obstacles au flottage des billes, entre autres la chute de la Chaudière et le rapide du Long-Sault, où les chocs contre les rochers causaient d'importants dommages. Le flottage sur le Saint-Laurent ne présentait pas ces désavantages, mais il ne pouvait être question de confier aux eaux du fleuve des millions de pièces de bois, pour le trajet d'au delà de deux cents milles, de Montréal à Québec.

Philemon Wright, le pionnier de l'exploitation forestière du bassin de la Gatineau, entrevit les intéressantes possibilités d'un commerce florissant avec la mère-patrie. Il possédait une ferme et une modeste scierie sur le site actuel de la ville de Hull. Il se mit résolument à l'oeuvre et décida de pratiquer la coupe du bois sur une vaste échelle et de vaincre tous les obstacles à la descente des produits forestiers par voie fluviale.

Lors de nombreux voyages à Québec et aux Etats-Unis, il avait pu constater qu'il se pratiquait déjà, à cette époque, le flottage de radeaux, formés de pièces équarries, du lac Champlain, par voie du Richelieu et du Saint-Laurent, jusqu'à Québec. Il tenta l'expérience d'expédier le bois coupé sur le territoire de la Gatineau, en le confiant à l'Outaouais jusqu'à Montréal et de là à Québec. En 1806 il fit assembler le premier train de bois et, non sans peine, il réussit à lui faire sauter la chute de la Chaudière et franchir le turbulent rapide du Long-Sault. Ce fut une coûteuse expérience car il fallut scier le bout des billes abîmées sur les roches et reconstituer les radeaux de la "cage" disloquée.



Philémon Wright dirigeant la descente de son premier train de bois.



Mis en service en 1837, par John Perkins, pour le transport sur l'Outaouais entre Hull et Bytown. (Hull 1800-1950, par Lucien Brault)

[REDACTED]

Pour éviter ce grave inconvénient un premier projet fut mis à l'épreuve, soit le creusage d'un chenal de dérivation avec écluses. Mais sans grand succès, car les radeaux, après le passage du canal, devaient être refaits, d'où surcroît de travail et perte de temps.

En 1828 Wright envoya son fils Ruggles en Suède et en Norvège, pour y étudier le système de glissoires pour bille unique en usage dans ces pays. A son retour il imagina un plan incliné, en bois, sur lequel coulerait assez d'eau, et d'une largeur suffisante, pour y faire glisser un radeau complet. Ce fut une précieuse amélioration qui permit la descente de plusieurs radeaux en une journée.

Les avantages de cette large glissoire, unique en son genre d'après Ruggles Wright, incita plusieurs exploitants forestiers, et même le gouvernement, à adopter ce nouveau procédé sur tout le cours de l'Outaouais. Le flottage du bois ainsi facilité, les "cages" surgirent des "hauts" à un rythme accéléré. Si bien qu'en 1823 on compta jusqu'à trois cents trains de bois en route vers Québec.¹

La "cage" était formée d'environ 75 radeaux, chaque radeau comprenant de 25 à 36 plançons encadrés de troncs reliés par de solides câbles de chanvre. Les "cages" étaient d'une longueur imposante. Une centaine d'hommes, les "cageurs", formaient l'équipage qui devait se contenter d'abris de fortune en planches brutes. Ces lourds trains de bois progressaient lentement au fil de l'eau, et, au début, les "cageurs" aidaient à la descente en manoeuvrant de longs avirons. A l'arrière deux fortes rames servaient à maintenir la "cage" dans le courant.

(1) Lucien Brault. Hull 1800-1950.

Le voyage de Bytown (Ottawa) à Québec durait une moyenne de deux mois, car il fallait compter avec les fréquents échouages et les marées en aval du lac Saint-Pierre. Par vent favorable l'équipage hissait de nombreuses petites voiles et les "cageurs", de rudes et solides gaillards, pouvaient alors reposer les avirons et s'étendre au soleil en fumant leurs pipes.

Jusque vers le dernier quart du dix-neuvième siècle, les "cages" se succédèrent sur le fleuve, mais elles furent très tôt touées par des remorqueurs, ce qui réduisait les frais de main-d'oeuvre et abrégait la durée du voyage d'une bonne moitié.

Le passage des "cages", quoique des plus fréquent, ne manquait pas d'attirer de nombreux curieux. C'était un spectacle vraiment pittoresque que ces longs trains de bois piqués du blanc des petites voiles gonflées par le vent... le chant des "cageurs"... la fumée blanche montant des feux allumés pour la dînette...

Ainsi que dans un défilé funéraire le Saint-Laurent, morne et impassible, suivait au pas mesuré de son courant, le char portant vers des terres lointaines les corps mutilés des arbres de ses forêts.

Dans le ciel déjà voilé du passé, une autre image s'est pour toujours évanouie.

LES "HORSE-BOAT"

De 1812 à 1855 les fameux "Horse-Boat" font leur apparition sur le Saint-Laurent. Ces embarcations à fond plat, d'un nouveau genre, étaient d'assez petites dimensions, soit de quelque cinquante pieds de long par vingt-cinq pieds de large. Au milieu se trouvait un fort poteau vertical auquel étaient jointes des barres horizontales, telles les rais d'une roue au moyeu. On attelait à ces barres de deux à quatre chevaux qui, en tournant autour du poteau, lui imprimait un mouvement de rotation lequel, au moyen d'engrenages, actionnait un arbre de couche fixé à des roues à aubes de chaque côté du bateau. Sur certains "Horse-Boat", au lieu de circuler autour d'un poteau central, les chevaux en marche mettaient en mouvement un tablier mobile monté sur une chaîne sans fin, ainsi qu'il apparaîtrait dans la gravure ci-contre.

Un premier "Horse-Boat" aurait, en Nouvelle-Ecosse, accompli la traversée d'Halifax à Darmouth en 1816. Mais la priorité pourrait être réclamée par la ville de Québec où des "Horse-Boat" firent la navette entre la capitale et Lévis dès 1812. Ces bateaux ne pouvaient progresser qu'à pas de tortue. On y trouvait un abri réduit pouvant tout au plus loger dix personnes. Quant aux autres passagers ils devaient se tenir sur le pont avant, exposés au vent, au soleil et à la pluie.¹

(1) P. G. Roy, *op. cit.*

Vers le même temps, à Trois-Rivières, un "Horse-Boat" effectua la traversée du Saint-Maurice pendant quelques années, avant la construction du premier pont. Ce "Horse-Boat" aurait appartenu à Areli-Blake Hart fils de Moses et petit-fils d'Aaron. En effet, dans le volumineux dossier sur la famille Hart, conservé aux archives du Séminaire Saint-Joseph de Trois-Rivières, se trouve un accusé de réception, daté du 23 mai 1826, signé par Chales Chaîné, lequel donne quittance à Areli-Blake Hart pour le travail de "calfatage" de son "Horse-Boat", et ce, au montant de 23. "piastres" qu'il reconnaît avoir reçues. A remarquer qu'à cette date Areli-Blake Hart habitait à Trois-Rivières chez son père et n'était âgé que de vingt-deux ans.

Un autre "Horse Boat" fut aussi mis en service en 1837 par John Perkins, pour la traversée de l'Outaouais entre Hull et Ottawa, après la chute du pont reliant ces deux villes.

Enfin, plus tard, soit en 1877, un bateau propulsé par une roue à aubes placée à l'arrière et actionnée suivant le même principe par des chevaux, fut utilisé par O'Shaugnessey pour transporter des traverses de chemin de fer de Nicolet à Trois-Rivières, lors de la construction de la voie du Pacifique Canadien. Vu son allure fantasque, le bateau d'O'Shaugnessey fut baptisé "La Barouette" par les Trifluviens du temps.

Les "Horse-Boat" étaient aussi régulièrement employés à la traversée de Montréal à Longueuil et ne furent mis de côté que vers 1850.

Par temps calme tout allait assez bien, mais, lors de grands vents, le bateau tanguait et roulait à qui mieux mieux, si bien que les pauvres chevaux perdaient leur équilibre, s'affolaient

et, malgré les coups de fouet, refusaient tout à fait d'avancer. C'était alors l'arrêt du bateau-traversier, devenu le jouet des vagues et du courant, au grand effroi des passagers.

Norbert Duquet, dans son petit livre: "*Le véritable petit Albert*", décrit son expérience à bord d'un "Horse-Boat" lors d'une traversée de Québec à Lévis: "Le bateau rudement secoué par la vague, les chevaux refusèrent d'avancer si bien que la situation devint critique au point que le capitaine laissait entrevoir aux passagers affolés, qu'il fallait craindre un naufrage"... il termine son récit en disant: "Vouloir retracer les scènes qui se passèrent et la terreur qui s'était emparée de la plupart des femmes et des enfants serait chose impossible".

Ce mode de transport présentait de si sérieux désavantages qu'il n'en est plus question après 1845. Pendant une dizaine d'années encore la navigation à voile restera le seul moyen de communication sur le Saint-Laurent.



LA NAVIGATION À VAPEUR

A la fin du dix-huitième siècle le chenal du Lac Saint-Pierre était progressivement dragué et, lorsqu'il atteignit une profondeur minimum de dix-huit pieds, la plupart des navires du temps purent remonter sans risques jusqu'à Montréal. Pour faciliter la navigation, le chenal, dès 1790, était indiqué par des bouées. En plus, des marqueurs installés sur les rives servaient de guides aux pilotes qui vérifiaient leur position en observant les clochers d'églises et les accidents de terrain facilement indentifiables. Ceci est confirmé par une résolution de la Chambre d'Assemblée de Québec décrétant: "Qu'une amende de vingt livres, ou trois mois de prison, sera imposée pour chaque contravention à quiconque volontairement ou malicieusement dérangera ou détruira aucune bouée ou marque de terre placées pour la navigation sur le Saint-Laurent".

Il existait déjà, au milieu du dix-neuvième siècle, quelques phares érigés aux endroits les plus dangereux. Mais ce n'est qu'en 1899 que le chenal sera indiqué d'une manière adéquate avec, entre Québec et Montréal, 285 bouées dont 90 sur le lac Saint-Pierre, sans compter les nombreuses marques de terre, quelques bouées à gaz et deux nouveaux phares flottants sur le lac Saint-Pierre. Toutes ces innovations firent que la navigation de nuit, quoique limitée, devint praticable tout en requérant une connaissance parfaite du chenal

de la part du pilote. Cette même année (1899) l'Association des pilotes, secondée par la Chambre de Commerce de Montréal, demandera une augmentation en nombre et en volume des bouées et surtout des bouées à gaz. (Piloteage du Saint-Laurent, par Cléophas Auger.)

La navigation à vapeur débuta très tôt sur le Saint-Laurent et le Bas-Canada peut à bon droit revendiquer une des premières places dans ce domaine. Robert Fulton, un Etats-Unien, avait mis en service, en 1807, le premier bateau à vapeur, le *Clermont*, qui pendant plusieurs années consécutives assura la liaison entre New-York et Albany sur la rivière Hudson. Comme l'avait déjà fait Molson de Montréal, Aaron Hart, conseillé par ses parents de New-York, entretenait une correspondance suivie avec Fulton en vue de se renseigner sur les différents aspects et problèmes de la navigation à vapeur. Molson avait été le pionnier de ce mode de navigation sur le Saint-Laurent avec son bateau l'*Accommodation* qui en 1809 inaugura un service régulier entre Québec et Montréal.

D'après la Québec Gazette de 1811, M. Molson de Montréal, fit lancer, en 1811, un bateau de cent vingt pieds de long par vingt-quatre de large baptisé le "*Swiftsure*". Il était équipé d'un engin marin de trente chevaux construit en Angleterre par la compagnie Boulton & Watt. Sa chaudière était chauffée au bois. Lors de son premier voyage, il quitta le port de Montréal le samedi, à cinq heures du matin, et jeta l'ancre devant Trois-Rivières le soir même. Le lendemain, dimanche, il leva l'ancre à cinq heures du matin et arriva à Québec à deux heures et demie de l'après-midi, malgré un fort vent contraire. Le trajet s'était effectué en vingt-qua-

tre heures et demie de marche. Commentant cet historique voyage on peut lire dans la Québec Gazette: "Le *Swiftsure* est luxueusement équipé, offrant le confort aux voyageurs des meilleurs hôtels du Canada. En résumé pour sa vitesse et sa sécurité il mérite son nom de *Swiftsure*." Le mardi, pour le retour à Montréal, il compta parmi ses passagers un personnage de marque, son Excellence le Gouverneur Général du Bas-Canada, Sir Georges Prévost. Toujours d'après la Québec Gazette, édition de décembre 1813, le *Swiftsure*, durant la guerre de 1812, "fut le premier vapeur au monde frété par un gouvernement comme transport de troupes et de provisions".

Cependant les voiliers continueront jusqu'au milieu du dix-neuvième siècle à assurer le service entre Montréal et Québec. Toutefois, ces premières tentatives de l'emploi de vapeurs sur le Saint-Laurent par Molson, suscitèrent le plus vif intérêt et marquèrent l'aube de la généralisation de ce nouveau mode de navigation. D'année en année, les navires mûs par la vapeur se feront de plus en plus nombreux sur le fleuve, si bien, qu'au dernier quart de siècle, les voiliers seront définitivement déclassés et ne seront plus guère d'usage que pour le transport de cargaisons réduites dans le bas Saint-Laurent et le golfe.

De son côté Hart avait débuté en affaires par un commerce fort lucratif de fourrures, auquel il avait bientôt ajouté le commerce du bois. Dans un pays où les voies fluviales étaient d'une importance capitale, son flair aigu de commerçant avait tôt saisi les profits qu'il pourrait tirer du transport par eau, pour alimenter son magasin de la rue Des Forges et expédier fourrures et bois d'oeuvre à Québec, et de là à ses

correspondants d'outre-mer. Aaron Hart avait quatre fils: Moses, Ezékiel, Benjamin, Alexander Thomas. Il tenait à leur procurer une solide instruction et, dès qu'ils furent en âge, il leur inculqua le goût des affaires, tout en les initiant aux méthodes qui lui avaient permis de se bâtir rapidement une enviable fortune. Afin de les intéresser davantage à ses multiples entreprises, il forma avec eux une société sous la raison sociale: Aaron Hart & Sons.

Sans perdre contact avec la maison paternelle, l'aîné, Moses, s'était établi à Sorel où il s'efforçait de mener à bien d'importantes transactions. Le père comptait beaucoup sur son aîné qui, de ses quatre enfants, semblait le plus avoir hérité de son goût inné pour le commerce. Aussi regrettait-il son éloignement.

Aaron Hart, au cours de ses activités comme commerçant de fourrures, avait dès le début constaté, tant chez les Indiens que chez les trappeurs, l'attrait irrésistible qu'exerçait sur eux l'eau-de-vie sous toutes ses formes. Il en était de même chez la plupart des colons, qui délaissaient volontiers leurs terres pour se livrer à la traite des fourrures. Voyant là un nouveau champ à exploiter, tout en occupant ses fils, il avait mûri le projet d'établir une brasserie à Trois-Rivières. L'emplacement le plus favorable pour cette industrie lui parut être trois lots de terre en bordure du fleuve, en face du couvent des Ursulines. Il ne voulait pas indisposer les religieuses, qui auraient pu deviner ses intentions et auraient vu d'un mauvais oeil l'établissement d'une brasserie devant leur monastère. Elles étaient propriétaires des terrains sur lesquels il avait jeté son dévolu, et, par surcroît, la communauté lui devait une forte somme.

Il chargea son fils Ezékiel de faire en sous-main les démarches nécessaires pour mener à bien la transaction. Ezékiel, par l'entremise de M. d'Ailleboust, qui était au mieux avec les religieuses, réussit à acquérir les lots convoités.¹ Le contrat de vente dûment signé, la brasserie fut promptement érigée et des entrepôts construits en bordure du fleuve, ainsi qu'un quai à l'usage des barges qui auraient à transporter les barils de bière aux futurs clients.

La production de la brasserie connut de nombreux délais, mais cette industrie, enfin solidement établie, devint rapidement très prospère. La bière des Hart fit une rude compétition aux brasseries de Montréal et de Québec. La population de la ville prit goût à cette nouvelle boisson, tandis que les barges, chargées de barils de bière, faisaient la distribution aux taverneurs et aux clients des alentours, de Berthier à Sainte-Anne-de-la-Pérade et de Sorel à Gentilly.

Aaron, devenu vieux et impotent, rappela son fils Moses de Sorel et lui confia, entre autres, la gérance de la brasserie. Quant à Ezékiel, il le chargea de la tenue du magasin et du soin du commerce local. Aaron Hart s'éteignit en décembre 1800. La maison Aaron Hart & Sons devait tout au sens génial des affaires et à la main ferme de son fondateur. Peu après sa mort, et malgré le soin qu'il avait mis à rédiger son testament, les procès et les disputes entre héritiers, et aussi l'inconduite de quelques-uns d'entre eux, hâtèrent la déchéance d'une organisation patiemment édifiée, qui, pendant plus d'un quart de siècle, domina les activités commerciales de toute une région de la Province.

(1) Raymond Douville, Aaron Hart.

Moins de trois ans après le décès du père, la société Aaron Hart & Sons fut dissoute. "Les quatre frères se séparèrent, car il importait avant tout pour chacun de tirer le plus de profit possible de sa part d'héritage."¹

Aaron Hart avait prévu les avantages du transport fluvial pour son commerce. Ses fils, chacun de leur côté, s'employèrent à réaliser le projet qu'avait conçu leur père. Moses à Trois-Rivières, Thomas et Benjamin à Montréal, bien que souvent en désaccord, s'intéressèrent à la navigation.

S'ajoutant aux barges affectées au transport du produit de la brasserie, les Hart firent construire de nombreux navires à vapeur et, pour un temps, contrôlèrent une forte partie de la navigation locale. L'un de leurs premiers bateau fut le *Lady Aylmer*. Construit à Québec par J. Jeffrey en 1831, ce navire, de 76 pieds de long par 16 pieds de large, était la propriété de la Québec Steam Ferry Boat Co., avec comme actionnaires W. Price, John Miller et John Glays. Cette compagnie ayant fait faillite, Moses Hart s'associa, en novembre 1833, avec John Miller et acquit le *Lady Aylmer*. L'année suivante Moses Hart acheta la part de son associé et en devint le seul propriétaire. La même année il vendit la moitié de ses intérêts dans ce navire à son frère Alexandre Thomas. C'est alors que D. R. Stuart conseilla à Moses Hart de fréter le *Lady Aylmer* comme bateau passeur entre Trois-Rivières, Nicolet et Yamaska. Mais ce conseil ne semble pas avoir été suivi.

Le *Lady Aylmer* fut plutôt employé pour le transport du bois et des passagers de Trois-Rivières à Québec. A main-

(1) Dossier Hart, Archives du Séminaire Saint-Joseph, Trois-Rivières.

tes reprises il fut loué pour remorquer des "cages" de Montréal à Québec.

En 1835-36 Pierre Cormier construisit à Trois-Rivières, pour le compte du même Moses Hart, le vapeur *Toronto* d'une longueur de 92 pieds par 22 pieds de largeur. Il fut presque aussitôt vendu à Alexander Thomas et affecté au transport des marchandises.

Un second navire, le *Hart of Quebec*, fut construit à Trois-Rivières par Olivier Cloutier, pour le compte d'Alexander Thomas Hart. Ce navire, de 164 tonneaux, avait une longueur de 119 pieds et une largeur de 18 pieds. Lancé en septembre 1839, son propriétaire l'utilisa pour le transport de diverses cargaisons. Il fut vendu à l'enchère le 27 mars 1845.

Un autre navire fut mis en cale sèche à Québec pour être reconditionné par M. Davie. Il s'agit du brick *Mérope* de 251 tonneaux, propriété de Moses Hart. Le contrat pour ce travail fut accordé en février 1835 sous la signature de Areli Blake Hart fils de Moses². Le *Mérope* fut mis en bon état, en vue d'un voyage à Buenos-Aires. Quel était le but de Moses Hart en nolisant un aussi petit navire pour un long voyage en plein océan? Il n'ignorait pas les risques à courir. Aussi rédigea-t-il un contrat en bonne et due forme par lequel le capitaine, qui prendrait charge du *Mérope*, assumerait les dommages et avaries que pourrait entraîner le voyage aller retour en Argentine. C'était une précaution dans la tradition des Hart qui, de père en fils, ne concluaient jamais la

(2) Ibid.

moindre affaire sans s'assurer un recours légal par document officiel dûment paraphé. Le voyage projeté n'eut pas lieu. Aucun écrit ne fait mention des échanges ou importations qu'avait en vue Moses Hart en l'organisant.

Benjamin Hart, un autre fils d'Aaron, s'était établi à Montréal. Il se lança avec succès dans différents commerces et fit construire, dans les chantiers navals de la métropole, plusieurs navires dont: le *Business*, le *Patriot*, le *Little Alex* ainsi que nombre de barges: la *Little Samuel*, la *Sarah Hart* etc.

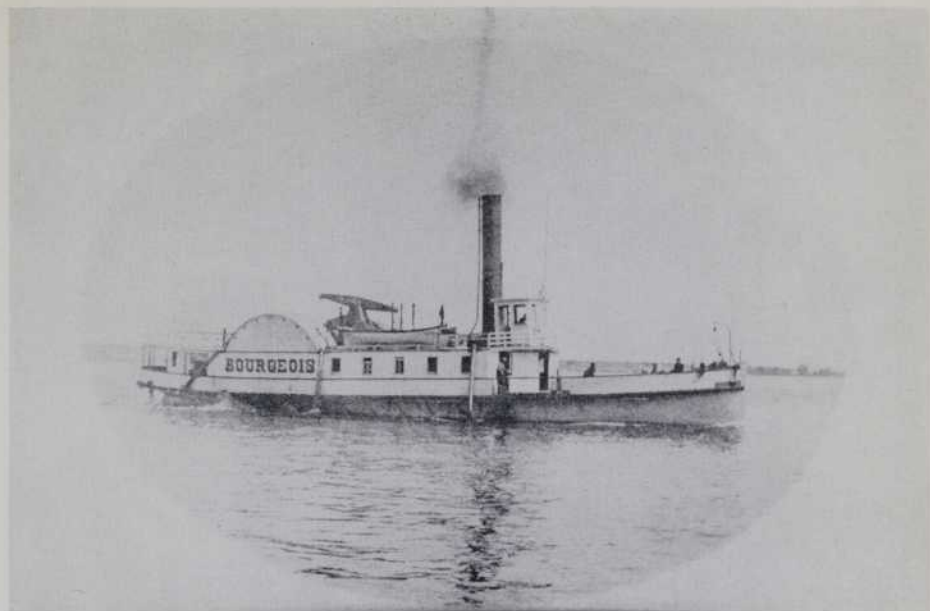
Comme on le voit les Hart furent propriétaires et armateurs de toute une flottille de vapeurs. Ils achetaient, échangeaient et se vendaient entre eux, des navires de tous genres. Lorsqu'une unité ne faisait plus l'affaire, ils la mettaient aux enchères et le plus souvent trouvaient acquéreur avec fort bénéfice. Les divers commerces auxquels s'adonnaient les fils d'Aaron fournissaient des cargaisons à leurs vaisseaux. Mais le déclin du commerce des fourrures, la compétition de plus en plus vive des gros marchands de bois et des brasseries de Québec et de Montréal, finirent par avoir raison des fils d'Aaron, dont aucun, si ce n'est jusqu'à un certain degré Moses, ne possédait le génie des affaires de leur père. De puissantes compagnies, comme la compagnie de navigation Molson et plus tard la compagnie Allan, ne tardèrent pas à accaparer la part la plus importante du commerce fluvial et océanique, au détriment de la famille Hart, dont les membres dispersés se livraient, chacun pour soi, à des activités qui engendraient de fréquents conflits d'intérêts. Au milieu du dix-neuvième siècle, le règne de la toute puissante famille juive trifluvienne avait pris fin.

Déjà, vers 1845, s'établissent des lignes régulières qui accaparent le gros du transport, entre autres la Compagnie du Richelieu dont les bateaux circulent entre la Capitale et la Métropole. Ainsi lit-on, dans la chronique maritime de la Gazette de Québec, qu'en 1853 le vapeur *Québec* de la Compagnie du Richelieu, lors d'un printemps particulièrement hâtif, descend le fleuve en avril pour un premier voyage, transportant la malle de Québec et d'Europe. Quelques jours plus tard ce même navire et le *Montréal* entreprennent leurs voyages réguliers. Le mercredi, 27 avril, arrive le *Castor* qui remplace la *Mouche-à-Feu* et assurera la liaison entre Trois-Rivières et Montréal. En 1874 se forme une nouvelle compagnie, la Compagnie Union qui, en concurrence avec la Compagnie du Richelieu, inaugure un service entre Montréal et Québec avec l'*Abyssinian* et l'*Athenian*. Ces navires font escale à Trois-Rivières et accostent au quai de l'hôtel Farmer. Cet hôtel, le plus considérable du temps, était construit tout au bord du fleuve à la limite ouest de l'actuel terrain de stationnement de la "traverse", soit entre la rue du Fleuve et le Saint-Laurent.

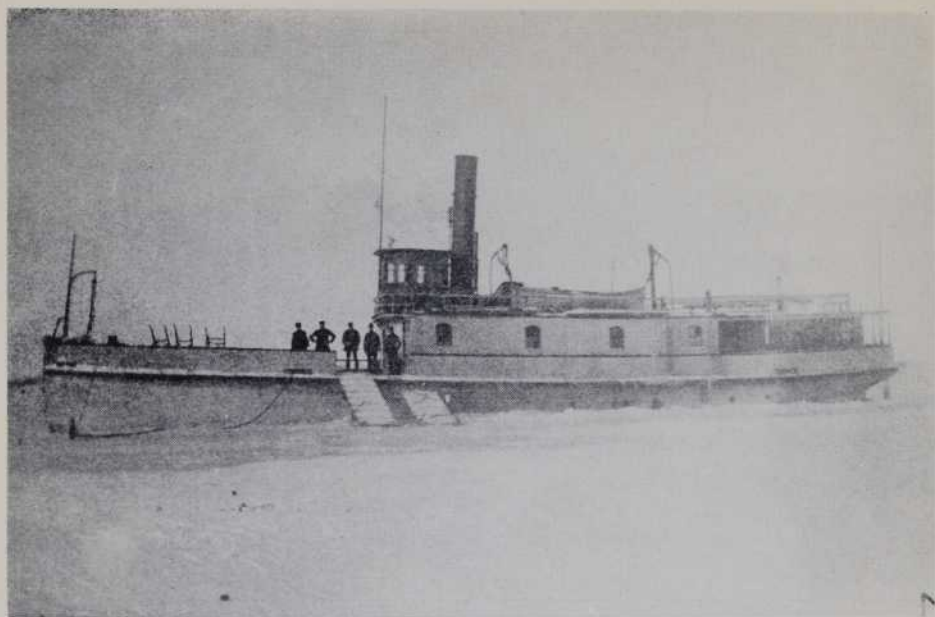
Même après l'inauguration du chemin de fer du Pacifique Canadien sur la rive nord, en 1878, le transport par eau fera une dure compétition à la voie ferrée par suite de son coût moins élevé. Aussi les marchands trifluviens, qui s'approvisionnaient de préférence à Montréal, trouvaient-ils avantage à faire venir leurs marchandises par voie fluviale.

Avant la construction du chemin de fer du Canadien Pacifique, Trois-Rivières n'était reliée aux paroisses voisines de la rive nord que par le Chemin du Roi. Sur la rive sud, les routes étaient à peu près inexistantes. Aussi voit-on s'or-

ganiser un service de cabotage des plus actifs, d'abord directement entre les deux rives, puis avec les villages voisins, entre autres: Champlain, Batiscan, Gentilly, Nicolet, Saint-Grégoire, etc. L'hiver le problème des échanges ne se faisait guère sentir, le pont de glace offrant au transport par traîneaux une voie sûre et directe, tout spécialement pour le bois de chauffage. Les Trifluviens faisaient l'hiver provision de combustible que les gens du sud, propriétaires de boisés riches en érables et en bouleaux, apportaient au marché à foin de la rue Saint-Philippe, où s'alignaient par douzaines des traîneaux chargés de "bois franc".



Le Bourgeois



Le Glacial

LE PORT DE TROIS-RIVIÈRES

Il est à noter qu'en l'année 1853 le port de Montréal accueillit ses premiers "steamers" océaniques. Ces petits navires: le *Genoa*, de 350 tonneaux, le *Sarah Sands*, de 931 tonneaux et le *Lady Eglinton*, de 335 tonneaux, furent les pionniers du commerce transatlantique de la métropole. Le rapide développement du transport maritime, dû à la généralisation de plus en plus marquée de l'usage des vapeurs, jointe à l'essor de l'industrie, amena l'amélioration des ports fluviaux déjà existants et l'aménagement de nouveaux ports. C'est ainsi que se produisit l'ouverture officielle du port de Trois-Rivières. Mais ce fut l'exploitation intensive des richesses forestières du Saint-Maurice qui valut à la cité de Laviolette de devenir le centre portuaire du coeur de la Province.

Au début le bois des scieries mauriciennnes était flotté en "cages" jusqu'à Québec, où il était chargé sur des océaniques à destination de l'Europe. Seuls les Baptist, de leur moulin de l'Ile de la Poterie, chargeaient directement planches et madriers sur de grands trois-mâts, ancrés à l'embouchure du Saint-Maurice, qui voguaient avec leurs cargaisons vers l'Angleterre, les Antilles et même l'Australie. Les autres importantes scieries de la région, dont celle de l'Union Bag & Paper, ("Le Moulin des Poches") sur la rive ouest de la rivière et de la "Saint-Maurice Lumber", "Le Moulin des Améri-

cains", propriété d'actionnaires états-uniens, exportaient leurs produits outre-frontière. En fait ces compagnies opéraient aux Etats-Unis des usines qui comptaient sur la matière brute, le bois, qu'elles transformaient en pulpe et en produits divers, d'où le besoin de facilités de quéage pour le chargement économique des goélettes et des barges.

Avant l'érection officielle du port de Trois-Rivières, les terrains et les rivages, en bordure du fleuve, étaient compris dans les limites de la municipalité et sous sa juridiction. Sans en avoir le statut, Trois-Rivières était considéré comme un port franc avant la lettre et de ce fait exempt de tous droits d'impôts. Dès 1840 des navires affectés au trafic local accostaient, tant bien que mal, à des quais temporaires érigés par les propriétaires de vaisseaux. Ce n'est qu'en 1864 que le port de Trois-Rivières acquiert son statut légal par une proclamation de son Excellence l'Administrateur du Canada, parue dans la Gazette Officielle en date du trois mars 1864. Cette proclamation érige la ville de Trois-Rivières en un "port d'entrée, de sortie et de dépôt, avec établissement d'un bureau de douane". Les droits de port sont établis au taux de \$3. à \$5. suivant le tonnage du navire, ce qui était de 30% inférieur aux mêmes droits pour les ports de Québec et Montréal. Toutefois, jusqu'en 1875, tous les navires à destination de Trois-Rivières devaient obtenir leur acquit de douane à Québec et étaient dûment enregistrés au port de cette ville.

Pour répondre aux besoins grandissants du commerce d'exportation de bois aux Etats-Unis et outre-Atlantique, on assiste à la construction de nombreux quais et entrepôts. Les premiers furent construits par des particuliers ou des compagnies pour leur usage exclusif. La compagnie qui exploite

le moulin dit "des Américains", à la pointe est de l'embouchure du Saint-Maurice, au cap Métabéroutin, fait construire un quai pour les navires qui viennent prendre chargement à destination des Etats-Unis. Contigu à ce quai, mais plus à l'ouest, la Compagnie Dominion Coal fait aussi construire un quai avec élévateur et parc d'emmagasiner pour le charbon, de plus en plus en demande pour alimenter les chaudières des vapeurs et des locomotives jusqu'alors chauffées au bois.

De nombreux particuliers et commerçants sont aussi propriétaires de quais avec l'autorisation de la Commission du Port moyennant certaines redevances. Tels M. Ball, qui exploite une scierie à l'embouchure de la rivière Nicolet; M. McDougall qui, en 1871, vend son quai à M. Dean, lequel le revend à M. Bell, etc. L'Honorable Turcotte cède le sien à la Compagnie du Richelieu qui l'agrandit et construit un entrepôt avec salle d'attente à l'usage du public voyageur. L'emplacement de ce quai était vis-à-vis le milieu du boulevard Turcotte et passera à la Canada Steamship Line qui l'utilisera jusque vers 1940.

La Commission du Port devait au besoin étendre son propre réseau de quais. Il semble que le premier fut bâti en 1883 un peu à l'est de l'actuel quai Bureau. Tous ces quais étaient en bois et de ce fait souvent endommagés au printemps par la descente des glaces.

La ligne de ces quais n'était pas continue. Des cales (slips) plus ou moins larges les séparaient. Ces cales avaient été aménagées pour les petites embarcations qui, en cas de gros temps, y cherchaient refuge. C'est en 1875 que fut inauguré le chemin de fer de ceinture qui desservait le port

et le reliait à la voie ferrée principale, tel qu'il existe encore de nos jours.

Les océaniques qui utilisaient le port se réclamaient souvent de contrées lointaines. Ainsi, de 1874 à 1879, on relève dans les archives locales les noms du Portugal, de l'Afrique du Sud, de l'Australie, de l'Espagne et de la Hollande. Bien entendu la majorité des océaniques battaient pavillon anglais.

Signalons, le 10 mai 1881, le passage devant la ville "du plus grand vapeur qui ait remonté le Saint-Laurent jusqu'à Montréal" tel que rapporté par le Journal des Trois-Rivières. Ce vapeur était le "*Parisian*" de la ligne Allan. Il ne jaugeait pas plus de quatre milles tonneaux mais, par comparaison, était considéré sur le haut Saint-Laurent comme un géant des mers. Lorsqu'il était signalé, les citoyens du bas de la ville se hâtaient de monter dans leurs chaloupes pour aller sauter les vagues soulevées par le fameux navire, qui saluait fièrement à grands coups de sirène.

L'ampleur du commerce du bois, la construction d'une voie ferrée entre Québec et Montréal, ainsi que sur la rive sud entre Doucet's Landing et Victoriaville, ne pouvaient qu'accroître l'activité du port local. De nombreux petits vapeurs faisaient la navette entre Trois-Rivières et les paroisses voisines, surtout celles de la rive sud.

Le transport du bois à destination des Etats-Unis s'effectuait par des péniches que nos canadiens appelaient "barges de canal", de l'anglais "canal-boat". Ces péniches empruntaient la voie du lac Champlain et du Richelieu. On pouvait en compter un bon nombre amarrées aux quais du port, au quai de la St-Maurice Lumber et à l'embouchure du Saint-

Maurice. De quelque soixante pieds de long, elles n'étaient équipées ni de voilure ni de machines. Toutes en soutes, elles offraient à l'arrière une cabine assez spacieuse pour loger le propriétaire et sa famille. D'ordinaire elles affichaient, à la proue, un nom, le plus souvent celui de la femme du patron soit: la *Marie-Anne*, la *Joséphine*, la *Julie Plante*, etc. Ces péniches, accouplées deux à deux, formaient des trains de quatre à huit unités tirés par des remorqueurs. Elles transportaient du charbon livré à la Dominion Coal et, pour le retour, prenaient un chargement de billes ou de madriers. Encore assez nombreuses au début du siècle, les péniches ont cessé de fréquenter notre port et ont cédé le pas au transport par chemin de fer plus rapide et moins onéreux.

Sans avoir l'importance qu'elle connut à Québec et à Montréal, la construction maritime se pratiqua aussi à Trois-Rivières sur une modeste échelle. Dès 1775, à l'embouchure de la rivière Godefroy, sur l'île Desilets, existait un chantier tenu par la famille Cormier dit Rossignol. L'île avait une superficie de trente arpents. Cet emplacement fut choisi en raison de l'abondance de chênes sur la rive est de la rivière. Un peu plus haut se trouvait une belle forêt de pins et d'épinettes, tous matériaux recherchés pour la construction des coques et des mâtures.

Beaucoup plus tard, à Trois-Rivières même, J. Samson père construira, en 1864, pour le compte de Robert Scott, un vapeur le *Helen* équipé avec la bouilloire et la machinerie d'un bateau qui fit, en 1856-57, le trajet des Piles à La Tuque sur le Saint-Maurice pour le compte de marchands états-uniens. Quelques années auparavant un entrepreneur charpentier, Edouard Normand, avait aussi construit un vapeur

le *Charles-Edouard* commandé par Charles Bourgeois. En 1856 le même Charles Bourgeois fera mettre en chantier, sur un terrain appartenant à J. A. Pichette, rue Notre-Dame, un autre navire, pour remplacer son *Trois-Rivières* incendié la même année. Il est certain qu'à cette époque des charpentiers bâtirent plusieurs petits vapeurs, soit sur l'île Saint-Christophe, soit dans l'anse du Moulin-à-Vent.

Trois-Rivières, chef-lieu du centre du Bas-Canada, devait compter, pour alimenter son commerce, sur les villages voisins et davantage sur les anciennes et les nouvelles paroisses de la rive sud. Si l'on s'en tient aux limites du diocèse de Trois-Rivières avant sa division en 1885, on constate l'importance des villages du comté de Nicolet, deux fois plus nombreux que ceux de la rive nord. En effet le nouveau diocèse de Nicolet comptera une population de 150,000 âmes, au regard des 50,000 de la rive nord, d'autant que le seul collège classique du centre de la province était à Nicolet, bien que le siège épiscopal se trouvât à Trois-Rivières depuis l'érection du diocèse en 1852.

LA TRAVERSE DE TROIS-RIVIÈRES À LA RIVE NORD

L'hiver, la traversée ne posait pas de problème. Il en était tout autrement l'été, alors que le fleuve, libre de glaces, rendait plus difficiles les communications entre les deux rives. L'établissement de services de vapeurs devait corriger cet inconvénient. Ce fut le capitaine Charles Bourgeois qui inaugura la première ligne de bateaux-traversiers entre Trois-Rivières et la rive sud. En 1853 il acquit à cette fin le vapeur *Charles-Edouard*, qui accostait sur la rive nord à un quai que la ville avait fait construire à l'ouest de l'hôtel Farmer. Sur la rive sud, on devait se contenter d'un quai temporaire monté sur chevalets.

De 1853 à 1860, soit pendant sept ans, Bélair Doucet fait concurrence au Capitaine Bourgeois avec son bateau le *Bécancour*. C'est à bord de ce dernier que M. de Belvèze, commandant de la corvette française *La Capricieuse*, ancrée à Trois-Rivières, remontera le Saint-Maurice jusqu'au rapide Des Forges pour de là se rendre en canot aux chutes Shawinigan. C'est cette même année que Messieurs J. Gordon, G. Baptist et Thomas Gordon mirent en vente 565 acres de terre, incluant les Chutes Shawinigan, dont ils étaient propriétaires "en franc et commun soccage". A la même époque un autre bateau *Le Cité*, ainsi nommé à l'occasion de l'incorporation de la ville de Trois-Rivières, fera aussi le trajet entre les deux rives. C'est le *Cité* qui fera traverser le fleuve

à Monseigneur Laflèche, coadjuteur de Monseigneur Cooke, lorsque le 17 octobre 1867, à la requête des habitants de Sainte-Angèle, il se rendra sur place pour choisir l'emplacement d'une future chapelle pour la desserte de cette paroisse. A signaler que cette chapelle fut construite sur le plan de l'église anglicane de Trois-Rivières (autrefois des Récollets) mais en de plus grandes dimensions.

Mentionnons pour ne citer que les principaux navires le *Laval*, qui mesurait 65 pieds de long. C'était l'ancien *Sainte-Anne*, propriété de Téléphore Méthot de Sainte-Anne-de-la-Pérade. Acheté par Bourgeois il fut reconstruit à Sainte-Angèle par Elzéar Samson. Ce bateau-traversier fut en service pendant vingt-deux ans, de 1868 à 1890. Quoique de dimensions raisonnables pour l'époque, son pont avant était trop petit pour accommoder chevaux et voitures. La veille des jours de marché les cultivateurs devaient charger à bord les coffres de légumes et de victuailles et conduire chevaux et voitures à l'auberge du village pour la nuit.

En 1880 le capitaine Bourgeois acquiert le *Saint-Nicolas* qu'il fait rénover, et le baptise du nom de *Bourgeois*. Ce vapeur remorquera pendant la nuit des "cages" de bois destiné à la construction de la cathédrale de Trois-Rivières. Ce transport fut fait gratuitement; le capitaine Bourgeois donna généreusement quittance pour ce travail à l'évêque de Trois-Rivières alors en sérieuses difficultés financières. Il convient d'ajouter, qu'avant 1868, les Bourgeois, pour rendre service à leurs concitoyens, avaient transporté, sans aucune charge à bord de leur bateau, les habitants de Sainte-Angèle qui se rendaient à Trois-Rivières les dimanches et fêtes pour assister à la messe. Ces jours-là, ils faisaient jusqu'à trois traversées.¹

(1) L. P. Desilets, Notes sur l'histoire de la paroisse de Sainte-Angèle.

Le vapeur *Bourgeois* était plus spacieux que ses devanciers. Il fut en service pendant plusieurs années. Remplacé par le *Glacial*, il fut affecté à la "traverse" de Godefroy à Trois-Rivières. En novembre 1908, au cours d'une violente tempête, il coula dans le bassin entre le quai actuel de la Dominion Coal et le quai Bureau.

Au temps de la débâcle et au début de l'hiver, les bateaux-passeurs devaient se mettre à l'abri, leur coque ne pouvant résister au choc des glaces flottantes qui descendaient au fil du courant. A la demande du conseil municipal de Trois-Rivières le capitaine Bourgeois fit construire à Sorel, en 1884, un vapeur à hélice et à coque renforcie, capable d'affronter les banquises. Ce nouveau vapeur reçut le nom de *Glacial*. Le *Glacial* fit la traversée de Trois-Rivières à Sainte-Angèle jusqu'en 1914 alors que, coincé entre un banc de glace et le quai, il fut sérieusement endommagé et traîné jusqu'en face de l'île de la Poterie où il s'échoua. Son épave fut par la suite remorquée et abandonnée en bas du quai de Sainte-Angèle.



LE "P'TIT TRONC"

En 1859 la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc avait décidé la construction d'un embranchement pour relier Sainte-Angèle à Arthabaska. A cette fin la compagnie fit ériger un quai là où devait aboutir la nouvelle voie ferrée. Inaugurée en 1861 cette ligne de chemin de fer mettait en service des trains quotidiens pour le transport des voyageurs, de la malle et des marchandises. Ces convois circulaient à une vitesse fort réduite et suivant un horaire plutôt irrégulier. Les gens eurent tôt fait de baptiser la nouvelle ligne le "*P'tit Tronc*". Les locomotives, qui au début chauffaient au bois, devaient s'arrêter à chaque gare pour faire provision de combustible. En saison on blaguait ferme en affirmant qu'il était possible de sauter du premier wagon, cueillir une poignée de bleuets et remonter, à bord du train en marche, sur le dernier wagon.

Le nom officiel adopté par le Grand-Tronc pour le terminus de ce chemin de fer fut Doucet's Landing, ainsi nommé d'un Monsieur Doucet qui, lors de la construction de la voie ferrée, possédait un terrain au bout du village de Sainte-Angèle et tenait une auberge où les travailleurs trouvaient logement et nourriture. Avant ce temps, et jusqu'en 1868, lorsque la fondation de la paroisse fut sanctionnée par une proclamation du Lieutenant-Gouverneur, Sir Narcisse Bel-leau, toutes les terres de la seigneurie de Robineau de Bécancour

cour, baron (?) de Portneuf, soit entre la rivière Bécancour, le lac Saint-Paul et la rivière Godefroy, étaient connues sous le nom d'Ile de Bécancour. Sainte-Angèle sera désignée, sur les horaires, factures, etc, du Grand-Tronc, sous le nom de Doucet's Landing jusqu'en 1936, alors qu'à la demande des citoyens ce nom fut changé en celui de Des Ormeaux qui, encore aujourd'hui, est le nom officiel de la gare. Le "*P'tit Tronc*" ne transporte plus de voyageurs, mais chaque jour circule encore un convoi de marchandises qui, au lieu d'Arthabaska, fait le raccordement avec la voie principale à Saint-Léonard.

Le courrier et les marchandises, transportés par le train à destination de Trois-Rivières et la rive nord, étaient déchargés à la gare ou au quai de Sainte-Angèle pour être ensuite confiés au passeur. Le *Grand-Tronc* n'opérait pas de bateau-traversier et devait adjuger par contrat la charge d'effectuer ce service au propriétaire d'un vapeur moyennant un prix convenu.

Un premier contrat fut passé en 1864 avec Robert Scott qui dut se procurer un petit vapeur le *Helen*. Mais au bout d'un an Scott se désista et fut remplacé par le capitaine Bourgeois. Les Bourgeois devaient conserver ce privilège, à part quelques brefs intervalles, jusqu'en 1906.

Le contrôle et la réglementation de la traversée de Sainte-Angèle à Trois-Rivières furent l'objet de controverses et de frictions entre ces deux municipalités. Jusqu'en 1873 la ville de Trois-Rivières avait permis à tout particulier, propriétaire de bateau, d'opérer sans restriction le transport entre les deux rives. Mais cette année-là le Conseil Municipal de Trois-Rivières passe une résolution décrétant l'imposition

d'une licence pour l'opération de la "traverse". Un contrat est signé entre la Corporation de Trois-Rivières et Jean-Baptiste Normand, lui accordant, à dater du premier juillet 1873, le droit exclusif de tenir la "traverse" entre les deux rives du fleuve et ce pendant vingt-cinq ans. Cette décision fut vivement combattue par le *Journal des Trois-Rivières*, qui alléguait que "c'était causer un grave préjudice aux Messieurs Bourgeois qui opéraient cette traverse à la satisfaction du public depuis plus de trente ans". Et, continue ce même journal: "Le bruit court que des hommes influents des paroisses de Sainte-Gertrude, Bécancour, Saint-Grégoire et autres, se préparent à faire des démarches auprès des maisons de Montréal en vue d'établir des relations commerciales sur une grande échelle, afin de profiter du mécontentement des populations du sud, pour détourner le commerce de la ville de Trois-Rivières et même établir une marché à Sainte-Angèle."

De son côté le Conseil Municipal de Sainte-Angèle avait, le trois février 1873, voté une résolution pour s'opposer à la mainmise de Trois-Rivières sur la "traverse", protestant que c'était là "un empiètement sur les droits acquis de cette municipalité et s'opposant énergiquement à un avis public, en date du 10 janvier, par lequel la corporation de la ville de Trois-Rivires s'arrogeait le privilège de contrôler et régir le service de la "traverse".

A la suite de ces protestations, le contrat conclu avec Jean-Baptiste Normand est résilié. La licence, mise à l'enchère, échoit à Ernest Houde qui achète un petit vapeur le *Reliance*. Les Bourgeois, forts de la sympathie du public et appuyés par les journaux, ne tiennent aucun compte de ce nouveau règlement et continuent à faire circuler leurs bateaux. Des poursuites leur sont intentées et ils doivent payer

l'amende à plusieurs reprises. Les voyageurs et les commerçants patronnent les navires des Bourgeois et ignorent le *Reliance*, tant et si bien que la tentative de Houde est une faillite.

Pour lors la ville de Trois-Rivières doit de nouveau recourir aux bons offices des Bourgeois qui d'ailleurs, détenant un contrat du Grand-Tronc pour le transport des malles et marchandises, ont l'usage du quai de la compagnie à Sainte-Angèle et jusqu'à la fin maintiendront un service régulier.

DE GODEFROY À TROIS-RIVIÈRES

Une route reliait le village de Bécancour à Saint-Grégoire en longeant le lac Saint-Paul et un chemin carrossable desservait les villages de Saint-Célestin et de Sainte-Monique. Pour venir écouler leurs produits sur le marché de Trois-Rivières, les cultivateurs de ces paroisses devaient descendre la rivière Godefroy puis traverser le fleuve. Le trajet s'effectuait en canot et en chaloupe. En 1850 Etienne Leblanc de Saint-Grégoire organise un service quotidien entre cette paroisse et Trois-Rivières, au moyen d'un vapeur de 70 pieds de long qui remorquait trois petits bateaux de 50 pieds, pouvant en tout transporter une centaine de passagers avec leurs bagages. Mais aux eaux basses de fin d'été et d'automne les bateaux, arrivés à la bouche de la rivière Godefroy, touchaient fond et il fallait les tirer à l'aide d'un cheval sur une distance de quelques arpents. Le cheval légendaire de Leblanc s'appelait Bastic et il s'acquitta de cette tâche jusqu'à la fin. Quand Bastic devenu vieux fut incapable de haler ses bateaux, Leblanc imagina de barrer la rivière au moyen de planches et construisit cinq barrages servant d'écluses. A chaque écluse on enlevait les planches et, le courant étant très fort, on pouvait au bout de vingt minutes naviguer jusqu'à l'écluse suivante. Etienne Leblanc opéra ce service pendant plusieurs années.¹

(1) L. P. Desilets, Notes sur l'histoire de la paroisse de Sainte-Angèle.

Entre temps, à la requête des citoyens de Saint-Grégoire et des paroisses voisines, le gouvernement avait fait draguer un chenal sur la rivière Godefroy, depuis son embouchure jusqu'à quelques arpents en amont et fait construire un quai sur sa rive ouest. Le *Journal des Trois-Rivières* du dix-neuf juin 1873 déclare "qu'après la cessation du service de bateaux de Leblanc, les cultivateurs de Saint-Célestin, de Sainte-Monique et de Saint-Grégoire n'ont plus de communication pour les marchés de notre ville." Après un arrêt de trois mois le capitaine Bourgeois consent à organiser un service régulier de traverse entre le nouveau quai et Trois-Rivières. Il affecte à cette fin son vapeur le *Laval*, qui jusqu'alors faisait la navette entre Sainte-Angèle et la ville, et le remplace par le *Bourgeois*.

Monsieur N. Doucet avait construit un pont en bois qui enjambait la rivière Godefroy. Dans son édition du 15 mai 1873, le *Journal des Trois-Rivières* rapporte: "Ce pont a été emporté par les glaces et M. Doucet, qui en est le propriétaire, aurait décidé de ne pas le reconstruire". La liaison par route entre Saint-Grégoire, Nicolet et Sainte-Angèle se trouvant interrompue, la municipalité de Saint-Grégoire, le deux mai 1881, accorde à Joseph Gaudet une franchise permettant de tenir "une traverse à la rivière Godefroy, au moyen d'un bac, pour une période de cinq années finissant en 1885". Ce n'est qu'en 1912, à la suite d'un referendum tenu à Saint-Grégoire les treize et quatorze novembre, que fut décidé la construction d'un nouveau pont ainsi que l'ouverture d'une route, dite route d'en haut, pour en faciliter les approches. Ce pont fut construit en 1918-19 conjointement par les municipalités de Sainte-Angèle et de Saint-Grégoire. En même temps on inaugurait une nouvelle route reliant celle du pont à l'ancienne route de Nicolet appelée route du bord du fleuve.



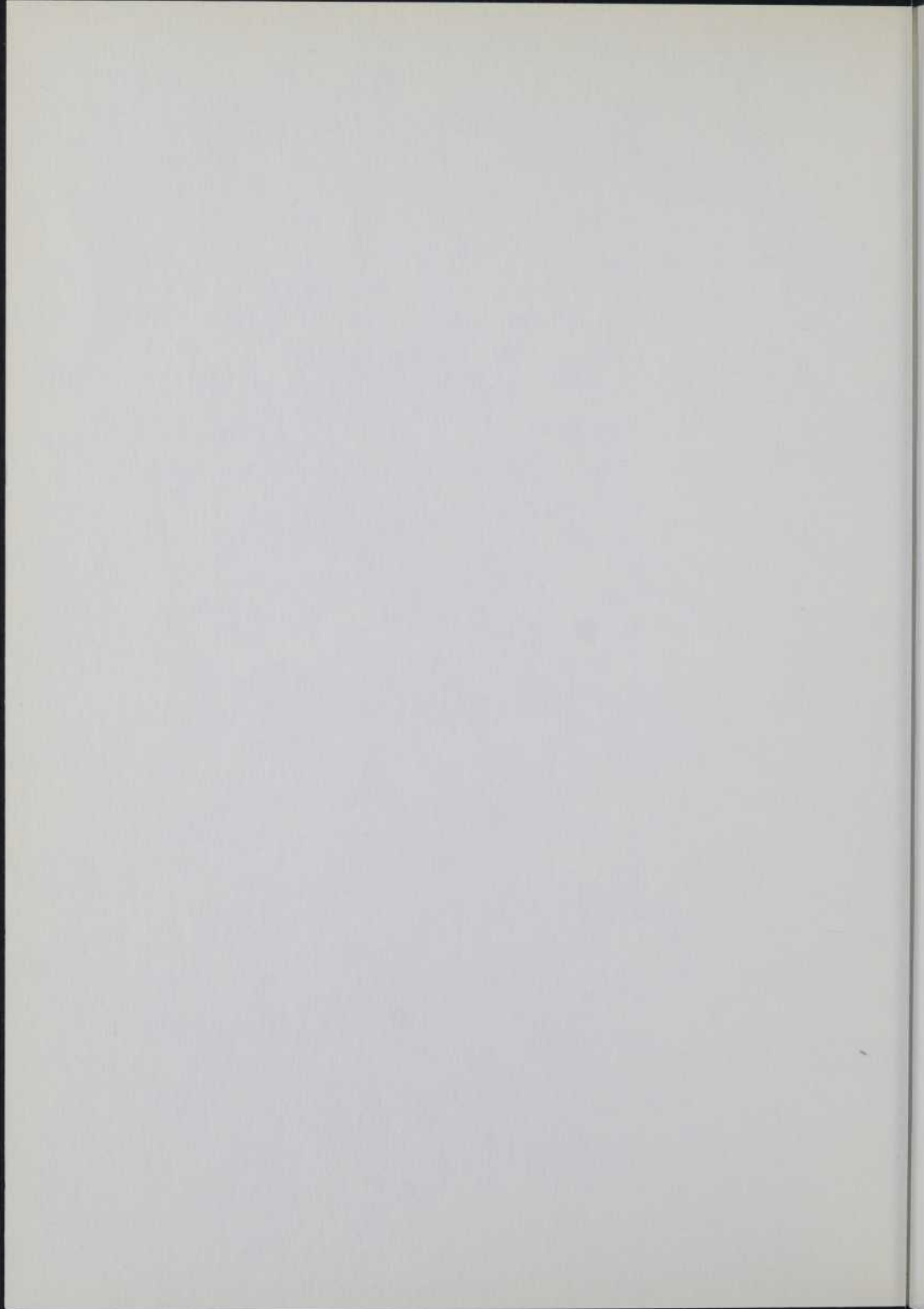
Scènes de la "grand'digue" aux Trois-Rivières, en 1896.



De mémoire d'homme, la "digue" de 1896 fut, entre toutes la plus désastreuse.

Comme on le voit la famille Bourgeois organisa et maintint, presque exclusivement et sans interruption, les services de bateau-traversiers entre Sainte-Angèle, Saint-Grégoire et Trois-Rivières. Le capitaine Charles-Edouard Bourgeois mourut en 1905 à l'âge de quatre-vingt-quatre ans. Il jouissait de l'estime de ses concitoyens. Sa charité et son dévouement étaient universellement reconnus. Avec son fils Charles, qui lui avait succédé, ils avaient assuré les communications entre les deux rives du Saint-Laurent de 1853 à 1906, soit pendant plus de cinquante ans.¹

(1) L. N. Désilets, Notes sur l'histoire de la paroisse de Sainte-Angèle.



DE NICOLET À TROIS-RIVIÈRES

L'obtention d'un octroi du Grand-Tronc pour les malles et les colis, s'ajoutant aux revenus provenant des taux de passage des voyageurs et le transport des marchandises, rendaient l'opération d'un service entre Trois-Rivières et Sainte-Angèle assez rémunérateur. Il en était tout autrement pour la liaison fluviale entre Nicolet et Trois-Rivières, dont les recettes ne couvraient pas les frais, surtout après la division du diocèse en 1885, qui causa une quasi rupture des relations entre les deux villes.

Dès 1853 le capitaine Duval avait inauguré, avec son vapeur *Le Castor*, une ligne de navigation entre Trois-Rivières, Nicolet, Yamachiche, Sorel et Montréal, avec deux voyages par semaine. *Le Castor*, bien que de petites dimensions, était renommé pour sa vitesse. Le capitaine Duval se faisait gloire d'avoir accompli le trajet de Montréal à Sorel en un quart d'heure de moins que le gros vapeur *le Montréal* de la Compagnie du Richelieu. Devenu la propriété du capitaine Jacques Vigneault, *Le Castor* fera, en 1865-66, la liaison entre Trois-Rivières, Bécancour, Gentilly, Batiscan et Sainte-Genève.

En 1866 un petit vapeur, le *Marie-Louise*, voyageait entre Nicolet et Trois-Rivières. Ce vapeur ayant cessé ses opérations, la Chambre de Commerce trifluvienne entreprit des démarches pour la reprise de ce service. A cette fin Messieurs

Cressé et Bald se rendirent à Québec et achetèrent le *Como* pour la somme de \$7,500. Cette tentative n'eut pas de succès. En 1889 J. A. Gagnon tente à son tour d'opérer une ligne de vapeurs entre Trois-Rivières, Nicolet, Champlain, Gentilly, Saint-Pierre-les-Becquets. Il est propriétaire du *Nicolet* et obtient une licence du Conseil de Trois-Rivières, le 14 février 1889, en plus un octroi de \$350. La même année George Ball obtient lui aussi une allocation de \$200. pour tenir une traversée régulière entre Nicolet et la ville.

Puis ce sont successivement Hamelin de Champlain et Honoré Sévigny de Trois-Rivières qui s'efforceront, avec leur *Jean Nicolet*, de maintenir la liaison entre les deux villes. Enfin ce sera le *Jessie Bain*, propriété de Hamelin et Brunelle, lesquels alléguant le maigre trafic et l'expérience malheureuse de leurs devanciers obtiennent, en 1913, des Commissaires du Havre, une exemption de droits de port. Comme on le voit les bateaux traversiers entre Nicolet et Trois-Rivières se succèdent et leurs propriétaires doivent, après quelques maigres années, abandonner la partie, les Nicolétains du bas de la paroisse préférant patronner le service de la rivière Godfrey, ceux du haut et des villages voisins le chemin de fer du Grand-Tronc. Le petit nombre de passagers et le prix modique de vingt centins pour le voyage de Trois-Rivières à Nicolet, aller et retour par le vapeur *Cité*, en 1867, expliquent la non rentabilité de ce service.

L'ouverture et le gravelage de nouvelles routes sur la rive sud porta le coup de grâce aux lignes fluviales entre Godfrey, Nicolet et Trois-Rivières. La ville en assumera les charges et en assurera à l'avenir l'opération, même en hiver, avec l'aide des brise-glace.

SERVICE FLUVIAL ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC

Vers 1853 la Compagnie du Richelieu avait affecté de luxueux navires fluviaux pour le transports des voyageurs et des marchandises entre Montréal et Québec. Ces gros navires à quatre ou cinq ponts, voyageaient quotidiennement entre ces deux villes avec escales à Sorel et à Trois-Rivières. Ainsi le *Journal des Trois-Rivières*, du 22 avril 1853, signale que le vapeur *Québec* de la Compagnie du Richelieu est descendu une première fois de Montréal avec la malle. Quelques jours plus tard, le *Montréal* et le *Québec* en charge du courrier inaugurent leurs voyages réguliers. En 1874 d'autres unités sont ajoutées à la flotte de la compagnie: ce sont le *Canada* et le *Trois-Rivières* qui accostent au quai Farmer.

Beaucoup plus tard seront établis d'autres services, entre autres par le vapeur *Berthier* qui, une fois la semaine, descendra de Montréal à Trois-Rivières après arrêt en cours de route à Sorel, Berthier, etc, pour prendre cargaison de bétail et de diverses marchandises destinés aux commerçants trifluviens.

En avril 1865 la Compagnie du Richelieu avait mis en service son plus luxueux navire, le *Québec*, d'une longueur de 290 pieds, au coût de \$168,000. Les parties en fer avaient été fabriquées à Glasgow en Ecosse, importées en pièces et assemblées dans les chantiers de T. McCarthy & Cie de Sorel.

Le nouveau *Québec* comptait 150 cabines, pouvant accommoder 368 passagers. Sa vitesse était de six lieues à l'heure. Tous les journaux du temps ne tarissaient pas d'éloges à son sujet. Pour sa part le *Journal des Trois-Rivières*, édition du 26 avril 1865, commentait ainsi l'événement: Le "*Québec* est arrivé. Telle était hier la nouvelle du jour. Il est de fait que ce vapeur sans rival est une véritable merveille pour le Canada et pour bien des pays. C'est le roi du Saint-Laurent."

Outre les grandes lignes, certains capitaines, propriétaires de bateaux de faible tonnage, desservaient de nombreux villages riverains et remontaient les rivières les plus importantes. Tel le *Columbia* qui quittait Montréal les mardi et vendredi pour Trois-Rivières avec escales à Sorel, Maskinongé, Rivière-du-Loup, Yamachiche et au Port Saint-François; le vapeur "*L'Etoile*" qui voyageait sur les rivières Yamaska et Saint-François avec arrêt à Sorel, etc. Pour sa part le capitaine du "*Castor*" annonce une excursion spéciale de Trois-Rivières à Champlain, tous les dimanches. Départ de Trois-Rivières à 12 hres 30 p.m., arrivée à Champlain *pour les vêpres* et retour dans la soirée.

Autrefois les bateaux ne voyageaient qu'occasionnellement la nuit. Ce n'est que vers 1903, après que le Département des Transports eut complété l'installation d'une série de phares et de nombreuses bouées lumineuses, que la Compagnie du Richelieu, devenue la Compagnie Richelieu & Ontario, inaugura son service quotidien de nuit entre Montréal et Québec. Le départ avait lieu vers cinq heures de l'après-midi à Québec et à Montréal. Les deux vapeurs se rencontraient à Trois-Rivières. L'arrivée du "montant" et du "des-

endant", brillamment illuminés, attirait par beau temps une foule de noctambules. D'aucuns montaient à bord prendre une consommation pendant que l'équipage déchargeait caisses et ballots au moyen de diables, pour les empiler dans le hangar de la compagnie.

Encore de nos jours, malgré la suppression du service de nuit entre Montréal et Québec, la Canada S. Line, qui en 1913 absorba la compagnie Richelieu & Ontario, opère les vapeurs *Tadoussac* et *Saint-Laurent* affectés au trajet de Montréal à Sept-Iles sur la côte nord du Bas Saint-Laurent, mais l'escale de Trois-Rivières a été supprimée depuis plusieurs années.

Avant la généralisation de la navigation de nuit, les navires devaient jeter l'ancre au coucher du soleil. Ainsi avant d'entreprendre la traversée du lac Saint-Pierre, chaque soir s'alignaient face au Port Saint-François une file de bateaux de tous tonnages. Un autre point d'ancrage dans la région était Batiscan, au poulie dit des "Belles Filles". On sait que le mot poulie sur les cartes marines sert à désigner un endroit du lit du fleuve encombré de roches et de gravier. Une fois à l'ancre à Batiscan, matelots et pilotes gagnaient la rive et se rendaient au village pour un bout de veillée avec ces dames et demoiselles, d'où le nom de "Poulie des Belles-Filles", qui ne figure pas sur les cartes, mais est des plus familiers chez les vieux navigateurs.

A part les lignes régulières de navigation et le commerce florissant du bois, le port de Trois-Rivières profitait d'un trafic assez actif avec les paroisses et les villages riverains et, sous une échelle plutôt réduite, d'un commerce d'importation et d'exportation avec les Etats-Unis et les Antilles. A Saint-

Jean-des-Chaillons existaient des briqueteries importantes. Transportées par petites goélettes à Trois-Rivières, les briques de Saint-Jean servirent à la construction des murs des maisons trifluviennes. Il se trouvait aussi au début du siècle, à la ville même, une briqueterie établie dans un champ, face à la borne marquant la limite ouest de la cité. Son dernier propriétaire fut Uldéric Martel.

Un autre article, celui-là d'importation, était la mélasse. La maison J. N. Godin, épiciers en gros, importait chaque année une ou deux cargaisons de barils de mélasse de la Barbade. Ces barils s'alignaient sur le quai au bout de la rue Bell. La mélasse était fort en demande à la ville comme à la campagne et il s'en expédiait quantité de barils dans les chantiers du Saint-Maurice.

Plusieurs propriétaires de barges, dont le capitaine Paquette et sa barge *Préfontaine*, voyageaient entre Sorel et Trois-Rivières transportant foin, bétail, etc. Le foin, entre autres, trouvait un marché toujours ouvert aux Etats-Unis. Il était transbordé à Trois-Rivières sur des péniches à destination du lac Champlain par voie du Richelieu. A noter, qu'en 1880, il fut expédié de Trois-Rivières, peut-être pour la première et dernière fois, un chargement de blocs de glace enrobés dans de la paille, exportés à New-York. Deux péniches, touées par un remorqueur, chargèrent cette cargaison pour le moins inusitée. Des expéditions semblables se faisaient couramment des Provinces Maritimes aux Etats-Unis, mais le fait était unique en provenance du port de Trois-Rivières.

A l'automne les Trifluviens guettaient l'arrivée des "bateaux de pommes". C'étaient de petites goélettes à moteur qui remontaient le Richelieu jusqu'à Saint-Hilaire, où



Le niveau du fleuve ne cessait de monter d'heure en heure.



Le quartier Saint-Philippe tout entier était inondé et dans ses rues, transformées en autant de canaux, on ne circulait plus qu'en chaloupe.

l'on prenait chargement de "pommes fameuses" et autres variétés. Le "bateau de pommes" venait s'amarrer dans la cale (slip) qui plus tard fut réservée aux pêcheurs de Sainte-Angèle: le marché aux poissons. Une passerelle de bois reliait le bateau à la grève. Les fameuses se vendaient, soit à la mesure, soit au baril, à raison de \$3. à \$5. le baril suivant la qualité. Après avoir écoulé sa cargaison, le propriétaire se hâtait de faire un deuxième et un troisième voyage à Saint-Hilaire. Les "bateaux de pommes" firent leur dernière apparition en 1942. Ils étaient la propriété des Messieurs Rouette de la Pointe-du-Lac.

Aux approches de l'hiver, péniches, goélettes et petits vapeurs trouvaient le long de la rive ouest du Saint-Maurice, (la glace y fond sur place), un havre sûr où hiverner. Ainsi le *Journal des Trois-Rivières* signale qu'en 1876, "au-delà de cent navires, dont vingt vapeurs, hivernent à l'embouchure de la rivière".

Les premiers vapeurs transatlantiques étaient équipés de roues à aubes placées de chaque côté du navire, actionnées soit par balancier soit par cylindres oscillants. Ce mode de propulsion, peu efficace sur l'océan par gros temps, fut par contre longtemps en usage sur les fleuves et les rivières. L'invention, en 1839, de l'hélice, dont la paternité peut être répartie entre les ingénieurs: Sauvage en France, Smith en Angleterre et Ericson en Suède, révolutionna la navigation à vapeur. La propulsion par hélice se généralisa à compter de 1850 pour le service océanique. Sur le Saint-Laurent, les navires d'un certain tonnage continuèrent à être équipés de roues à aubes et de balanciers jusqu'au premier quart du vingtième siècle.

A part le *Glacial*, et quelques rares petits caboteurs, les traversiers étaient aussi mûs par roues à aubes. Il en était de même pour les grosses unités de la Compagnie Richelieu & Ontario: le *Montréal*, le *Québes* et le *Trois-Rivières*. Ces navires, de même que les locomotives des premières lignes ferroviaires secondaires, employaient le bois comme combustible pour chauffer leurs chaudières et ce jusqu'au dernier quart du dix-neuvième siècle.

Pour le trajet de Montréal à Québec, les vapeurs de la Compagnie du Richelieu, avant d'être chauffés au charbon, devaient faire provision de bois en cours de route entre autres à Batiscan, au Port Saint-François, à Sorel, etc. Le bois était couramment employé comme combustible par les premiers caboteurs de la région, jusqu'à l'établissement d'un dépôt de charbon par la compagnie Dominion Coal sur son quai, en face du couvent des Ursulines et plus tard à l'ouest du quai Bureau. L'installation d'un long arbre de couche, d'une machinerie spéciale, ainsi que la suppression du balancier, nécessitaient des transformations fort coûteuses. C'est pourquoi les vapeurs à roues à aubes continueront jusqu'à la fin à être utilisés comme tels. Seuls les nouveaux navires mis en chantier seront pourvus d'hélice et d'une machinerie adaptée à ce mode de propulsion.

LE SAINT-LAURENT SOURIT

L'homme qui est né et a grandi près de la mer a du sel marin dans les veines, ses poumons ont soif de vent du large. Le trifluvien de jadis avait son fleuve dans la peau. Etabli dans les terres, dans ses yeux se lisait la nostalgie du scintillement des vagues. De nos jours les rives déflorées sont masquées de quais et de hangars, l'air est gorgé de poussière et de suie, aussi le citoyen indifférent va de plus en plus loin de l'eau bâtir sa maison, fonder son foyer.

Autrefois la ville discrète dormait allongée tout au bord de son fleuve. Par les beaux jours d'été, quand l'onde frémissait de joie au soleil, une soif d'horizon dirigeait les pas et les promeneurs, accoudés à la rampe du boulevard ou assis sur l'herbe d'un Platon couronné de feuillage, savouraient silencieux l'air parfumé de fraîcheur marine. Si c'était jour de fête ou dimanche, ils regardaient passer les voiles joufflues et les barques silencieuses. Alors plusieurs cédaient à l'appel, allumé par le désir de se confier eux aussi, comme leurs pères, au courant éternel du grand chemin qui marche. Sur le rivage du carré Lafosse attendait Deslauriers, celui qui avait des dizaines de chaloupes à louer. L'avant de ces chaloupes à clin était arrondi. A l'arrière carré était fixé un gouvernail qui se manoeuvrait avec deux bouts de corde. Le père de famille, ou bien le cavalier, maniait les rames, des rames légères "à cuillère", qui mordent bien et la chaloupe avançait sans bruit sur le fleuve souriant et complice.

A l'arrière, la femme ou la blonde, tenant de chaque main les cordes du gouvernail, dirigeait l'esquif vers le large, vers l'entrée de la rivière Godefroy bordée de saules et de "plaines". Les plus vieux couples remontaient sans hâte la rivière jusqu'au lac Saint-Paul, ceint à gauche d'érablières, tandis qu'à droite une prairie s'étendait jusqu'au village de Saint-Grégoire blotti à l'ombre de son clocher. Les jeunes, les cavaliers et les blondes, s'arrêtaient volontiers au pied d'une colline rondelette baptisée du doux nom de Mont-des-Délices. Et la colline amusée guignait les amoureux folâtrant au soleil. Le soir venu on revenait lentement en traçant d'une rive à l'autre sur l'eau calme, un sillage de bonheur.

LE SAINT-LAURENT SE FACHE

Mais le père de nos eaux ne sait pas que sourire. Il connaît des accès de colère et des sautes d'humeur. Si en novembre un nord-est hurleur vient troubler sa paix et fouetter ses flots, il se fronce, s'agite et écume de rage. Alors les goélands ferment leurs ailes et les goélettes, voiles carguées, cherchent l'abri des ports. Vienne décembre, ses neiges, ses froidures, et le fleuve transi s'allongera sous son manteau rigide.

Pendant de longs mois le Saint-Laurent dormira emmuré de ténèbres. Un jour un rayon de soleil, par la fenêtre ouverte d'une mare, viendra lui souffler qu'un nouveau printemps s'apprête. Alors il s'éveille, s'étire, cambre ses reins. L'épaisse carapace qui croyait à jamais le tenir prisonnier craque, se fendille. Les glaces s'entrechoquent, se bousculent, puis, domptées, s'abandonnent aux étreintes du courant. C'est la débâcle qui s'amorce, c'est la revanche des eaux.

Avant l'aide puissante des brise-glace qui se rient des hivers, le fleuve devait lutter seul et se libérer à grand peine contre vents et marées. Le spectacle imposant et varié de la débâcle attirait les trifluviens. Quittant bureaux et commerces, ils se pressaient pour assister à la descente annuelle des banquises. Les glaces s'échouaient sur la batture, s'empilaient avec fracas sur les quais. Le plus souvent les dégâts

étaient minimales. Des embâcles se formaient près de Deschambault, au rapide Richelieu, mais cédaient au bout de quelques jours.

Certains printemps, à la suite de chutes anormales de neige suivies de pluies abondantes, les glaces causaient en s'amoncelant de sérieuses inondations. C'est ce qui se produisit en 1896, l'année mémorable de la "grand'digue". Les trifluviens appelaient "digue" les débordements saisonniers du fleuve. De mémoire d'homme la "digue" de 1896 fut entre toutes la plus désastreuse. Cette année-là la fonte rapide des neiges accumulées au cours d'un hiver des plus rigoureux, jointe à la crue précoce des tributaires, provoqua un coup d'eau d'une ampleur inaccoutumée.

Dès le milieu d'avril les quais furent submergés. Le petit parc La Fosse recouvert de deux pieds d'eau. Mais ce n'était qu'un début. Des champs de glace, détachés des battures en aval de la ville, poussés par le vent et le courant, ayant formé au rapide Richelieu un solide embâcle, le niveau du fleuve, d'heure en heure, ne cessait de monter. Au bout de quelques jours, la basse-ville et le quartier Saint-Philippe tout entier, étaient inondés et l'eau montait toujours. Dans les rues transformées en autant de canaux, on ne circulait plus qu'en chaloupe ou sur des radeaux confectionnés à la hâte. Il fallut évacuer les rez-de-chaussés, transporter au premier étage meubles et objets ménagers. Le flot déferla jusqu'à la rue Des Forges. L'usine à gaz dut éteindre ses feux. La nuit, toute la ville fut plongée dans l'obscurité. Le fleuve, refluant dans le Saint-Maurice, avait aussi envahi la station de pompage de l'aqueduc et, pendant plusieurs jours, en plus d'une panne d'éclairage, les Trifluviens connurent une panne du service d'eau.

Seuls les jeunes de la haute-ville, que son site mettait à l'abri du désastre, s'en donnaient à coeur joie. Le *Journal des Trois-Rivières* rapporte qu'ils avaient baptisé les résidents du quartier Saint-Philippe du nom de "grenouilles d'en bas" et "que la jeunesse de la haute-ville, insouciant et sans pitié, s'amusait à parcourir en chaloupe, en chantant, les rues inondées de la basse-ville."

Hors de la ville la Banlieue, jusqu'à la voie ferrée du Pacifique, ainsi que les campagnes de Sainte-Anne-de-la-Pérade à Berthier n'étaient plus qu'un lac immense d'où émergeaient les maisons et les bâtiments de ferme. Les terres basses de Yamachiche et Louiseville disparaissaient sous quatre pieds d'eau et les convois du chemin de fer ne se hasardaient qu'à grand peine sur une voie qui à tout moment menaçait d'être balayée.

Les fermiers, pour sauver chevaux et bétail, se hataient d'improviser des plates-formes dans les étables et devaient naviguer pour aller soigner leurs bêtes. On racontait qu'un cultivateur de la Pointe-du-Lac s'était réfugié chez le voisin, son beau-père, après avoir mis son bétail en sûreté dans sa propre maison. Une vache, sans doute touchée par tant d'honneur, en avait profité pour se payer un vélage de luxe et mettre bas son veau dans le salon.

Après quinze longs jours de peines et d'angoisses, l'em-bâcle céda. Mais les glaces du lac Saint-Pierre, qui n'avaient pas encore bougé, attirées par le vent et poussées par le courant, s'ébranlèrent et se mirent à descendre en fracassant tout sur leur passage. Sous leur choc irrésistible les quais du port sont enfoncés, les hangars démolis. Aux limites de la ville,

rue Notre-Dame, quinze maisons sont rasées. Une seule, la maison d'un nommé Dupont, qui avait suspendu sur son mur une image du Sacré-Coeur, est épargnée, alors que les maisons voisines sont emportées. Ce sera "la maison du miracle" que les curieux iront contempler après le retrait des eaux.

Rue Saint-Philippe neuf maisons et remises subiront le même sort. Au plus fort de la débâcle de nombreuses granges, fauchées par les glaces sur les plaines de Yamachiche et de Louiseville, passèrent devant la ville portées par les banquettes. Même, un midi ensoleillé, devant une de ces granges, un coq juché sur un tas de fumier se prit à chanter à plein gosier.

Cette désastreuse inondation causa de très lourds dommages mais, par bonheur, on n'eut à déplorer aucune perte de vie. A ce sujet le *Journal des Trois-Rivières* fit de grands éloges de monsieur Lasalle, percepteur du Revenu, qui avec son yacht se porta au secours de plusieurs familles du bas du quartier Saint-Philippe qui se trouvaient dans une situation précaire.

Quand le fleuve fut enfin rentré dans son lit, il fallut plusieurs semaines pour débayer les rues encombrées de débris. Les propriétaires durent remplacer les trottoirs de bois emportés par les eaux, nettoyer les planchers recouverts d'une épaisse couche de boue. Les murs suintant des maisons ne s'asséchèrent tout à fait qu'à l'été. Un relent de moisissure rappela pendant des mois le souvenir de la "grand'digue". . .

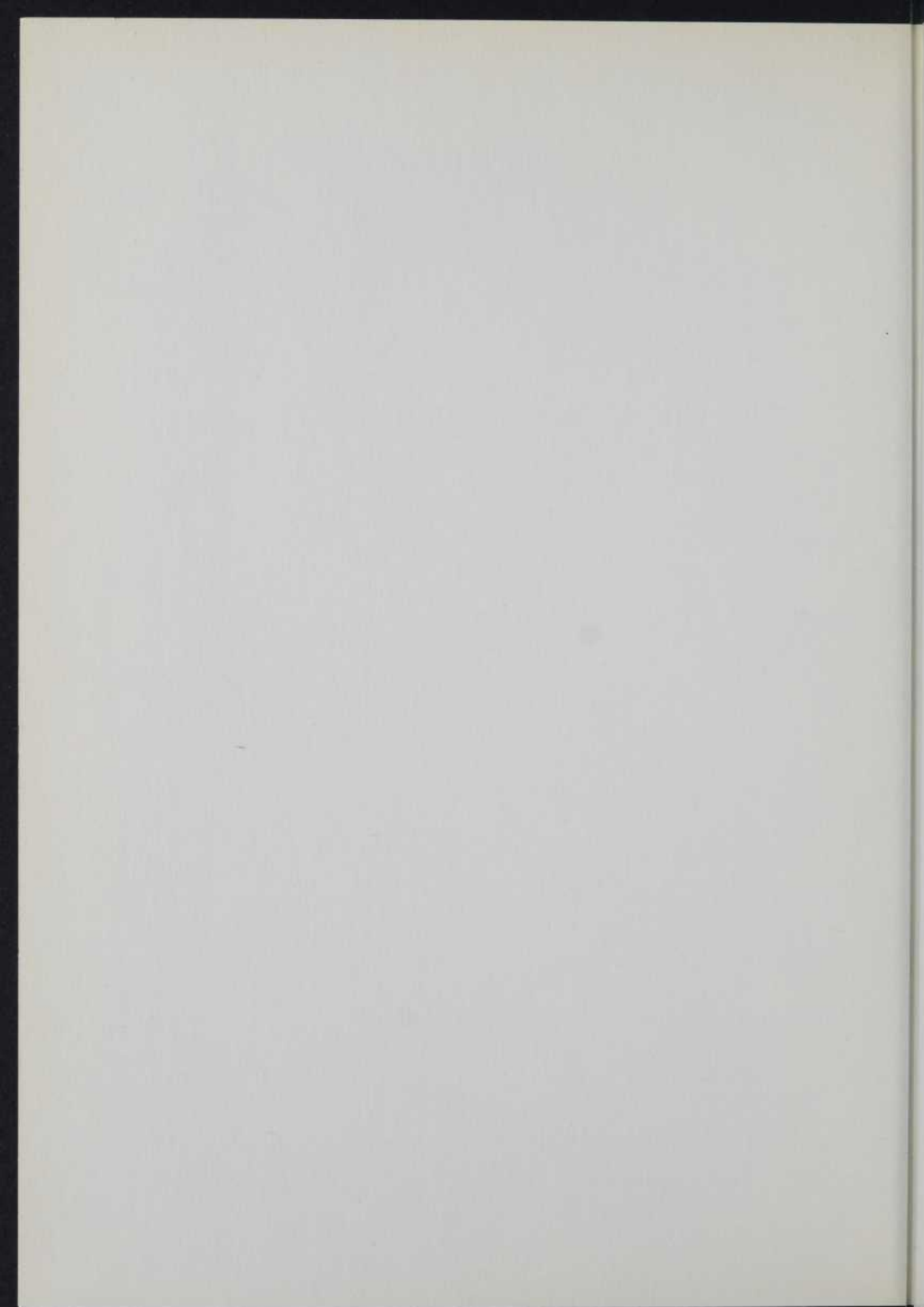
Ces temps héroïques ne sont plus. Aujourd'hui le Saint-Laurent alanguie par les ans s'en remet aux hommes du soin de le libérer de ses glaces. Il coule sagement et ne quitte plus

guère son lit. Après avoir connu la caresse des canots, l'envol silencieux des goélettes, il somnole au ronronnement familier des hélices. D'un oeil étonné il regarde passer là-haut les navires de l'air, ailes tendues, des navires qui, dédaignant l'étroite voie des chemins qui marchent, ont choisi de voguer au-delà des nuages par les chemins infinis des cieux.

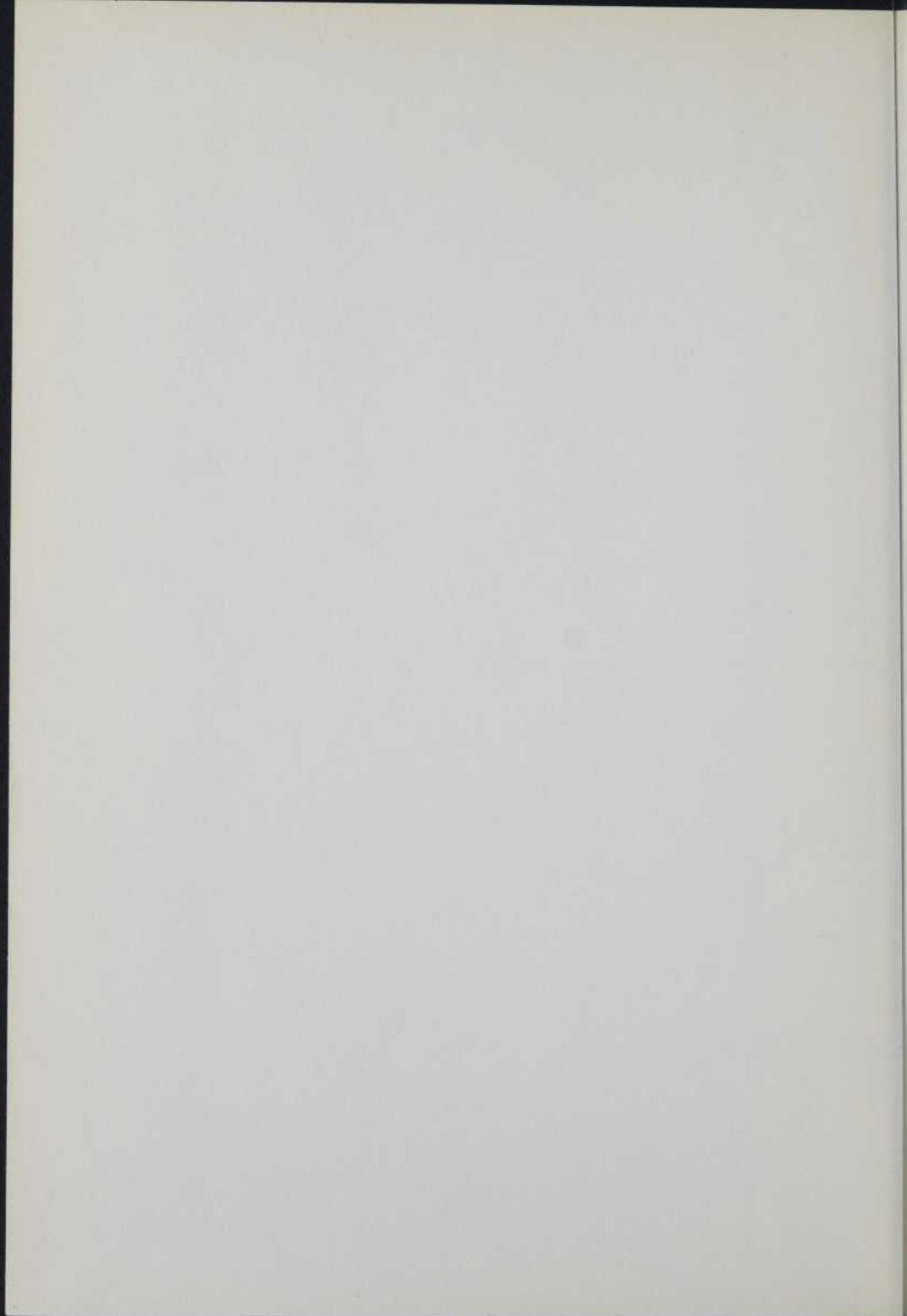


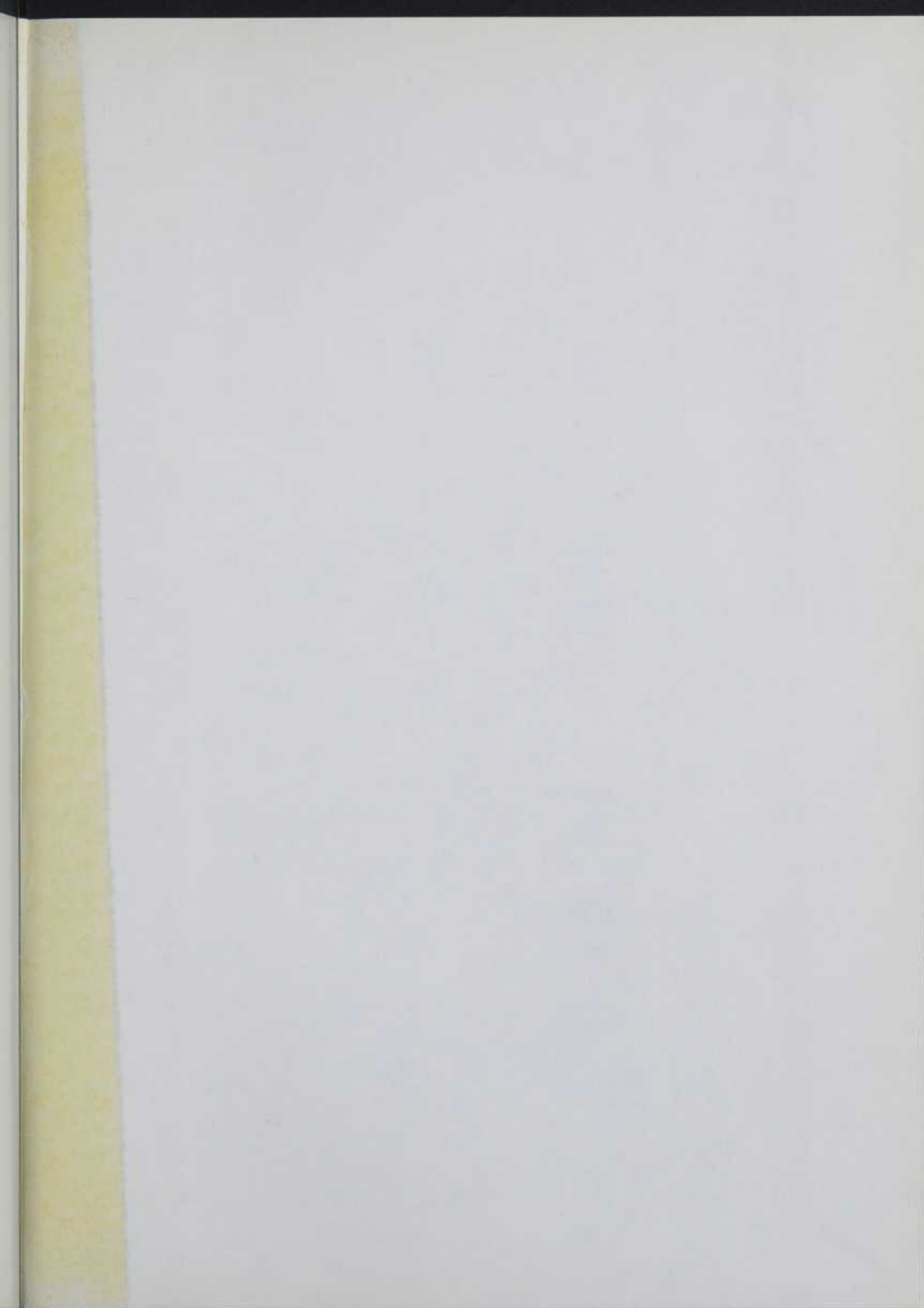
TABLE DES MATIERES

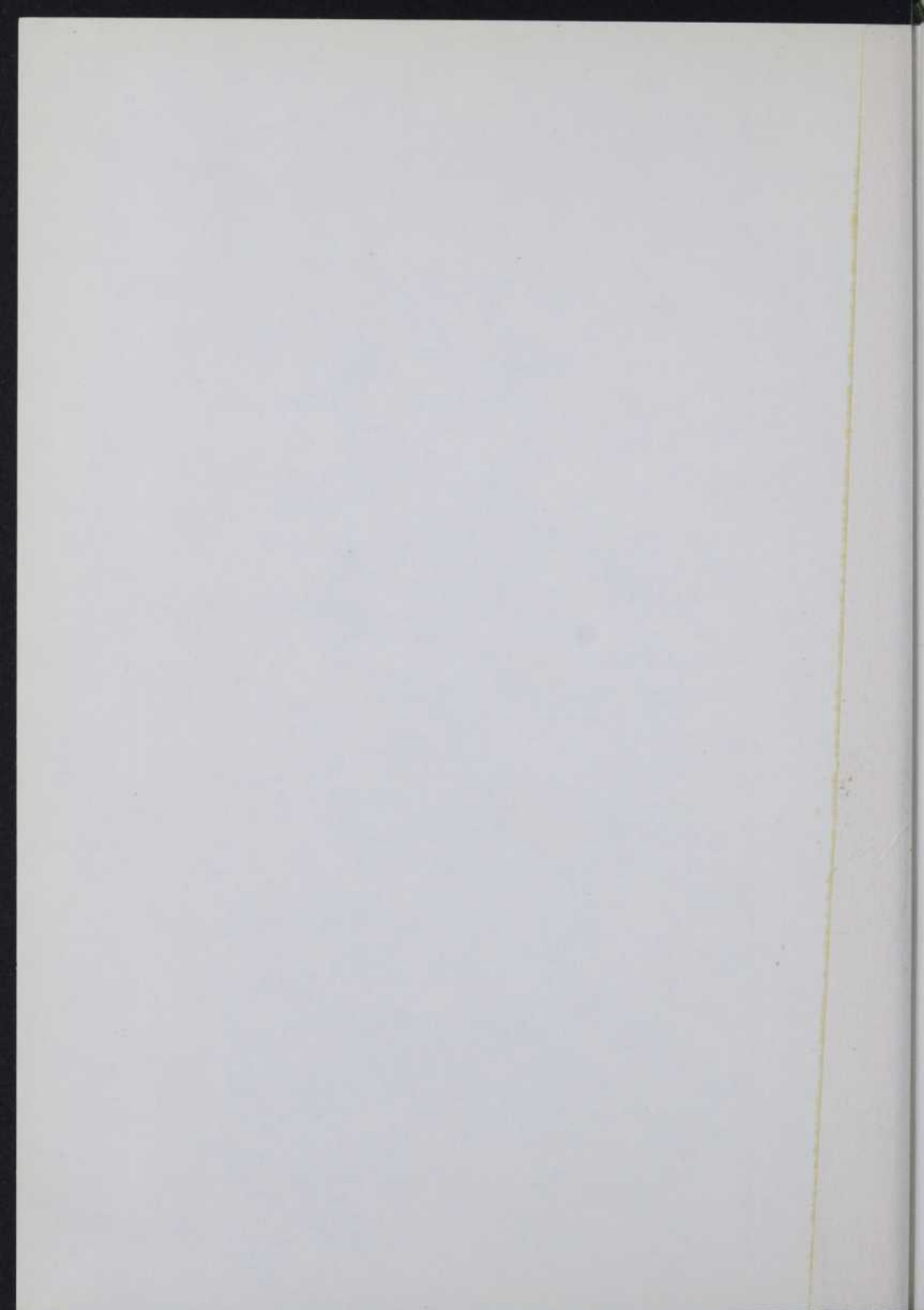
Hydrographes et cartographes du Roi	7
Du canot d'écorces aux barques	17
Le chemin du roi	21
Trois-Rivières sommeille	25
Le pont de glace	29
"Cages" et "Cageurs"	31
Les "horse-boat"	35
La navigation à vapeur	39
Le port de Trois-Rivières	49
La traverse, de Trois-Rivières à la rive nord	55
Le "P'tit Tronc"	59
De Godefroy à Trois-Rivières	63
De Nicolet à Trois-Rivières	67
Service fluvial entre Montréal et Québec	69
Le Saint-Laurent sourit	75
Le Saint-Laurent se fâche	77



*Achevé d'imprimer
le 16 novembre 1965 sur les presses
de l'imprimerie du Bien Public.
Trois-Rivières, P.Q.*









BNQ



000 347 324