

## PORTRAIT

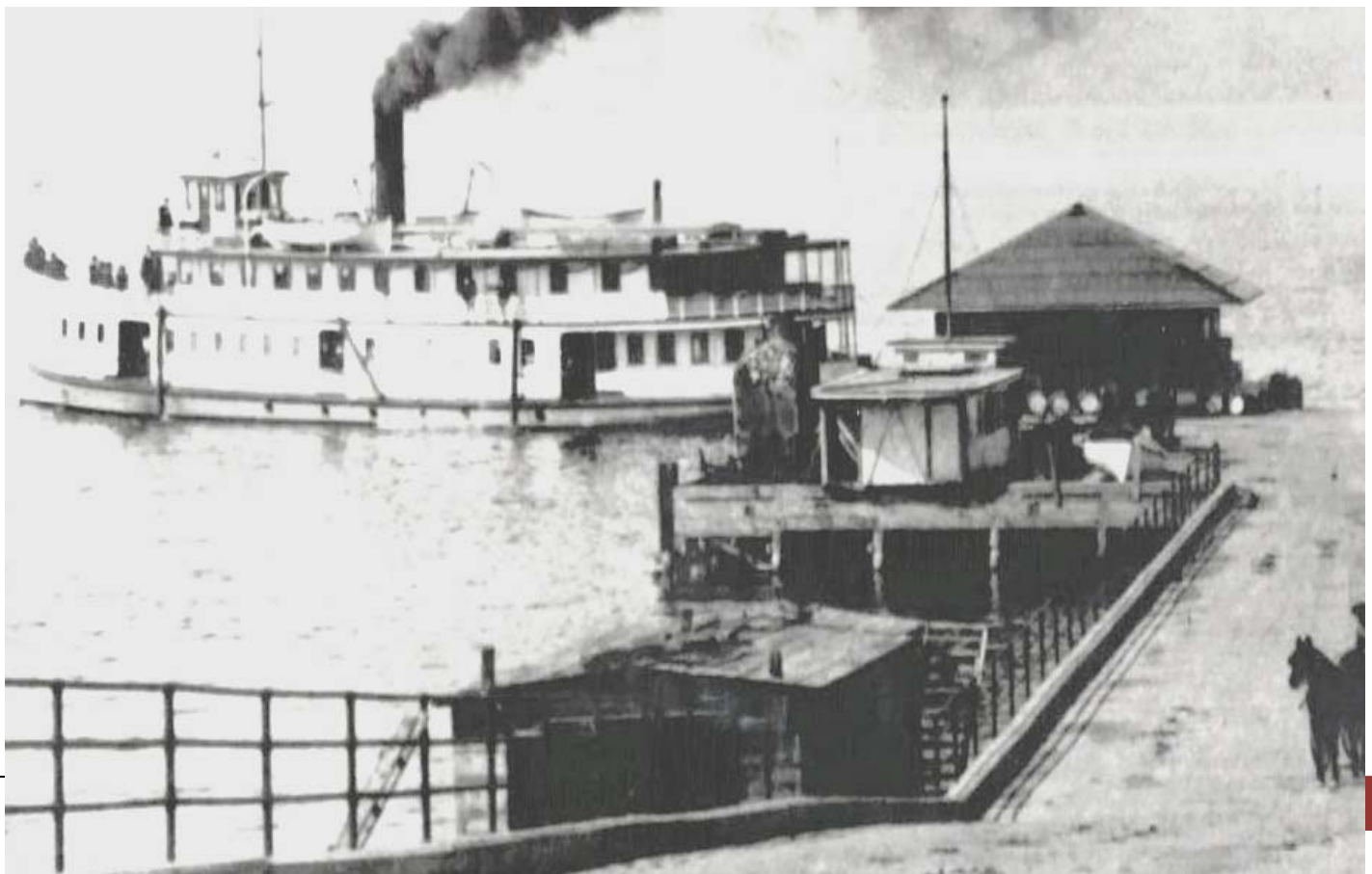
↳ histoire – navigation

### Sur le lac Témiscamingue

**1823:** En juin 1823, Augus Cameron, le chef de poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson à Fort-Témiscamingue, fait construire sur place, par les Amérindiens, le premier bateau d'importance en région. Ce bateau de bois porte le nom de Kirkmichael. Il peut contenir 40 personnes dont 16 rameurs. Il voyage entre Notre-Dame-du-Nord et Témiscaming. Accosté au Vieux-Fort, il est détruit la même année par une forte tempête.

**1882-1883:** Les premiers bateaux à vapeur sillonnent le lac Témiscamingue. Olivier Latour met en service, en 1882, le premier "steam-boat": le Mattawan pour les besoins de son moulin à scie. Construit pour John Lumsden, Largo apparaît aussi en 1883 pour traîner les billes de bois sur le lac Témiscamingue.

**1887-1926:** Construit par la Compagnie de chemin de fer du Témiscamingue durant l'hiver 1886-87, La Minerve fait le service régulier de Témiscaming à Ville-Marie. C'était un bateau à trois ponts qui naviguait à la vitesse de 10 à 13 milles à l'heure, assurant le transport de passagers, de marchandises et de la poste (transportée en traîneaux ou raquettes l'hiver). Ses dimensions sont de 105 X 23 X 6 pieds. En 1889, Alex Lumsden devient propriétaire de La Minerve. Il entreprend des modifications au quai d'Opémican afin de s'ajuster à l'accroissement du commerce et des passagers. Sa roue arrière est enlevée et remplacée par un propulseur. La cabine principale est reconstruite et des salles de réceptions sont ajoutées sur le pont supérieur. Rebaptisé le Météor, il devient le principal bateau de la Lumsden Steamboat Line.



En 1916, la Compagnie de navigation de Ville-Marie achète le Météor.



Saviez-vous que :

- Pour effectuer un voyage sur le "Météor " en 1906, il en coûtait à un passager :

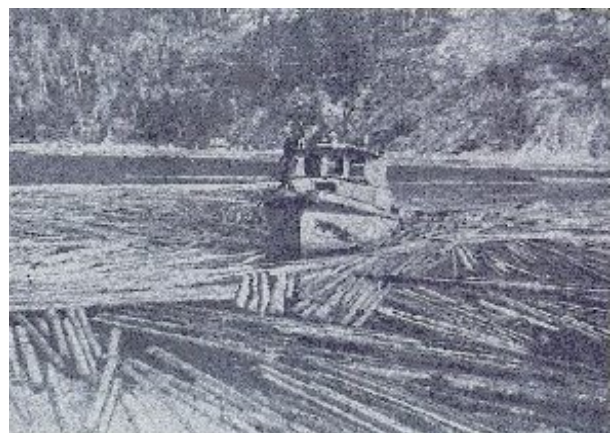
	<b>Aller</b>	<b>Retour</b>
De Témiscaming à Fort Témiscamingue	<b>1,00\$</b>	<b>1,95\$</b>
De Témiscaming à Ville-Marie	<b>1,00\$</b>	<b>2,15\$</b>
De Témiscaming à Nord Témiscamingue	<b>1,50\$</b>	<b>3,70\$</b>

De Témiscaming à Ville-Marie, il en coûtait 4,00\$ pour le transport d'un cheval

De Témiscaming à Ville-Marie, il en coûtait 1,00\$ pour le transport d'une vache.

L'arrivée du chemin de fer du Canadien Pacifique (1923-24), entre Témiscaming, Ville-Marie et Angliers, fait une rude concurrence au Météor. Le 29 novembre 1926, il est volontairement coulé face au Fort-Témiscamingue, du côté ontarien. En 1976, des membres de la Société sous-marine d'Ottawa retrouvent l'épave. Aujourd'hui encore, le Météor demeure un symbole de développement au Témiscamingue.

**1888:** L'Étoile du Nord du capitaine Bergeron et le Clyde de la Compagnie Gillies Brothers sont mis en service sur le lac Témiscamingue. Un acte du parlement permet à la Upper Ottawa Boom Improvement (aussi appelée I.C.O.) d'élargir ses pouvoirs et d'inclure le secteur de Rapides-des-Joachims à Notre-Dame-du-Nord pour ses opérations de flottage du bois. Au fil des ans, plusieurs remorqueurs oeuvreront sur le lac Témiscamingue.



Harrison

**1898 à 1927:** Le Témiskaming est construit par Alex Lumsden et est utilisé par la Lumsden Steamboat Line jusqu'en 1904. Il est alors acheté pour le transport de passagers par la Temiskaming Navigation Company. En 1909, la chaudière explose et tue trois membres de l'équipage et un passager. Vers 1916, il passe aux mains de

la Compagnie de navigation de Ville-Marie et est autorisé à transporter 250 passagers. Il brûle à Haileybury le 3 novembre 1927.



Alexandra

**1904-1951:** La I.C.O. acquière Largo et place les machineries dans l'Alexandra qui vient d'être construit au Long-Sault. L'Alexandra a une coque d'acier et ses parties supérieures sont en bois. Il avait un équipage de douze hommes et mesurait 45 mètres de longueur, ce qui en a fait le plus long remorqueur de bois à avoir naviguer sur le lac Témiscamingue. Il opère pendant 18 ans comme bateau à vapeur à roues de côté appelées "Side Wheels".

Durant l'hiver 1921-22, la I.C.O. le transforme en bateau à hélices et il a maintenant 3 ponts. Il demeurera en service jusqu'en 1950 et sera détruit en 1951.

**1904:** La I.C.O. fait construire le Lady Minto au Long-Sault, un bateau de 146 pieds de longueur et 2 ponts. Il avançait au moyen de 2 roues de chaque côté.



Lady Minto

**1940 à 1960:** Ces trois remorqueurs de bois étaient rattachés à Opémican. Le Wilda est un bateau d'acier, jumeau du T.E. Draper, de la I.C.O. Il fut défait à Opémican vers les années 60. Le Beaver est un petit bateau à vapeur dans ses premières années et est modifié durant ses dernières années pour être propulsé à l'huile. Il termine ses opérations vers les années 60 également.



Wilda

**1948-1979:** Le P.J. Murer est un gros remorqueur de 85 pieds de longueur et de 21 pieds 10 pouces de largeur, pesant 61 tonnes. En service à Opémican, il pouvait tirer 300 000 billots. Vendu en 1979, il a été transporté à Kingston (Ontario) sur un fardier de plus de 80 roues.



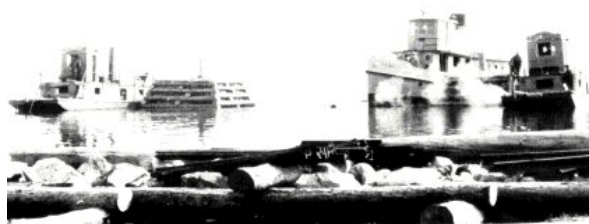
P.J. Murer

Plusieurs plus petits remorqueurs de bois ont oeuvré sur le lac pour supporter le travail des plus gros bateaux, notamment pour récupérer les billes de bois en bordure du lac. En voici quelques-uns : le Harrison (1940-1960), le Pembroke, le Wabis (qui tirait la cuisine et les dortoirs flottants), l'Alert (bateau à vapeur des années 50) et plusieurs "alligator", des bateaux à fond plat. Le Silverland, un beau bateau d'acier, est un autre bateau de bonne importance à naviguer sur le lac pour le transport des passagers. La navigation ouvre habituellement au début de mai et se termine vers le mois de décembre.

### Sur les lacs des Quinze et Simard

**1925-1972:** La Canadian International Paper (C.I.P.) dispose d'une importante flotte de remorqueurs qui sillonnent les lacs Des Quinze et Simard. Elle compte, parmi les plus gros, le T.E. Draper, l'Henderson et l'Expanse.

**1929-1972:** Le T.E. Draper est assemblé et lancé à la Baie Gillies pour le remorquage du bois sur le lac Des Quinze. Il mesure 61 pieds de longueur (18.6 mètres) et 17 pieds de largeur (5.2 mètres) et ses superstructures ont 40 pieds de longueur (12.2 mètres) et 15 pieds de hauteur (5.6 mètres).



T.E. Draper, celui du milieu.

Il pèse alors 100 tonnes (90.7 tonnes métriques) et a un tirant d'eau de 9 pieds (2.7 mètres). Il a un moteur Fairbanks de 285 c.v. Au début, l'équipage se compose de 7 hommes.

**1930-1950:** Le J.A.H. Henderson fait le remorquage sur le lac Simard et est retiré en 1950 pour être remplacé par l'Expanse.

### Sur le lac Kipawa

**1883:** Après avoir mis en service son premier bateau à vapeur sur le lac Témiscamingue en 1882 pour les besoins de son moulin à scie, pour les mêmes fins, Olivier Latour en construit un semblable sur le lac Kipawa l'année suivante.