

Les comtés de Rimouski, de Matane et de Témiscouata

Arthur Buies

LU AVEC LIREGRATUITEMENT.COM

Livre libre de droits, lisible gratuitement en ligne et en quinze minutes par jour.

01

J'ai l'honneur de vous exposer, dans le présent rapport, le résultat d'une expédition que je viens de faire dans l'intérieur du comté de Rimouski, pour constater l'état de cette contrée à différents points de vue, et particulièrement au point de vue de l'agriculture et de la colonisation.

Dès qu'on a quitté le littoral du Saint-Laurent et qu'on a pénétré quelque peu dans l'intérieur, ce qui frappe avant tout le regard, ce sont les manifestations géologiques du sol. On se trouve en présence d'un pays en apparence montagneux, à cause des nombreux et capricieux soulèvements du sol d'un pays coupé de vallées profondes qui lui donnent l'aspect d'une ondulation en quelque sorte infinie, irrégulière, accidentée et mouvementée, comme celui de larges vagues s'épanchant sur une surface remplie à la fois de précipices et d'escarpements prolongés.

Ces montagnes qui, vues à une certaine distance, semblent passablement élevées, ne sont que des collines souvent très irrégulières, arrondies, de véritables croupes ne renfermant pas un seul rocher, mais en revanche un sol végétal, très riche en ingrédients fertiles et couvert de fort belles forêts des bois les plus recherchés. Les rivières et les cours d'eau sont nombreux. La plupart du temps on dirait qu'ils coulent au fond de véritables abîmes, tant il leur a fallu creuser profondément la couche terrestre, pour se frayer un lit et gagner soit le fleuve, soit les rivières plus grandes auxquelles ils apportent leurs eaux. À des indices irrécusables, on remarque souvent que tout le sol avoisi-

nant est formé d'une épaisse masse d'alluvion qui atteint des hauteurs plus ou moins élevées, et qui forme en grande partie les collines et les soulèvements que l'on aperçoit de tous côtés.

Ajoutons que dans les nombreuses dépressions du sol, parfois même sur les flancs des montagnes, on rencontre des lacs de toutes les dimensions et en nombre tel qu'il est impossible, pour le voyageur qui veut se rendre compte des choses, de ne pas se demander comment ces profonds et tranquilles réservoirs de notre globe ont pris naissance et comment ils se sont alimentés jusqu'à nos jours. Des lacs ! Il y en a partout, à profusion, sur toute la surface de l'Amérique Septentrionale, et même particulièrement dans notre province. Lorsque à la suite de la période glaciaire, qui couvrit la plus grande partie du globe et qui dura des centaines de siècles, d'après les géologues, le continent Nord Américain émergea petit à petit de son linceul de glace, il se montra avec de terribles blessures, les côtes enfoncées, le dos troué en maints endroits, son épaisse croûte entamée et lacérée dans les parties les plus vulnérables. C'est dans ces blessures, restées béantes, que la glace s'arrêta, s'engouffra, se fondit et forma les lacs que nous trouvons aujourd'hui presque à chaque pas, et vers lesquels se dirigent en si grand nombre des pêcheurs avides de sport, sans se douter que dix mille siècles les contemplent.

D'autre part, la masse de glace, surprise par la débâcle et s'effondrant sous son propre poids, dût nécessairement se chercher un débouché et s'efforcer de gagner la haute mer. De là ces rivières et ces cours d'eau qui, après des siècles de labeurs, de tentatives, d'essais répétés pour se frayer un chemin, découpèrent et creusèrent le sol dans les endroits les plus faciles, repoussant de chaque côté d'eux d'énormes masses de terre, de détritus de sub-

stances organiques accumulées, qui ont formé les collines et les apparentes montagnes que l'on découvre aujourd'hui. Ce sol est donc en général fertile et voilà pourquoi les terres de l'intérieur de notre province, celles particulièrement qui bordent les cours d'eau, sont incomparablement plus fécondes que celles qui bordent le grand fleuve Saint-Laurent.

Sans doute, je ne veux pas donner cette explication comme irréfutable, ni comme la seule qui puisse être apportée à l'existence du phénomène que je signale ; mais comme je la crois très plausible et comme elle semble justifiée par la nature et la physionomie des lieux, je crois pouvoir sans crainte la présenter dans le rapport que je vous adresse, en laissant aux géologues le soin de la combattre ou de l'appuyer suivant leurs théories personnelles.

Le voyageur qui veut pénétrer dans l'arrière-pays du comté de Rimouski, et de là descendre à peu près parallèlement au fleuve, prendra de préférence la route dite de Saint-Anaclet, paroisse de l'intérieur, située entre Rimouski et Sainte-Luce ; il suivra cette route jusqu'à la cinquième concession de Saint-Anaclet, tournera à gauche et s'engagera dans le chemin Neigette, qui le mènera jusqu'à la paroisse de Saint-Donat, située immédiatement en arrière de la paroisse de Sainte-Luce.

Sur presque tout ce trajet on suit, en s'en écartant de bien peu, la rivière Neigette, qui va se jeter plus loin dans la rivière Métis.

Ici on est entré en plein cœur de la région mamelonnée et onduleuse dont nous venons de parler.

Le pays est si accidenté, tout en bosses et en ravins, qu'on se demande comment l'homme a pu y pénétrer, y faire des chemins et s'y établir. On y voit des maisons, aussi bizarrement situées

qu'il est possible de l'imaginer. Parfois il n'y a pas place, sur le même mamelon, pour la maison et ses dépendances ; on aperçoit d'abord l'habitation sur une butte, puis la grange dans un ravin plus bas, en sorte que l'on découvre l'une après l'autre.

Cette région est si accidentée que mon conducteur ne peut s'empêcher de jeter ce cri : « La terre danse ici, monsieur, c'est un quadrille de la nature. » Aussi ne faut-il pas s'étonner si les côtes y succèdent aux côtes ; tout le temps se passe à gravir et à descendre, et cependant ces côtes sont bien peu de chose en comparaison de celles que l'on trouve plus en arrière, entre les paroisses nouvelles de Sainte-Angèle, de Saint-Gabriel et de Saint-Marcelin.

En arrivant au village de Saint-Donat, les collines s'éloignent quelque peu et l'on entre dans une vallée où l'horizon s'élargit et où l'espace redevient libre. Le village en lui-même n'est pas considérable, mais en revanche les terres sont remarquablement fertiles.

On retrouve là les beaux champs de céréales qu'on se rappelle avoir vus dans les régions favorisées de la province ; on remarque des essais d'horticulture, et une égalité d'aisance qui répand comme un parfum de bonne habitation sur tout le parcours du chemin.

On continue, et après avoir fait encore environ huit milles et traversé une étendue de deux ou trois milles comparativement inculte, on voit se dessiner devant soi, sur les bords coquets et sinueux de la rivière Métis, tout à fait au fond d'une gracieuse vallée, le joli et pittoresque village de Sainte-Angèle, qui vient à

point reposer agréablement la vue du spectacle trop prolongé des soubresauts du pays avoisinant.

Sainte-Angèle est le joyau de l'intérieur du comté de Rimouski. Non seulement elle doit à la nature des priviléges et des dons spéciaux qui lui donnent la beauté et l'attrait, mais encore elle doit à sa situation géographique d'être comme un centre d'où la colonisation rayonne dans toutes les directions. Elle est placée en effet sur la rivière Métis, à égale distance, sept milles environ, de deux stations de l'Intercolonial, celles de Sainte-Flavie et de Saint-Octave. Elle s'ouvre d'un côté sur le chemin Matapédia, qui va de Sainte-Flavie à la Baie des Chaleurs, et de l'autre sur le nouveau chemin qui a été pratiqué cette année même à travers la forêt, et qui, partant de Sainte-Angèle, suit tout le long la rivière Métis et aboutit au grand lac de ce nom, vingt-et-un milles plus loin. Tout autour du village, s'étageant doucement et harmonieusement, s'élèvent des collines, auxquelles on donne volontiers le nom de montagnes, et qui sont toutes facilement cultivables, les unes même jusqu'à la moitié ou aux trois quarts de leur hauteur.

Toutes ces terres sont d'une remarquable fertilité. On voit onduler les longs épis chargés de grains ; les terres plantureuses d'avoine et de blé rivalisent avec les prairies couvertes d'un foin généreux, et l'on reste étonné de ce spectacle dans un endroit où l'on croyait naturellement que la civilisation avait à peine pénétré, mais c'est là une impression fausse qu'il convient de rectifier sur le champ.

Dans notre pays ce sont surtout les gens des nouveaux établissements qui sont les plus dégourdis et les plus portés à adopter toutes les formes du progrès. N'étant pas retenus par la routine, par la tradition, par l'emploi des vieilles méthodes, par les en-

traves qu'apportent des gens intéressés, prévenus et facilement alarmés à l'idée d'une amélioration ou d'une transformation quelconque, ils créent de toutes pièces un état nouveau, basé sur les conditions nouvelles de la culture et les progrès récents qu'on y a accomplis

Vous craignez d'arriver là aux dernières limites des habitations, parmi des gens qui ont perdu tout souvenir de leur existence antérieure, ou qui ont toujours vécu isolés et sauvages. Vous vous imaginez qu'ils resteront tout ébahis à votre approche et qu'ils sauront à peine vous répondre ou comment vous recevoir.

Détrompez-vous. Ce monde-là se compose précisément, à de rares exceptions près, de ce qu'il y a de plus actif et de plus énergique dans nos vieilles paroisses. Plutôt que d'émigrer aux États-Unis, ces colons et ces défricheurs nouveaux ont résolu de tout essayer d'abord sur le sol de leurs pères, et ils se sont enfoncés vaillamment, hardiment, dans le cœur de l'épaisse forêt. Ils apportent avec eux des méthodes nouvelles et un esprit nouveau ; aussi voit-on les établissements qu'ils ont fondés prospérer beaucoup plus vite que les anciens, dotés qu'ils sont de ces améliorations modernes qui simplifient et facilitent toutes les opérations agricoles.

À Sainte-Angèle, il y a au moins une trentaine de moissonneuses en usage, sans compter les autres instruments aratoires, et cela parmi une population qui, il y a trente ans à peine, était absolument sans ressources et extrêmement clairsemée.

Dans ce temps-là le grand chemin de Matapédia, qui a ouvert à l'agriculture toute la vallée de ce nom, n'était pas encore com-

mencé, puisqu'il ne date que de 1863. Aujourd'hui, il est bordé d'établissements sur presque tout son parcours, et depuis Sainte-Flavie qui, à cette époque, constituait à peu près la limite des habitations, jusqu'à Amqui, qui forme l'avant-dernier canton du comté de Matane, on compte plusieurs paroisses, entre le chemin de Matapédia et la ligne de l'Intercolonial. Ce chemin Matapédia, disons le entre parenthèses, a été par bouts une entreprise très longue et très difficile à conduire. En certains endroits il a coûté jusqu'à $400 dollars l'acre, tant les travaux à faire étaient ardus, à cause de la configuration et des résistances de toute nature du terrain. Aujourd'hui il offre une longue et belle voie de communication et de colonisation qui a fait, pour l'ouverture de cette région, autant au moins que l'Intercolonial lui-même.

Non seulement le chemin de Matapédia n'était pas construit il y a trente ans, (c'était une grande voie qui devait devancer la colonisation,) mais encore, et à plus forte raison, n'y avait-il pas de chemin, à peine même un sentier rudimentaire conduisant du littoral du fleuve à l'intérieur. Ceux qui amenaient avec eux cheval et voiture, étaient obligés de les traverser, lorsque les rivières étaient trop profondes, sur des planches mises en travers de deux canots. Ils allaient à l'aventure, choisissant comme ils pouvaient les meilleures terres, suivant les indices extérieurs ; ils s'établissaient, sans songer aux peines, aux labeurs et aux difficultés de l'avenir, là ou ils avaient fait leur choix, loin de toute communication, de tout secours et souvent aussi sans perspective définie devant eux.

C'est ainsi que, de nos jours encore, l'explorateur, qui pénètre à une certaine distance dans la forêt, se trouve inopinément quel-

quefois en présence d'un établissement rudimentaire, ce que l'on appelle vulgairement un « désert, » en terme de colon.

Il se demande comment ceux qui y demeurent font pour vivre, pour communiquer avec les autres hommes et pour tirer quelque profit de leurs travaux. Les communications ont lieu surtout, et en quelque sorte uniquement, l'hiver. C'est sur la glace des rivières que les défricheurs portent leurs rares produits à la paroisse voisine ; c'est dans les chantiers des forêts, l'hiver, qu'ils vont travailler pour le compte des marchands de bois, et c'est ainsi que se trouve démontrée cette vérité pourtant bien simple et seulement émise de nos jours que, loin d'être des adversaires naturels, le colon et le marchand de bois travaillent au contraire l'un pour l'autre et s'aident mutuellement. Le colon, étant sur les lieux, facilite au marchand son industrie et sa besogne, tout en diminuant sa dépense et, de son côté, le marchand de bois achète, quand il y a lieu, les produits du colon, lui paye en outre son travail et fait vivre de la sorte un homme que la misère et le découragement chasseraient bientôt du sol qu'il a si péniblement fécondé.

C'est dans ces défrichements, perdus en quelque sorte au milieu des forêts, et qui resteraient longtemps ignorés, si le besoin fiévreux de se répandre et de conquérir à la hâte tout son domaine terrestre ne sollicitait l'homme à en reculer sans cesse les limites habitées ou connues, c'est dans ces défrichements, dis-je, que nous trouvons, pour bien dire, notre berceau, l'image fidèle de ce que fut notre patrie à ses premiers jours. On y voit les hommes dans leur nature même, aux prises avec tout ce qui les entoure, et c'est ainsi que nous apprenons à connaître par le dé-

tail intime comment se sont formées les sociétés qui, plus tard, vivent en pleine civilisation.

Ceux qui, comme moi, ont pu pénétrer dans les pauvres huttes où s'abritent tant de courages patients, tant d'héroïques résignations, ceux qui, comme moi, ont vu ce que peuvent accomplir ces défricheurs uniques, que rien ne rebute, que la fatigue de tous les jours accable, mais ne décourage pas ; qui arrivent dans les bois, assez souvent sans les instruments les plus nécessaires, sans les choses indispensables et qui, cependant, abattent la forêt et trouvent, ou plutôt inventent des ressources qu'ils n'auraient jamais autrement soupçonnées ; ceux enfin, qui ont pu comme moi contempler ce spectacle mille fois attachant et émouvant, savent tout ce qui est contenu dans ce mot de défricheur, si indifférent, si banal en apparence, et si humble qu'il n'éveille que l'idée vague d'une cabane au fond des bois et d'un abattis d'arbres fumants fait tout autour d'elle, en attendant que quelques touffes de blé poussent au milieu des souches noircies par le feu.

C'est là l'histoire de chaque défrichement successif, même de nos jours où tant de sollicitude s'attache à la colonisation et où l'on cherche par tant de manières à venir en aide au défricheur, soit par un budget spécial, soit par des sociétés de colonisation qui se chargent des frais d'établissement, soit enfin, même par des loteries, comme celle qu'a fondée, il y a quelques années, l'apôtre par excellence de la colonisation, monseigneur Labelle.

Ce n'est pas le riche qui colonise, c'est celui qui n'a que sa hache et qui, avec ce seul outil, parvient à ouvrir de vastes étendues de forêt, à créer pour nous de nouvelles demeures, de nouvelles richesses, à féconder des contrées nouvelles où notre race pourra se développer de plus en plus à l'aise, en conquérant de

plus en plus le sol. Le défricheur ! voilà l'homme qui doit obtenir de n'importe quel gouvernement la plus grande part d'attention, de sollicitude et d'aide, de même que la colonisation doit être le premier et le plus important article de n'importe quel programme ministériel.

La paroisse de Sainte-Angèle, que son éloignement relatif a empêché de se développer d'une façon appréciable dans ses commencements, date à peine de trente-six ans ; elle compte aujourd'hui de mille à onze cents âmes. Ses terres sont, admirables : mentionnons entre autres la propriété de M. François Corriveau, un de ces cultivateurs intelligents qui font de la culture raisonnée, qui s'instruisent tous les jours et dont l'exemple répand autour d'eux comme une bienfaisante semence. Il a des prairies de foin et des champs d'avoine et de blé qui ne le cèdent en rien aux meilleurs champs du pays. Et cependant, Corriveau trouve que l'agriculture ne donne pas en proportion de ce qu'elle coûte de peines et de labeurs : « Le marché est trop loin, dit-il, en parlant de la station de Sainte-Flavie, il faut faire sept milles de chemin pour aller vendre notre foin ou nos céréales, nous gagnons bien plus à vendre nos animaux ; eux, du moins, nous coûtent peu et rapportent largement, outre que nous les vendons sur les lieux mêmes aux commerçants d'animaux qui viennent les acheter. » Nouvel exemple qui prouve une fois encore que l'agriculture proprement dite n'est pas du tout un emploi lucratif dans notre province, et que c'est l'élevage bien entendu qui, seul, peut faire la fortune de nos cultivateurs.

La rivière Métis, qui n'a jamais plus de dix à douze pieds de profondeur et que l'on peut passer à gué en différents endroits, traverse le village de Sainte-Angèle tout entier, et lui donne cet

aspect riant et pittoresque qui frappe immédiatement le voyageur et lui rappelle quelques-uns des sites qui l'ont charmé le plus sur les bords de la rivière Rouge, dans les cantons du Nord, en arrière de Saint-Jérôme.

La rivière Métis sort du grand lac qui porte son nom, lequel est, à proprement parler, divisé en trois lacs successifs, d'inégales dimensions et réunis entre eux par des passes. On appelle le premier de ces lacs le lac Supérieur, le deuxième le lac à la Croix, et le troisième le lac à l'Anguille.

Afin d'établir une communication entre Sainte-Angèle et l'intérieur de la région, le gouvernement provincial, sur les instances du docteur Fiset, député fédéral, et de Son Excellence M C. Guay, P. A. et nouvel apôtre de la colonisation, a fait ouvrir un chemin jusqu'au lac à l'Anguille, à vingt-et-un milles du village de Sainte-Angèle. Ce chemin suit à peu près régulièrement le cours de la rivière Métis.

Dans l'espace de cinq semaines seulement, l'été dernier, MM. Corriveau et Elzéar Pelletier, chargés de cette entreprise, sont parvenus à ouvrir et à mettre en excellent état dix-sept milles de chemin et n'ont été obligés d'interrompre leur travail que faute de fonds pour le continuer, après avoir dépensé la somme assurément minime de $600 dollars, en comparaison d'un ouvrage de cette importance.

J'ai parcouru ce chemin et j'y ai trouvé des établissements isolés, comme ceux auxquels je fais allusion plus haut. Les gens qui les habitent n'ont communiqué jusqu'ici avec Sainte-Angèle que par la rivière Métis, y transportant leurs produits et en rapportant leurs provisions, l'hiver, sur la glace. Ils sont généralement

au service de la maison Price, qui fait faire des chantiers le long de la rivière et dans toute la contrée environnante. Quoique le pin soit généralement épuisé, on trouve encore dans la forêt quantité d'épinette, dont la maison Price fait une grande exploitation. Le feu a passé il y a une trentaine d'années sur toute la surface de ce pays et a dévoré la forêt, tout en laissant, çà et là, quelques arbres géants, dont on voit encore les troncs le long du chemin nouveau, que nous appellerons le chemin Fiset, si Monsieur le premier ministre veut bien y consentir. Ces arbres sont surtout des merisiers, et ils avaient pour compagnons de beaux érables, de grands bois blancs et des ormes aux vastes branches. Ils ont aujourd'hui disparu et ont été remplacés par une pousse nouvelle, qui n'atteindra jamais malheureusement la vigueur ni la valeur de celle qui l'a précédée.

Àpeine est-on sorti de la forêt, dans laquelle on vient de parcourir dix-sept milles, sur un chemin de colonisation, que l'on éprouve un immense soulagement, on aspire avec transport l'air libre, comme si l'on sortait d'un tunnel, et c'est avec une véritable effusion que l'on salue de nouveau la campagne au loin découverte, les longs champs chargés de moissons, et les blanches habitations qui émergent de la vallée.

Le lendemain, après une bonne nuit de repos et un déjeuner dans lequel ont figuré avec orgueil les énormes patates nouvelles des champs de François Corriveau et son bon pain de ménage, remarquablement léger et appétissant, on dit adieu à la paroisse de Sainte-Angèle et l'on entame presque aussitôt une série d'ascensions formidables, coupées d'autant de descentes presque périlleuses, afin de gagner la paroisse voisine de Saint-Gabriel. Il est évident que l'archange Gabriel, en poursuivant Lucifer à tra-

vers l'espace, a dû le jeter de colère en cet endroit et que Lucifer, en rebondissant, y a creusé les abîmes qu'on y trouve et au milieu desquels passe aujourd'hui le chemin Taché, excellente route ouverte il y a déjà bon nombre d'années, pour permettre aux colons de s'établir en arrière des anciennes seigneuries. Mais malheureusement, on n'avait pas fait faire des études préliminaires assez complètes pour déterminer une localisation avantageuse du chemin ; aussi l'a-t-on ouvert, comme on le voit aujourd'hui, dans une région pleine de côtes interminables, tandis que si on l'avait reculé de quelques milles seulement en arrière, on le faisait passer, dans la plus grande partie de sa longueur, sur un terrain planche et offrant tous les avantages possibles à la colonisation. Tel qu'il est, le chemin Taché n'est présentement utilisable que par tronçons, et voilà pourquoi il est si souvent interrompu, entre le comté de Bellechasse, où il commence, et celui de Rimouski, où il vient aboutir. En outre, tout en ouvrant cet immense chemin en arrière des concessions seigneuriales, on avait complètement oublié de lui donner des débouchés sur les paroisses du littoral, ce qui a été cause qu'un grand nombre de colons, qui s'y étaient établis pleins d'espérance en l'avenir, en sont partis découragés, et le chemin, n'étant plus entretenu, est retourné en maints endroits à l'état inculte et est rempli de hautes herbes et de plantes sauvages qui y croissent en liberté.

Un certain nombre de côtes franchies, on arrive presque sans s'en douter au modeste village de Saint-Gabriel, situé sur un large plateau, dont le sol, de très bonne qualité, donne à peu près tous les produits communs à notre province. On voit au loin, se découpant sur le ciel vif, la crête acérée des Montagnes Bleues, qui sont un rameau détaché des Appalaches. Cette chaîne peu élevée, mais dont le bleu intense se dégage vigoureusement dans

une atmosphère limpide, produit un effet saisissant à première vue, mais qui devient bientôt familier et même agréable.

Saint-Gabriel est une petite paroisse qui date de vingt-cinq ans tout au plus. Son premier habitant, le père Piton, y a demeuré absolument seul pendant quatre à cinq ans. Dans bon nombre de colonies nouvelles on trouve ainsi de ces types étranges, soit amoureux de solitude, soit poussés par un besoin irrésistible d'aller en avant de tous les autres, qui ont trouvé le moyen de vivre, de se suffire à eux-mêmes et à leur petite famille, dans un isolement complet. Ce goût, heureusement, est surtout remarquable chez les célibataires endurcis, gens ennemis de leur race et en commerce familier avec les bêtes des bois, qu'ils ne se gênent pas cependant de chasser à outrance. On a vu jusqu'à ces derniers temps, sur le penchant de l'une des collines les plus abruptes de Saint-Gabriel, un vieux garçon retiré dans une chaumière, qui était séparée par des abîmes des premières habitations. Mais le cœur a fini par lui manquer et la contagion de l'exemple des paroissiens de Saint-Gabriel, dont les familles comptent des moyennes de dix à douze enfants, l'a gagné au point qu'il s'est décidé à conquérir à son tour le lot de cent acres offert gratuitement au père modèle ; il a donc pris femme, ce qui a eu le bon effet, entre autres, de lui faire abandonner sa chaumière et de le rapprocher considérablement de ses co-indigènes.

On voit encore à Saint-Gabriel, quelques habitations en bois brut, mais celles-là se transforment rapidement, et même sous nos yeux. On y cultive surtout l'avoine, qui est vendue dans les chantiers des marchands de bois.

Les habitants, qui ne retirent pas assez de leurs terres pour leur subsistance, travaillent eux-mêmes dans ces chantiers, ou

font des billots destinés à la vente. Ceux qui retirent suffisamment de leurs terres pour vivre dans l'indépendance sont l'infime exception. Sans les chantiers la vie serait rude dans ce pays ; heureusement qu'un certain nombre d'habitants trouvent à vendre leurs animaux aux commerçants de passage. On ne s'étonnera pas après cela si dans cette paroisse même si jeune, si peu avancée que tous les bras y seraient nécessaires à la culture, l'émigration aux États-Unis est néanmoins encore relativement considérable. Et comment en serait-il autrement ? Nos compatriotes sont aujourd'hui tellement nombreux dans les États de la Nouvelle Angleterre, notamment dans le New-Hampshire et le Massachusetts, qu'ils y ont formé d'importantes colonies, gardant leur autonomie propre, leur caractère national, leur physionomie distincte, leurs usages, leurs coutumes et, qu'en outre de tout cela, ils ont leurs propres églises, leurs couvents, leurs hôpitaux, en un mot, une autre province de Québec transportée aux États-Unis et pouvant remplacer avantageusement, sous bien des rapports, le Canada des aïeux.

Une jeune fille, que j'ai rencontrée sur mon chemin et qui était venue passer quelques semaines dans son endroit natal, qu'elle avait quitté tout enfant et où elle n'était pas revenue depuis dix-huit ans passés, me répondait, avec un haussement d'épaules très expressif, à certaines questions que je lui faisais sur le rapatriement : « Ah ! bien oui, il n'y a pas de danger ; je trouve donc ça misérable par ici ! On est si bien à Fall River ; là les Canadiens sont chez eux, ils vivent tous ensemble, ils peuplent une ville à eux seuls, La Flin, et ne sont jamais en peine de trouver de l'ouvrage. » (La Flin veut probablement dire Flint, nom d'une petite rivière qui traverse la ville de Fall River). C'est ainsi que nos Canadiens francisent les noms anglais chez les Américains eux-

mêmes ; histoire de prendre une revanche sur l'anglification dont nous sommes affligés chez nous.

Qu'il me soit permis de placer ici quelques remarques très sensées et très justes, faites au sujet du rapatriement par un homme en état de juger, qui est allé visiter l'année dernière la plupart des centres canadiens du Massachusetts et du New-Hampshire.

« Les Canadiens-français sont dans une bien meilleure position qu'ils ne l'étaient il y a quinze ans. Ils forment maintenant des groupes importants dans chaque ville ; ils ont leurs églises, leurs couvents, avocats, médecins, marchands, fournisseurs, etc., dont un grand nombre sont très riches. N'allez pas croire qu'ils consentent à travailler au rapatriement. Bien au contraire, ils font tout ce qu'ils peuvent pour l'empêcher, et essaient d'augmenter leur nombre en engageant leurs amis à venir les rejoindre. Ils voient et comprennent qu'ils augmentent en influence et qu'ils seront bientôt en position de faire sentir leur influence à la Chambre des Représentants. Les curés sont aussi désireux de les voir augmenter en nombre et en influence, de sorte que, quelque plaisir qu'ils puissent éprouver à voir prospérer la province de Québec, ils ne feront jamais rien pour le rapatriement.

« Cependant un grand nombre d'ouvriers entretiennent encore l'espoir de pouvoir un jour revenir à Québec, avec un capital suffisant pour s'établir sur une ferme. Mais comme la majorité d'entre eux appartient à la classe la plus pauvre, il leur faut quelque temps pour réaliser leur projet ; ils ne sont pas aussi économes qu'ils l'étaient au Canada, il y a beaucoup d'occasions de dépenses et les salaires sont bas, à cause de la grande concurrence.

« Les jeunes gens nés ici et ceux qui, arrivés jeunes, y ont été élevés, à peu d'exceptions près, ne reviendront jamais demeurer à Québec. Ils sont essentiellement américains, et autant vaudrait essayer de persuader aux Canadiens de retourner aux terres de la vieille France que d'induire ceux-là à retourner au Canada.

« Le nombre des Canadiens français augmente d'une façon étonnante dans la Nouvelle-Angleterre. Ils ont des avantages immenses sur les autres émigrés. Les chefs des fabriques leur donnent invariablement la préférence, leurs amis ici font des arrangements pour les recevoir, de sorte que, lorsqu'ils arrivent par familles entières, ils trouvent leurs logements prêts et peuvent obtenir à crédit de leurs co-nationaux ce dont ils ont besoin pour les premiers mois de ménage. Ils obtiennent de l'ouvrage immédiatement ; ordinairement leur place à la fabrique les attend. L'augmentation naturelle est aussi rapide que dans la province de Québec. Il n'y a aucune diminution sous le rapport de la fécondité. »

Avant de quitter Saint-Gabriel, jetons un coup d'œil à notre droite sur le fameux mont Comis, qui a une altitude de deux mille trente six (2,036) pieds au-dessus du niveau du fleuve et auquel se rattachent de nombreuses traditions, qui mériteraient d'être vérifiées par une étude scientifique approfondie ; entre autres, on y avait découvert jadis des ossements de baleine, des coquillages et des squelettes de poissons divers, mais ces ossements n'ayant pu être retrouvés à la suite de quelques tentatives, plus ou moins sérieuses, sont restés à l'état de tradition. Cette tradition, néanmoins, est persistante.

Le mont Comis est situé entre Saint-Donat et Saint-Gabriel. En le regardant attentivement, on ne tarde pas à découvrir une

sorte de dépression dans sa couronne. C'est dans cette dépression que repose, entre des flancs granitiques, un fort beau lac de quinze à vingt arpents de longueur et d'une profondeur inconnue. Est inconnu également le débouché du lac ; on suppose qu'il a lieu par quelques crevasses souterraines, et que par là ses eaux s'écoulent dans un deuxième lac que l'on a également constaté à mi-hauteur de la montagne. Le lac supérieur est absolument dépourvu de poisson, tandis que le deuxième en contient abondamment. À la base du mont Comis, du côté sud, on trouve sept autres lacs, que les plus hardis et les plus véridiques des pêcheurs s'accordent à reconnaître comme le merveilleux séjour des meilleures truites qui existent et qui existeront jamais dans notre province.

Entre Saint-Gabriel et Saint-Marcelin le pays a une apparence misérable, qu'on aurait tort toutefois d'attribuer à la qualité de la terre. On n'y voit guère comme habitations que des huttes en rondines ; (Log houses) bien peu sont en bois équarri et un grand nombre ont été abandonnées. Elles sont là, avec leurs portes cadenassées et les ouvertures, qui leur servaient de fenêtres, masquées de planches, au milieu des champs remplis de souches pourrissant petit à petit, et où la végétation primitive a repris son empire, à mesure que l'homme les a désertés.

Les côtes continuent et se succèdent avec une véritable émulation. On aperçoit au loin la route, monter, monter toujours et l'on se demande avec terreur si jamais on arrivera à pouvoir gravir ces interminables hauteurs. On y arrive toutefois, mais on croit avoir fait vingt lieues. On interroge la campagne et l'on ne voit nulle part ce qui s'appelle Saint-Marcelin. Enfin, après avoir dépassé une route qui conduit du chemin Taché, où nous sommes,

au chemin Neigette, six milles plus bas, route nouvellement ouverte, grâce à la diligence du docteur Fiset et du dernier député local, feu le colonel Martin, premier débouché enfin qui ait été donné au chemin Taché, on aperçoit quelques rares habitations se rapprochant d'une maison ordinaire, surmonté d'un semblant de clocher. C'est là Saint-Marcelin, avec sa petite chapelle où les pauvres gens de l'endroit se rassemblent bien rarement, parce que le curé de la paroisse voisine n'y vient qu'à des intervalles éloignés, et même n'y est pas venu du tout dans l'été de 1890.

Malgré la pauvreté de l'endroit, les habitants ne semblent pas encore trop mécontents de leur sort. Ils travaillent dans les chantiers, font leurs étoffes chez eux, tiennent leurs maisons propres et ne vous montrent, quand vous les visitez, que des visages épanouis et florissants. Les enfants ont une apparence de vigueur et de santé vraiment étonnante. J'en ai vu deux, de quatre à six ans tout au plus, qui revenaient du bois, en conduisant eux-mêmes un cheval attelé à une paire de menoires, auxquelles était retenu un billot fraîchement découpé.

Après une courte halte dans la maison de monsieur Gagné, la maison par excellence de Saint-Marcelin, nous faisons, encore quatre milles dans le chemin Taché, en plein bois et à travers de hautes herbes, que le cheval repousse de son poitrail ; on tourne à droite et l'on prend la route de Sainte-Blandine, deuxième débouché du chemin Taché, nouvellement ouvert, aussi lui, et complété cette année seulement.

Quant au chemin Taché, il continue encore dix ou douze milles plus loin, dans les mêmes conditions que ci-devant, et ensuite il devient tout à fait impraticable. Il était dans un bon état il y a quelques années, mais on l'a abandonné depuis parce qu'il

n'avait pas de débouché ; maintenant, il est probable que les colons vont de nouveau aller s'y établir. Notons que les arbres de la forêt qu'il traverse sont remarquablement hauts et vigoureux ; ce sont pour la plupart des merisiers, des bouleaux et des épinettes.

Le voyageur est surpris de la régularité et de la fermeté de la route de Sainte-Blandine, ouverte en pleine forêt et où les côtes non plus ne manquent pas, jusqu'à une distance d'environ quatre milles du littoral.

Les six premiers milles de la route de Sainte-Blandine se font dans les bois ; puis petit à petit les « déserts » se dessinent, s'agrandissent, augmentent en nombre et enfin apparaît la campagne ouverte et les premiers rangs de Sainte-Blandine, paroisse située à neuf milles en arrière de Rimouski et d'une apparence bien médiocre, si on la compare aux magnifiques terres que nous avons vues peu de temps auparavant à Sainte-Angèle.

Ici, monsieur le Premier, se termine mon rapport sur ce qui concerne cette partie de l'intérieur du comté de Rimouski. Je me permettrai d'y ajouter un dernier mot en manière de conclusion et je l'adresse surtout à vous, dont le patriotisme, toujours en activité, promet de renouveler à courte échéance la surface du pays et de réaliser ses destinées longtemps pressenties, mais bien des fois retardées. Quand on aura construit entre le comté de Bellechasse et le lac Témiscouata un chemin de fer qui, se prolongeant ensuite jusqu'à Matapédia, se réunira à ce dernier endroit au chemin de fer de la Baie des Chaleurs, et que, à partir de Gaspé, on aura construit une nouvelle voie ferrée contournant la Gaspésie, touchant en passant à Matane et venant enfin se raccorder à l'Intercolonial, en arrière de Métis, on aura entouré toute la moitié inférieure de la partie sud de notre province d'un collier de fer,

plus précieux que tous les colliers de perles et de diamants, et qui sera la richesse du grand nombre en même temps qu'une œuvre immense accomplie par un gouvernement qui aura eu l'intelligence de sa mission et la volonté de l'accomplir.

Agréez, Monsieur le Premier,

Mon respectueux hommage,

Arthur Buies.

Rimouski, 15 septembre 1890.

02

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant d'une exploration spéciale, que je viens de faire dans le nouveau comté de Matane, en vue de constater et d'établir les conditions générales de cette contrée, en même temps que les raisons déterminantes qui justifient ou plutôt nécessitent impérieusement la construction d'un embranchement de l'Intercolonial, entre un point de cette dernière ligne, soit la station de Saint-Octave-de-Métis, soit dans les environs, et le « port » de Matane.

Je me suis arrêté dans chacune des paroisses qui se trouvent sur le parcours projeté du futur embranchement ; j'ai examiné attentivement les lieux, j'ai consulté toutes les personnes en mesure de me donner les meilleurs renseignements, tels que les curés, les marchands et les cultivateurs éclairés, et je dois dire que les considérations qui naissent de la perspective de cette entreprise, en apparence très secondaire, puisqu'il ne s'agit que d'un

embranchement de trente (30) milles environ, sont tellement importantes et nombreuses, qu'elles exigent un exposé circonstancié et soigneusement réfléchi, au lieu d'un simple rapport sommaire, comme je suis obligé de vous le présenter aujourd'hui, afin de vous mettre plus rapidement au courant d'une situation pressante.

Je vais donc m'attacher uniquement à établir quelques bases fondamentales et à faire ressortir les conditions essentiellement inhérentes au sujet.

L'embranchement projeté traversera une des régions les plus belles qu'on puisse voir dans n'importe quel pays du monde, une région des plus favorisées par la nature, une région enfin qui deviendrait, grâce à des communications et aux développements qui en sont la conséquence, l'une des plus prospères et des plus productives de la province.

Il n'y a guère plus de trente-cinq ans, un peu plus un peu moins, que cette région est établie, et déjà huit à dix rangs de concessions sont occupés, des paroisses nouvelles se sont formées, à quatre ou cinq lieues du fleuve, dans le voisinage de l'Intercolonial, et les paroisses qui se sont établies les premières sur le bord du fleuve, telles que Sandy-Bay, la Rivière-Blanche et Saint-Jérôme-de-Matane, que l'on met déjà au nombre des anciennes paroisses, ont eu un développement inouï, pour des endroits laissés à leurs seules ressources et à l'accroissement naturel de la population. Quand je dis « laissés à leurs seules ressources, » je ne fais que répéter la plainte que j'ai entendu formuler sans distinction par les curés et les négociants de chaque paroisse, qui parlent amèrement de l'abandon dans lequel les ont tenus, avec une espèce de parti pris, les gouvernements torys qui

ont administré la province presque sans interruption, pendant les vingt années qui ont précédé votre avènement au pouvoir, de même que les députés locaux, qui ne faisaient leur apparition au milieu d'eux que pendant les périodes électorales.

L'arrière-pays était absolument sans routes et même sans des chemins de colonisation rudimentaires, et par suite tout développement, tout défrichement serait devenu impossible, si la construction de l'Intercolonial n'avait pour ainsi dire forcé la main aux gens et rendu comme inévitable l'établissement de cette partie du pays. Sans communications, un pays reste comme un embryon dans son enveloppe.

Les routes et les chemins sont comme les artères et les veines, par où s'écoule le sang ; sans la circulation pas de vie possible ; le corps devient inerte et paralysé ; de même, sans les communications, l'agriculture s'étiole et meurt ; les cultivateurs désertent en foule ; non seulement ils se voient incapables de retirer le moindre profit de leurs terres, mais ils perdent jusqu'à l'espérance, qui est leur dernier appui et leur consolation suprême.

Aussi n'ai-je pas la moindre crainte d'affirmer hautement que c'est par suite de l'absence ou de l'insuffisance des communications et d'une sollicitude réelle, efficace, diligemment et soigneusement appliquée à la colonisation que nous avons souffert, depuis tant d'années, de la plaie sans cesse grandissante de l'émigration. Quand on constate, comme je viens de le faire, les ravages profonds de cette plaie, dans de jeunes comtés comme celui de Matane, où tout invite l'enfant à rester sur le sol de ses pères, on reste comme frappé de stupeur, à l'idée de l'inintelligence en quelque sorte contagieuse et de l'incurie des gouvernements qui ont précédé le vôtre.

C'est là, monsieur le Premier, la considération non seulement matérielle, mais surtout morale sur laquelle je veux insister dans le présent rapport.

Sans une colonisation active et poursuivie avec toutes les forces dont peut disposer le gouvernement provincial, adieu pour notre race le rôle légitime auquel elle peut prétendre dans les destinées de la Confédération, adieu pour nous la direction de nos affaires, adieu l'amour du pays et tout ce qu'un patriotisme éclairé peut nous donner de force, de ressources et d'avantages.

En maint endroit, je me suis étonné de voir des maisons abandonnées de leurs habitants ; pourquoi des maisons abandonnées dans un pays aussi jeune et en apparence aussi prospère ? Car, en réalité, les terres du comté de Matane sont remarquablement belles et charment par leur apparence de fertilité les yeux du voyageur. C'est que, maintenant que les paroisses sont établies, que le grand coup du point de départ a été donné et que chacun a pris sa place, ce qui suffisait, il y a vingt ou trente ans pour la génération primitive, ne suffit plus pour la génération nouvelle, qui se trouve isolée, dépaysée au milieu des progrès modernes, et comme paralysée au sein même d'abondantes ressources, par suite du défaut de chemins de fer et d'autres communications pour les faire valoir. Obligée d'écouler tous ses produits sur place, et cela la plupart du temps à des prix très inférieurs, et par conséquent nullement rémunérateurs, la population actuelle abandonne petit à petit l'agriculture, les jeunes gens désertent, toute entreprise languit ou dépérit, et des paroisses qui avaient pris un magnifique essor, se voient aujourd'hui arrêtées et comme paralysées sans remède, et, cependant, rappelons-nous

le, ces paroisses pourraient être mises au nombre des plus peuplées et des plus productives de la province.

Àpartir de Saint-Octave-de-Métis, l'embranchement projeté suivrait, sur une longueur d'une dizaine de milles, un admirable plateau d'un niveau absolu, occupé pour la plus grande partie par des Écossais, lesquels ont les premiers établi la seigneurie de Métis, et, plus loin, par les Canadiens qui ont fondé la paroisse de Sandy-Bay.

M. A. L. Light, ingénieur en chef de la province, chargé de faire, en 1888, un examen des lieux, s'exprime comme suit à ce sujet, dans un rapport présenté, le onze juin de cette même année, à l'honorable P. Garneau, commissaire des travaux publics :

« À partir de Métis, la ligne passera par un pays comparativement plat et facile, dans le voisinage immédiat du Saint-Laurent jusqu'à Matane, en traversant les paroisses de Petit-Métis et de Sandy-Bay.

« La distance totale, entre le point de départ sur l'Intercolonial, et le point d'aboutissement à Matane, est d'environ trente (30) milles en chiffres ronds. Sur tout ce parcours, le pays est exceptionnellement facile, et l'on peut y construire, à un prix modeste, une bonne ligne de chemin de fer, les rampes seraient légères et le pontage de peu d'importance. La campagne, sur toute cette étendue, aussi loin que l'on peut la voir de la grande route, est partout bonne et bien cultivée les moissons sont en bel état et l'on n'aperçoit pas de montagnes dans un voisinage quelque peu rapproché. Le long du rivage les maisons sont si nombreuses qu'il en coûterait trop cher pour les déplacer, et il est peu dou-

teux qu'il ne serait préférable d'établir le tracé de la ligne sur le plateau supérieur.

C'est ce qui peut être déterminé par un arpentage. »

M. Light évaluait la construction de l'embranchement et sa mise en parfait état d'activité à la somme de $348,975 dollars, comprenant l'achat nécessaire du terrain, la clôture en fils de fer, le déplacement des bâtisses quelconques, le déblayage, les ponts et ponceaux, les hangars et abris, et enfin les traverses.

Aussitôt après avoir laissé Petit-Métis, où, tous les ans, une population étrangère, de quinze à dix-huit cents âmes, vient jouir des beautés naturelles de l'endroit et de l'incomparable climat des bords du Saint-Laurent, là où notre glorieux fleuve, large de près de quarante milles, remplit l'atmosphère de ses vivifiantes émanations, nous entrons dans la paroisse de Sandy-Bay et nous suivons sans interruption le littoral, jusqu'à Sainte-Félicité, dix milles plus loin que Matane, en tout un trajet de quarante milles au moins. Ceux qui n'ont pas fait ce trajet ne pourront pas me croire, monsieur le Premier, si je leur dis qu'il est impossible d'imaginer rien de plus beau ni de plus émouvant que le spectacle que vous offre cette longue promenade, faite sans interruption sur la grève même du Saint-Laurent, sur un terrain absolument planche et sur un chemin de gravier supérieur, sous tous les rapports, aux chemins macadamisés les plus parfaits, et tel qu'il n'exigerait qu'un entretien pour ainsi dire insignifiant, pour rester toujours, malgré les mauvais temps même, dans les plus excellentes conditions. On ne peut s'empêcher, en le parcourant, de se sentir ému et comme pénétré de reconnaissance de ce qu'une Providence généreuse a voulu faire pour un aussi beau

pays que le nôtre, et de ce qu'une nature prodigue nous y offre si souvent d'avantages à rechercher et à cultiver.

C'est sans doute, en grande partie, grâce à la facilité exceptionnelle offerte par un semblable chemin, le long du Saint-Laurent, et à l'extension des anciens établissements que l'on doit celui des paroisses dont nous parlons.

Mais aujourd'hui, malheureusement, cela ne suffit plus, et à moins de la construction très prochaine de l'embranchement de Métis à Matane, et de chemins de colonisation dans l'intérieur, la province court le risque de voir tomber dans l'insignifiance et l'inertie une des meilleures parties d'elle-même, un des membres les plus vigoureux de sa charpente.

Ici, je vais laisser parler lui-même monsieur D. Morisset, le curé de Sandy-Bay, un homme remarquablement intelligent et un ami du véritable progrès : « Sandy-Bay, dit-il, comprend environ deux cent quatre-vingts familles. C'est une paroisse essentiellement agricole, mais qui n'a d'autre voie de communication que le chemin du littoral et une couple de routes qui montent aux concessions. Il est impossible d'y construire un quai, parce qu'il n'y a ni port naturel ni battures. On pourrait y cultiver avec profit les céréales, les légumes et y faire l'élevage des animaux, mais le marché manque pour l'écoulement des produits, quels qu'ils soient. La station de chemin de fer la plus rapprochée est celle de Saint-Octave-de-Métis, à treize milles de distance. Comment veut-on que des bestiaux et des moutons puissent se vendre avec profit, quand il faut les conduire à pied aussi loin que cela ? Ils se fatiguent en route, subissent des accidents de température ou autres, arrivent à la station à moitié morfondus, risquent de perdre leur valeur, et, dans tous les cas, il faut, pour les y

conduire, perdre une journée entière et faire des dépenses de route qui enlèvent tout le profit, puisque le cultivateur est obligé de vendre ses animaux le même prix que le cultivateur des paroisses voisines de Sainte-Luce ou de Sainte-Flavie, qui, lui, a à sa disposition l'Intercolonial, et vend sur les lieux mêmes ou expédie son bétail par chemin de fer. »

La question est la même pour le cultivateur de la Rivière-Blanche et de Saint-Jérôme-de-Matane, deux grandes et populeuses paroisses dont le développement agricole se trouve également arrêté. Le cultivateur de ces trois paroisses ne fera pas l'élevage des animaux, parcequ'il ne peut pas les vendre ou bien qu'il lui faudra les vendre à un vil prix sur les lieux. Voilà donc, pour ces trois paroisses considérables, une des plus importantes industries agricoles littéralement rendue impossible.

Un fait parfaitement acquis aujourd'hui, c'est que la province de Québec ne peut pas s'enrichir par la culture des céréales. Notre pays est un pays agricole sans doute, mais il l'est à sa manière ; il y a différents points de vue auxquels envisager cette situation ; la province de Québec est surtout essentiellement propre à l'élevage, et, sous ce rapport, les deux comtés de Matane et de Rimouski peuvent figurer sans conteste au premier rang.

Je ne sache pas que, dans aucune partie de la province, la chair des bestiaux et des moutons soit plus tendre et plus succulente que celle des moutons et des bestiaux de ces deux comtés ; c'est là une observation faite invariablement par tous les voyageurs qui y passent. Or c'est précisément cette branche de l'industrie agricole, qui pourrait être si lucrative, dont sont privés les habitants des paroisses riveraines du comté de Matane. Heureusement que les nombreux étrangers, qui séjournent en moyenne

deux mois de la belle saison à Petit-Métis, apportent quelques adoucissements à cette situation. Ils font nécessairement une grande consommation de viande de boucherie, et l'on voit les cultivateurs de toutes les paroisses environnantes profiter avec émulation de cette manne annuelle, pour écouler au moins une partie de leurs produits ; mais cela ne constitue pas un marché. Hâtons-nous de dire de suite que le nombre des étrangers stationnaires ou simplement visiteurs, qui viennent à Petit-Métis, doublerait incontestablement, s'il y avait un chemin de fer à leur portée.

Ils s'échelonneraient tout le long du littoral, entre Petit-Métis et Matane, apporteraient l'abondance avec eux et contribueraient jusqu'à un certain point à combattre le fléau de l'émigration. C'est à eux que l'on doit déjà de grandes améliorations, entre autres des routes, de la culture maraîchère, etc... Néanmoins, la culture a fait de très grands progrès depuis une quinzaine d'années ; les habitants se sont en bonne partie débarrassés de la routine ; ils se sont éclairés, se sont familiarisés avec les méthodes nouvelles, et presque sur chaque ferme on voit des instruments agricoles en usage. La population est laborieuse, éveillée, et ne demande qu'à aller de l'avant, pourvu qu'on lui facilite les moyens de le faire. À l'heure qu'il est, les marchands eux-mêmes ne veulent pas acheter les produits des cultivateurs, parce qu'ils ne peuvent pas s'en défaire ; ou bien ils les achètent au prix qu'ils veulent. De même, ils vendent à des prix excessifs, aux cultivateurs, les grains dont ceux-ci ont besoin, par exemple, le blé $2.25 les 60 livres, tandis que la même quantité ne coûte que $1.40 à Québec. S'ils avaient un chemin de fer, les habitants feraient venir directement, au prix de la ville, les grains qui leur sont nécessaires.

Le commerce des patates seul suffirait à enrichir la paroisse de Sandy-Bay. Et bien ! elles ne s'y vendent que 20 centins le minot, tandis qu'elles valent 50 centins à quelques milles de là seulement, dans le voisinage de l'Intercolonial. C'est ainsi que les paroisses de Sainte-Flavie et de Sainte-Luce, qui ne sont nullement plus favorisées par la nature que Sandy-Bay, font des affaires magnifiques, en vendant leurs produits au comptant et aussitôt qu'ils sont mûrs, grâce à l'Intercolonial qui les traverse dans toute leur longueur. On dit même que la paroisse de Sainte-Luce produit chaque année plusieurs centaines de mille minots de patates ; on verrait ce fait se reproduire à Sandy-Bay également et à la Rivière-Blanche, si les habitants y avaient un chemin de fer.

Sans avoir besoin de recourir, pour établir des différences, à une paroisse aussi avancée que Sainte-Luce, prenons pour exemple Saint-Damase, qui est une toute nouvelle paroisse, en arrière de Sandy-Bay. Saint-Damase fait beaucoup plus d'argent que celle-ci, parce qu'elle expédie tous ses produits, comme elle le veut et à l'heure qu'elle le veut, étant placée à une distance de sept milles tout au plus de la station appelée Saint-Moïse, sur l'Intercolonial. En arrière de Saint-Damase et plus bas, dans les concessions en arrière de la Rivière-Blanche, les terres sont magnifiques ; mais il faut faire cinq à six lieues pour s'y rendre, par des routes passablement montueuses et des côtes parfois difficiles. Ces côtes une fois franchies, on arrive sur un terrain agricole admirable, qui mène jusqu'à la Baie des Chaleurs.

Il n'y a de curé domicilié à Sandy-Bay que depuis trente ans. C'est en effet en 1860 que le premier curé, M. Dumas, vint s'y fixer. Il n'y avait là alors qu'environ une soixantaine d'habitants.

C'est à M. Dumas, c'est aux efforts incessants, au travail infatigable de cet actif et intelligent apôtre que l'on doit tout particulièrement la fondation de la paroisse de Sandy-Bay.

L'honorable juge Tessier me racontait, tout dernièrement encore, qu'ayant été appelé à se rendre à Matane, il y a une quarantaine d'années, il avait dû faire tout le trajet entre Petit-Métis et Matane, c'est-à-dire près de trente milles, à cheval, le long de la grève, et que, lorsqu'il quittait le bord de l'eau, il s'aventurait dans des sentiers à peine pratiqués à travers les bois. Aujourd'hui Sandy-Bay compte dix-sept cents communiants, malgré la désastreuse dépopulation amenée par le départ de nombreux jeunes gens et même d'anciens citoyens ; la paroisse de la Rivière-Blanche compte, de son côté, mille quatre cent trente-sept communiants.

Autre chose, et ceci est une considération de première importance. La côte nord du Saint-Laurent pourrait faire avec les paroisses du comté de Matane, un commerce de poisson considérable, s'il y avait un chemin de fer pour prendre ce poisson à son arrivée sur les lieux et le transporter à Québec dans de la glace. On pourrait en faire autant pour le flétan, qui se prend en abondance au large de Sandy-Bay et de la Rivière-Blanche, ce qui serait d'un grand secours pour la partie de la population la plus indigente des deux rives du fleuve. On a vu des goëlettes chargées de poisson traverser du nord à la Rivière-Blanche, et ce poisson, transporté en voiture, se vendre petit à petit le long du chemin, jusqu'à Rimouski. Mais ce sont là des choses qui n'arrivent qu'une fois ; le poisson courrait trop de risques de se gâter à ce jeu. Si je mentionne ce fait, c'est pour établir qu'il serait facile, au moyen de l'embranchement de Matane, de créer toute une indus-

trie locale entre les deux rives du fleuve, industrie qui contribuerait, aussi elle, à retenir dans ses foyers une partie de notre population. Aujourd'hui le poisson pris au nord ne traverse pas au sud. Il n'y a aucun avantage à cela et même tous les risques à courir. On ne traversera pas une cargaison de cette nature sans être sûr de la vendre immédiatement, et cela surtout l'automne, alors qu'il faut se hâter, à l'aller et au retour, pour éviter les mauvais temps.

Ce qui est vrai du poisson l'est également du bois. Il se fait à la Rivière-Blanche un commerce de bois relativement considérable, que l'on verrait décupler avec un chemin de fer, grâce auquel il pourrait être transporté en toute saison de l'année, sans aucun risque. En l'état actuel, ceux qui en font commerce sont obligés de se limiter extrêmement, parce qu'ils ne peuvent expédier leur bois que par des goëlettes et cela encore seulement dans des temps favorables. Ce qui est perdu de fortune publique, ce qui est apporté d'entraves à la colonisation et au développement agricole et industriel de la région qui nous occupe, par l'absence d'un embranchement à l'Intercolonial, est quelque chose d'incalculable ; il faut aller sur les lieux pour s'en rendre compte, et lorsqu'une fois on a bien vu de ses propres yeux, on se sent plein de confiance qu'un gouvernement éclairé ne saurait, non seulement ne pas différer l'exécution de cette entreprise, mais encore y apporter toute la diligence et tout le zèle possibles.

Il y a dans toutes les concessions du comté de Matane du cèdre, de l'épinette et du bouleau en énorme quantité ; néanmoins l'exploitation en est extrêmement limitée, à l'exception de celle du bouleau, grâce à l'exportation directe qui se fait de Matane, comme on le verra plus loin. Ainsi, on aurait, sur les lieux

mêmes, le cèdre pour faire les traverses de l'embranchement projeté, de même qu'il s'établirait un commerce très important de bois de corde, provenant de l'érable et du merisier, commerce qui ferait la fortune de bon nombre de gens, attirés tous les jours loin de nous par le redoutable aimant des États-Unis. D'autre part, plusieurs petites industries locales pourraient être développées suffisamment pour que leur somme totale produisît un résultat sérieux, pouvant contribuer pour une part appréciable à retenir notre population dans ses foyers. « Un peu d'un côté un peu de l'autre, comme dit le curé Morisset, et l'on arrivera bientôt à rendre tout le monde content de son sort. » C'est depuis 1874 que M. Morisset a été appelé à la cure de Sandy-Bay. C'est à ses exhortations réitérées, c'est à l'impulsion vigoureuse imprimée par lui à sa paroisse, que celle-ci doit les progrès notables qu'elle a accomplis dans l'agriculture, depuis qu'il en a pris la direction ; mais aujourd'hui, quoiqu'il y ait encore beaucoup à faire, tout serait inutile sans la création d'une voie ferrée, et l'une des plus belles paroisses de la Province se trouverait arrêtée en plein essor de progrès.

On peut s'en assurer par un exemple qui vient à point sous ma plume, comme j'allais finir ce qui concerne Sandy-Bay. J'ai mentionné plus haut le commerce de patates et j'ai dit que les cultivateurs de cette localité n'en retiraient pas même la moitié du prix qu'en retirent ceux des paroisses avoisinant l'Intercolonial ; il en est ainsi évidemment des autres produits ; l'avoine, au lieu de se vendre 55 ou 60 centins, prix qu'on la paye à la ville, se vendra 30 ou 35 centins seulement. M. le curé Morisset est obligé de vendre à vil prix les produits de sa dîme aux gens qui travaillent dans les moulins de Matane et de Sainte-Félicité, en sorte que ce sont seulement certaines industries locales des environs qui per-

mettent aux habitants de Sandy-Bay d'écouler une partie des produits qui excèdent les besoins de la consommation.

La pêche du capelan sur le rivage et la préparation du varech pourraient donner une quantité considérable d'engrais, suffisant à fertiliser une bonne partie du comté de Matane, mais à quoi sert encore de se donner le moindre mal pour cela, puisque, à l'heure qu'il est même, il y a beaucoup de produits qui ne peuvent se vendre.

Passons maintenant à la Rivière-Blanche. Ici il est inutile de nous arrêter trop longtemps, attendu que nous aurions à peu près les mêmes choses à relever que précédemment au sujet du commerce de bois, des produits agricoles et de l'élevage. Signalons toutefois qu'il se ferait ici un énorme commerce de bois, s'il y avait un chemin de fer, que ce chemin de fer pourrait s'y approvisionner indéfiniment, et que, d'un autre côté, la confection du bardeau prendrait une extension inouïe.

Àl'heure actuelle, ce dernier commerce est assez considérable, étant donnée l'impossibilité d'expédier le bardeau autrement qu'en goëlette, et cela dans un temps fort restreint de l'année, et seulement à Québec, ville qui n'est pas du tout un marché pour ce produit. Aussi, le bardeau est « sacrifié, » comme on dit vulgairement. S'il y avait un embranchement de l'Intercolonial, passant par la Rivière-Blanche, le bardeau, le cèdre et le bois de corde pourraient être expédiés en toute saison, et cela dans toutes les parties de l'Amérique, outre que l'exploitation en serait avant longtemps triplée et quadruplée.

Il y a aussi à la Rivière-Blanche la question des routes et des chemins. Il est vraiment pénible de voir dans quel abandon,

j'oserais dire coupable, on a laissé cette belle paroisse, sous ce rapport. Jusqu'à ces dernières années, il n'y avait absolument qu'une route conduisant aux concessions, et cela à quatre milles plus bas que l'église, en sorte que le curé, lorsqu'il était appelé par des malades demeurant en ligne droite à trois ou quatre milles en arrière de l'église, était obligé de descendre jusqu'à l'unique route que je viens de mentionner, monter cette route, revenir ensuite sur ses pas par le chemin de la concession, et faire ainsi onze milles quand il n'en aurait fait que trois ou quatre, s'il y avait eu une route à partir directement de l'église, comme cela se voit dans la plupart des autres paroisses.

Il peut sembler puéril, au premier abord, de signaler un fait de ce genre, mais cette impression disparaît quand on réfléchit que c'est là un des nombreux traits caractéristiques de l'insouciance invétérée, de la négligence en quelque sorte voulue et arrêtée des gouvernements conservateurs, en tout ce qui concernait la colonisation et le progrès agricole de la province. On faisait en maints endroits des ébauches de chemins, on faisait travailler un certain nombre d'hommes, qu'on avait sous la main comme autant d'instruments électoraux, on faisait juste la quantité d'ouvrage nécessaire pour nourrir les bonnes dispositions et les espérances des diverses localités, on faisait ouvrir des chemins à tort et à travers, bien plus par faveur, par privilège ou par calcul politique, que pour satisfaire les besoins de la colonisation ; il en résultait que des localités à leurs débuts, que l'on avait leurrées des plus magnifiques promesses de chemins de colonisation pendant la période électorale, et que l'on abandonnait ensuite à elles-mêmes, se voyaient désertées rapidement de leurs premiers colons ou bien réduites à attendre dans la misère et la servitude qu'on voulût bien compléter les misérables chemins ébauchés naguère.

Àce propos, monsieur le Premier, on ne saurait trop insister sur un point essentiel, c'est qu'avec notre modeste budget provincial et l'impossibilité où nous sommes d'ouvrir toutes les voies, de communication nécessaires, il faut se limiter absolument à en faire et surtout à en compléter un certain nombre, plutôt que d'en commencer un nombre plus grand, pour faire plaisir à plus de monde et satisfaire plus d'exigences, et les laisser ensuite forcément inachevées. Les chemins complétés servent du moins, ceux-là, où on les fait, tandis que des ébauches de chemins sont partout inutiles et ne font que créer du mécontentement parmi les populations des nouvelles campagnes.

Nous voilà maintenant arrivés à Matane, un des endroits les plus remarquables de la province et certainement l'un de ceux dont l'avenir est le plus promettant et le plus assuré.

Le voyageur qui arrive à Matane, à la vue de son port, de la rivière qui y débouche, des belles, nombreuses et vastes constructions du village, je dirais plutôt de la petite ville, de ses grandes maisons de commerce, de ses scieries, de l'animation qui règne dans tous les quartiers, des énormes cubes de madriers entassés sur le quai, prêts à être transportés dans des bateaux aux navires qui attendent leur chargement au large, à la vue, dis-je, de ce spectacle dont il a été déshabitué depuis qu'il a quitté les grands centres populeux et prospères, le voyageur se demande comment il se fait qu'un pareil endroit soit encore en dehors des communications par voie ferrée, et il reporte naturellement sa pensée vers les provinces d'Ontario, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, où nombre d'endroits, perdus encore il y a quelques années à peine dans les bois, mais où l'esprit d'entreprise et l'intelligence de l'avenir avaient su placer des espérances raisonnées

et réfléchies, se voient dotés aujourd'hui d'embranchements qui les relient aux villes principales, et voient leur population s'accroître au point qu'ils deviennent bientôt eux-mêmes des villes de troisième ou de quatrième ordre. Nous sommes ici, monsieur le Premier, en présence d'une ville future importante. Jacques-Cartier, à son troisième voyage au Canada, avait remarqué et mentionné particulièrement le port de Matane ; plus tard, le capitaine Bayfield, qui a effectué des sondages dans toutes les parties du fleuve Saint-Laurent, et qui a dressé des cartes maritimes qui servent depuis lors à tous les navigateurs, déclarait qu'il n'y avait, sur toute la rive sud du bas Saint-Laurent, que deux ports de mer, l'un à Matane, l'autre au Bic : ce dernier, les navigateurs le redoutent, parce que le fleuve y cache, dans des profondeurs d'eau de dix à quinze brasses, d'énormes rochers qui sont autant d'écueils pour les navires, tandis qu'il n'y a rien de semblable à redouter à Matane.

Il y a bien encore jusqu'à un certain point Mont-Louis, situé beaucoup plus bas, sur la côte de la Gaspésie, mais l'aspect seul de ce port où vient aboutir la chaîne des Chikchak, dans un formidable entassement de mornes et de promontoires, suffit à détourner les plus hardis navigateurs. Reste donc le port de Matane seul. Qu'on ouvre une carte maritime, et l'on constatera immédiatement que la course naturelle des navires qui viennent du golfe et qui se dirigent invariablement vers la Pointe-des-Monts, est de ce dernier endroit vers Matane. Le gouvernement McKenzie avait entrepris, en 1878, la construction d'une immense jetée, qui eût fait de Matane un port remarquable, un port d'abri, un port de relâche, un port de ravitaillement, un port de commerce fluvial et océanique, et un centre mis en possession de toutes les conditions nécessaires pour desservir tout le littoral du bas Saint-

Laurent, et en outre l'immense péninsule de la Gaspésie. Malheureusement il ne fut pas donné suite à cette entreprise, après la construction d'à peu près quatre cents pieds de jetée, la chute du gouvernement McKenzie entraînant, on ne sait pourquoi, la discontinuation des travaux.

Le courant de la rivière Matane est extrêmement rapide, il entraîne avec lui quantité de sable qu'il amoncèle à l'embouchure de la rivière, de façon à former ce que les navigateurs appellent un « barachois ». Un peu en deçà de l'endroit où se développe ce barachois, la maison Price a fait construire un quai, d'où elle expédie ses madriers aux navires qui attendent au large. Entre ce quai et la jetée, il y a un espace de huit cents pieds environ, que l'on devrait combler afin de réunir les deux constructions ; de la sorte, le courant de la rivière, resserré davantage entre le rivage d'un côté et, de l'autre, la jetée, sans solution de continuité, serait rendu encore bien plus rapide et entraînerait son sable beaucoup plus loin, ou bien il disperserait son sable tellement qu'il ne pourrait plus se former de barres à une distance plus grande et dans une eau bien plus profonde.

Le gouvernement fédéral a envoyé dernièrement sur les lieux deux ingénieurs pour examiner s'il y a raison de continuer les travaux interrompus naguère ; il se propose, dit-on, d'ajouter cent cinquante pieds au premier tronçon de la jetée, mais cela ne peut amener aucun résultat durable ni changer notamment les conditions actuelles.

La rivière Matane, utilisée comme elle pourrait l'être si ce pays se développait sur une grande échelle, présente des avantages uniques. Elle est la seule qui offre un passage à travers la chaîne des Chikchak, de sorte qu'en en suivant le cours, on pourrait, soit

y ouvrir un large chemin de colonisation, soit y construire avec le temps un chemin de fer allant de Matane à la Baie des Chaleurs, outre que, par cette rivière et les lacs successifs auxquels elle donne accès, on peut se faire un passage jusqu'à la Baie de Gaspé elle-même. Cette voie, de quelque nature qu'elle soit, ouverte dans l'intérieur à travers un aussi vaste pays, où le bois de commerce est en quantité incalculable et où les terres, particulièrement de l'autre côté de la chaîne des Chikchak, sont d'une fertilité reconnue, métamorphoserait complètement cette région et en ferait l'une des plus productives du pays. Il est inutile de faire ressortir de quelle manière s'effectuerait ce résultat, il y a des choses qui sautent aux yeux et au sujet desquelles il est simplement puéril d'entrer dans les détails.

Au moyen d'un embranchement reliant l'Intercolonial avec le port de Matane, on développe immensément la navigation fluviale, on diminue la distance qui sépare ce port des grands centres et l'on apporte dans toute la région de la Gaspésie et au nord même du Saint-Laurent, sur une longue étendue du littoral, des éléments d'activité et un développement agricole et industriel inconnus jusqu'à ce jour. On pourrait encore, et avec infiniment de raison, faire de Matane un port pour l'expédition des bestiaux en Europe. On aménagerait à cet effet un vaste pâturage dans le voisinage du fleuve, où les bestiaux resteraient un certain nombre de jours, et d'où l'on pourrait les diriger sur l'Europe, reposés de toutes leurs fatigues et dans un état de santé parfait. Enfin, grâce aux améliorations et aux perfectionnements apportés à son port, Matane deviendrait aisément l'escale où les steamers transatlantiques prendraient ou déposeraient leurs malles, et comme Matane est à vingt lieues de Rimouski, on se trouverait à gagner entre trois et quatre heures pour l'expédition et la récep-

tion des malles. Tous les capitaines de navires océaniques, qui stationnent à Matane, s'accordent à dire que la construction d'un embranchement aboutissant à cet endroit, amènerait nécessairement la création d'un havre maritime, la prolongation de la navigation jusqu'au mois de décembre et son ouverture avant la fin de mars.

Il y a actuellement à Matane, indépendamment des scieries et des moulins pour la confection des rouleaux, fuseaux ou bobines, dont les produits s'exportent directement en Europe, diverses industries naissantes, entre autres des tanneries, une filature, etc., etc., lesquelles recevraient, par la création d'un chemin de fer, une impulsion extraordinaire.

En dehors de ces considérations, on peut en faire valoir une autre qui a bien elle aussi son importance, je veux parler de Matane comme station d'eau. On y verrait certainement tous les étés une affluence énorme de visiteurs, cet endroit possédant tous les attraits imaginables et tous les avantages pour un séjour même prolongé, pour les bains, pour la pêche, pour les excursions, pour les promenades sur l'eau ou le long du fleuve ou dans l'intérieur, enfin tout ce qui est de nature à attirer et à retenir l'habitant des villes.

Ce n'est certainement pas là une considération à dédaigner, quand ce ne serait qu'au point de vue des bénéfices qu'en retirerait l'embranchement projeté, sans compter que l'accomplissement de ce que je viens d'énumérer en détail, non seulement donnerait à toute cette partie du pays une vie nouvelle et un accroissement extraordinaire, mais contribuerait par dessus tout à retenir chez eux les enfants du sol, ce qui est le premier objet que nous avons en vue.

Aujourd'hui, quoiqu'il se fasse aussi de Matane une émigration encore trop considérable, hélas ! de nos compatriotes, on s'en plaint moins cependant que dans les autres parties du comté, parce qu'il y a là, heureusement, des industries locales qui retiennent bon nombre de gens, et s'il en part néanmoins beaucoup trop, il en revient un nombre à peu près égal, et les effets du fléau se trouvent combattus pied à pied.

La principale industrie de Matane est celle du bois, et le bois exploité consiste principalement en cèdre, épinette et bouleau. C'est avec ce dernier qu'on fait des rouleaux, que l'on expédie directement en Europe.

Il y a à Matane deux moulins consacrés à cette industrie. On en trouve également dix milles plus bas, à Sainte-Félicité ; plus bas encore, et jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts, on voit MM. Russell & Cie, propriétaires d'un des deux moulins de Matane et de Sainte-Félicité, en posséder d'autres au Cap à la Baleine, au Ruisseau à Sam et au Cap Chat, M. Charles Bertrand aux Capucins, à la Rivière à la Martre et à Sainte-Anne-des-Monts, où M. Théodore Lamontagne en exploite également quelques-uns.

Le bouleau est apporté l'hiver de la forêt et travaillé le printemps seulement. Aussitôt qu'il est prêt, il faut l'expédier sur le champ, parce que, le mois de juillet passé, le bouleau « sûrit » comme on dit à Matane, ses extrémités bleuissent et il perd une grande partie de sa valeur. Il ne peut donc servir qu'à l'exportation, en l'absence d'un chemin de fer, ou bien il faut l'expédier, en goëlette, de bonne heure l'été, ce qui est tout à fait insuffisant.

De son côté, M. Price fait une quantité considérable de madriers d'épinette pour l'exportation ; de même beaucoup de cèdre

et une quantité comparativement inférieure de pin.

Le cèdre est le bois qu'exploitent principalement les marchands de Matane. M. Joseph Levasseur, un des négociants les mieux posés de l'endroit, me disait qu'il en avait fait l'année dernière pour sept cents piastres et que les autres marchands de position égale en avaient fait à peu près autant. Mais encore ici faut-il que ce bois soit expédié par goëlettes ; ce qui est une cause de diminution dans ce commerce, une cause de retards et de détérioration sérieuse dans la valeur de cet article. Il arrive que, vers le milieu de l'été, le marché baisse et la moitié du cèdre confectionné reste aux mains des marchands jusqu'au printemps suivant, après avoir perdu beaucoup de sa valeur par la sécheresse et les accidents de température ou autres qui surviennent.

On calcule qu'il s'est fait à Matane l'hiver dernier environ 125,000 pieds de cèdre pour le commerce local, et quatre à cinq millions de pieds de bouleau pour l'exportation. S'il y avait un embranchement de chemin de fer, l'exploitation du cèdre ne tarderait pas à tripler pour le moins. En l'état actuel, les négociants de Matane, qui font de bonnes affaires comparativement, mais qui ne sont pas, après tout, des millionnaires, sont obligés de faire de fortes avances de provisions et de matériaux aux hommes qui travaillent dans les chantiers, l'automne et l'hiver, et d'attendre ensuite à l'été suivant pour rentrer dans leur déboursés. Il est donc évident que s'ils pouvaient expédier leur cèdre, l'hiver, ou bien le vendre sur les lieux, ils en feraient énormément plus. Les négociants de Matane font également, quantité d'épinette équarrie, quarante mille pieds en moyenne, qu'ils expédient aussi à Québec, toujours par goëlettes. Il faut que l'épinette soit montée au printemps ; autrement elle perd de sa valeur, aussi

bien que le cèdre. Disons la même chose du bardeau, dont on pourrait faire une exploitation en quelque sorte illimitée ; mais toujours, il faut attendre à l'été, et encore là, pour un commerce très restreint, puisqu'il n'y a à Matane que quatre goëlettes qui peuvent servir au transport du bois, sans compter tous les obstacles et les empêchements qui résultent de la mauvaise saison et d'une foule d'autres choses dont la navigation fluviale se trouve embarrassée. Il résulte donc pour Matane, de l'absence d'un embranchement de chemin de fer, malgré l'activité de la population et quelques industries locales, une infériorité déplorable, comparativement aux centres également bien situés des autres provinces.

En arrière du village proprement dit, jusqu'à fort loin dans l'intérieur, le long de la rivière, s'étend une petite vallée, qui pourrait contenir une dizaine de paroisses ; or, il n'y en a qu'une couple d'établies, parce que les cultivateurs n'ont pas un marché suffisant pour leurs produits ou pour le bois. Si les cultivateurs pouvaient être certains de réaliser des bénéfices en proportion de leur travail, ils paieraient eux-mêmes au comptant tous leurs achats ; le commerce local recevrait une impulsion extraordinaire, l'élevage deviendrait une source de richesse, on pourrait établir des filatures et, les travaux du havre aidant, toute la population de Matane, qui est remarquablement éveillée, entendue et active, trouverait de l'occupation et des profits à réaliser toute l'année ; non seulement elle ne serait plus appauvrie et diminuée par l'émigration, mais encore elle augmenterait considérablement et rapidement.

Encore ici, les patates ne se vendent que vingt centins le minot, quand elles se vendent cinquante et soixante centins dans le

voisinage de l'Intercolonial, et malgré tout, des habitants de Matane y font quelque profit. Que serait-ce donc s'ils les vendaient trois fois plus cher et s'ils étaient assurés d'en vendre trois, quatre et cinq fois plus, comme cela se fait à Sainte-Flavie et à Sainte-Luce ?

On m'a cité, pendant mon passage à Matane, un exemple entre cent autres, des richesses naturelles qui abondent dans ce pays et qui, convenablement exploitées, formeraient un total important. La contrée, en arrière de Matane, renferme quantité de lacs, dont le plus grand nombre fourmillent de poisson. L'été dernier trois excursionnistes s'étant rendus au lac Taouagadec, à vingt-cinq ou trente milles en arrière du fleuve, en revinrent avec cent neuf douzaines de grosses truites pêchées à la ligne, dans l'espace de trois jours. Ils en remplirent neuf grands sacs et les envoyèrent vendre tout le long du chemin, jusqu'à Rimouski, soixante milles plus haut.

Cet exemple que je cite n'est sans doute pas d'une grande importance, mais il fait partie d'un ensemble dont l'importance est énorme, et il n'est pas hors de propos d'ajouter aux considérations majeures et déterminantes, certaines considérations secondaires, qui sont propres à rappeler au public combien nous avons dans notre pays, décimé qu'il est par un fléau que les gouvernements eux-mêmes ont fait souvent de leur mieux pour propager, combien, dis-je, nous avons dans ce pays de richesses naturelles inexploitées, dédaignées ou même inconnues.

J'ai maintenant fini, monsieur le Premier, de vous énumérer en détail les raisons nombreuses et décisives qui militent en faveur de la construction aussi rapide que possible d'un embranchement de l'Intercolonial, entre Saint-Octave-de-Métis et Ma-

tane. Malgré les efforts réitérés de M. le docteur J. B. R. Fiset, député du comté aux Communes, et une pétition signée par au moins la moitié des membres du Parlement, tant conservateurs que libéraux, le gouvernement fédéral a fait invariablement la sourde oreille et n'a pas jugé à propos jusqu'à présent de faire plus, en faveur de l'embranchement de Matane, que d'accuser réception, le 28 février 1889, du mémoire présenté par le docteur Fiset et de la pétition qui accompagnait ce mémoire.

Vous seul, monsieur le Premier, reconnaissant de suite l'importance d'une pareille entreprise, à la lecture d'un exposé de faits, très sommaire, que vous a adressé le député de Rimouski, le 21 mai 1888, avez résolu de donner au projet tout l'appui possible et avez fait consentir par l'Assemblée Législative de Québec, à la Compagnie organisée pour la construction du dit embranchement, une subvention de dix mille acres de terre par mille.

Je crois savoir, monsieur le Premier, qu'un des projets patriotiques que vous nourrissez de prédilection, est la construction d'un chemin de fer qui entourerait la péninsule de Gaspé dans sa partie la plus colonisable, c'est-à-dire à une certaine distance du rivage, de l'autre côté de la chaîne des Chikchak ou Monts Notre-Dame. Or, l'embranchement de Matane serait pour ainsi dire le point de départ obligé du chemin de fer de ceinture Gaspésien.

Comme je l'ai dit ci-dessus, le meilleur ou plutôt l'unique passage à travers les Chikchak est offert par la rivière Matane. On pourrait, grâce à ce passage, et une fois parvenu sur le versant méridional des Monts Notre-Dame, construire le chemin de ceinture en ligne presque directe jusqu'au bassin de Gaspé, de là contourner la Péninsule et venir raccorder le chemin de ceinture au chemin de fer de la Baie des Chaleurs. Ce qui n'empêcherait

pas de relier directement le chemin de ceinture à la vallée de la Métapédia, par un embranchement partant des environs de la rivière à la Truite et aboutissant à Amqui ou à Causapscal, sur l'Intercolonial.

Sans doute un avenir prochain nous apportera la réalisation de cette idée féconde. Grâce au développement des communications, non seulement la surface de notre pays prendra un aspect nouveau, mais l'esprit lui-même de la population recevra comme une nature nouvelle, se sentira poussé par un souffle puissant et animé d'une énergie inconnue.

J'ose espérer, monsieur le Premier, que la lecture du présent rapport contribuera pour une part, quelque minime qu'elle soit, à l'accomplissement des projets auxquels vous avez assuré votre généreux concours, en même temps qu'il vous assurera, en échange, la reconnaissance et l'appui d'une nombreuse et vigoureuse population.

ARTHUR BUIES.

Rimouski, 5 octobre 1890.

03

RAPPORTS SUR LES COMTÉS DE RIMOUSKI ET DE MATANE.

Premier ministre de la province de Québec.

L'état avancé de la saison, des pluies fréquentes, ou bien des froids prématurés, accompagnés de brouillards intenses qui se

répandaient au loin sur les campagnes, en les dérobant aux regards, m'ont empêché de compléter, pour cette année, l'étude que j'avais entreprise sur l'intérieur des comtés de Rimouski et de Matane.

Trois fois je me suis mis en route, pour visiter la partie supérieure du comté de Rimouski, en arrière des paroisses de Saint-Simon et de Saint-Fabien, et trois fois j'ai dû revenir sur mes pas, à cause de l'impraticabilité des chemins et de l'impossibilité où le mauvais temps me mettait de me rendre compte des lieux.

Néanmoins, ces trois tentatives, toutes désagréables et quelque peu coûteuses qu'elles aient été, sont loin d'avoir été négatives et de ne m'avoir pas offert quelques nouveaux matériaux à recueillir. Notre pays est si peu connu, surtout de nous-mêmes, que des endroits comparativement rapprochés nous semblent comme autant de découvertes faites à chaque pas que nous faisons. Cela est inévitable dans un pays jeune, où de nouvelles paroisses, de nouvelles missions et de nouveaux groupes de colonies se fondent tous les ans, mais il n'en est pas moins vrai que nous manquons des éléments essentiels, des bases géographiques nécessaires pour diriger le voyageur qui veut étudier et reconnaître avec fruit les régions qu'il parcourt. Il est obligé de s'en rapporter aux renseignements la plupart très vagues, souvent incorrects, souvent contradictoires qu'il recueille en passant. La surface du pays n'ayant été encore que très imparfaitement étudiée, les cartes monographiques n'existant pas, on se trouve sans boussole et sans bases d'appui. Il faut tout créer soi-même au fur et à mesure que l'on avance, rectifier même les renseignements que l'on obtient et se faire une carte toute personnelle, laquelle a le défaut grave de ne pouvoir être suivie par le

lecteur. Des expéditions comme celles que j'entreprends devraient être conduites jusqu'à un certain point scientifiquement, de manière à présenter comme autant de monographies distinctes et sûres de chaque région, de chaque comté, mais il est impossible, avec nos ressources actuelles, de songer à exécuter un plan de cette étendue et de cette perfection ; aussi devons-nous nous contenter d'exposer, avec toute l'attention et tout le scrupule possibles, ce que nous voyons, et d'en tirer le meilleur parti pour l'instruction préparatoire de nos compatriotes.

Vous avez pu voir dans mes précédents rapports, monsieur le Premier, l'importance et les perspectives d'avenir des deux vastes comtés de Rimouski et de Matane ; et cependant, on ne les connaît encore que très imparfaitement ; il y reste encore de vastes étendues inexplorées et absolument lettre-morte, non seulement pour le public, mais encore pour l'homme d'étude. Il n'y a pas lieu de remonter au delà du siècle actuel pour trouver l'origine des plus anciennes paroisses du comté de Rimouski, le plus ancien des deux. Je me rappelle un temps où les paroisses de Saint-Simon et de Saint-Fabien, aujourd'hui si bien établies et si populeuses, n'avaient pas entre elles seulement un chemin voiturable. Pour aller de l'une à l'autre il fallait « faire portage, » absolument comme entre deux lacs et les gens qui s'aventuraient dans cette région encore primitive et inculte, étaient obligés de faire deux lieues à pied, à travers le bois, sur un chemin de pontage ou de pieux disposés transversalement, au milieu d'une savane pleine de fondrières. On n'y allait qu'avec des voitures grossières, on enlevait une partie des bagages qu'on portait sur son dos, souvent même il fallait dételer pour pouvoir conduire les chevaux et les voitures par des sentiers moins marécageux, et lorsque l'on arrivait, avec peine et misère, aux premières maisons

des deux paroisses naissantes, la journée était faite et l'on n'avait plus qu'à songer au repos.

Aujourd'hui bois, savanes et fondrières ont disparu, un beau chemin parcourt ces lieux jadis inabordables ; la culture est partout en plein rapport ; les champs se touchent sans interruption et l'on se croirait au milieu des plus anciennes campagnes du pays.

Àdeux pas de la route passe le chemin de fer Intercolonial, qui permet aux habitants d'expédier leurs produits sur place, et, en arrière, s'étendent cinq à six rangs de concessions, rattachées au chemin principal par différents chemins de colonisation.

De nouvelles paroisses se sont établies dans l'intérieur, et, à certains endroits, entre les comtés de Rimouski et de Témiscouata, on trouve des paroisses qui atteignent presque la frontière du Nouveau-Brunswick. L'accès en est facile, quoique le pays soit d'aspect montagneux ; mais, nous l'avons dit déjà, il n'y a pas à proprement parler de chaînes de montagnes sur la rive sud du Saint-Laurent, mais simplement des élévations plus ou moins considérables, que la charrue peut attaquer avec succès. Il faut en exempter cependant, de temps à autre, certains endroits où la nature s'est livrée à des caprices surprenants et où elle a imprimé le cachet de fantastique grandeur et d'apparence formidable qui est propre à notre pays. C'est ainsi que la paroisse de Saint-Fabien, ici même où nous sommes, s'est dérobée à la vue du fleuve Saint-Laurent et comme protégée contre lui par une énorme masse de rochers, de cinq à six cents pieds de hauteur, qui bordent tout le littoral, qui tombent perpendiculairement dans le fleuve, suivant les formes les plus variées et les plus saisissantes, et que l'on a appelés pour cette raison les « murailles de Saint-Fabien. » Qui-

conque n'a pas vu les murailles de Saint-Fabien ne connaît pas l'une des structures granitiques les plus grandioses de notre pays, et cependant, aucune description n'en a encore été donnée, aucune mention n'en a été faite, si ce n'est dans un rapport accompagné de plans descriptifs, qu'avait élaboré jadis monsieur Michaud, ingénieur au service du gouvernement fédéral. Malheureusement, ces rapports et ces plans ont été détruits dans l'incendie qui a consumé la bibliothèque provinciale en 1883, et nous avons perdu ainsi le seul document contenant des notions techniques et positives sur ce que nous pourrions appeler l'un des phénomènes de la nature canadienne.

Cette énorme masse de rochers granitiques, superposés, interrompt brusquement la ligne des campagnes qui se suivent à peu près régulièrement sur la rive sud du fleuve. On dirait que tout l'effort des phénomènes éruptifs, ailleurs retenu et comprimé sur cette rive, s'est concentré sur ce point, et a fait explosion, de manière à rejeter de la poitrine du globe tout ce qui l'embarrassait et la resserrait. Quand on contemple, en passant sur le fleuve, cette rangée formidable de titans de pierre, qui semblent présenter un front de bataille inattaquable, on ne peut se défendre d'une sorte de terreur mystérieuse, de ce serrement d'âme inéluctable qu'on éprouve au pied des hautes montagnes qui nous dominent, nous écrasant de toute leur hauteur et ont l'air de vouloir nous attirer sous leur masse. On se sent comme incapable de jamais y pénétrer ou même de les aborder. Où peut-il y avoir un rivage accessible au bas de ces monts farouches, de ces caps dressés à pic, sombres et menaçants, enveloppés d'une ombre impénétrable ? Y a-t-il là un endroit que l'homme puisse librement fouler du pied, sur cette grève qui semble invisible ? Mais cependant, que l'on domine un instant la première impression, la première sensation

de terreur ou d'éloignement, et que l'on ose approcher ; les plus agréables et les plus ravissantes surprises vous attendent. Dépouillant à demi leur physionomie sauvage, les monts semblent vous accueillir et vous offrir un asile dans les nombreuses baies et criques qui découpent leurs flancs ; les formes gracieuses de ces baies, leurs contours riants et lumineux, éclairés d'un jour d'été, resplendissants dans leur parure de verdure fraîche, offrent le plus attrayant des contrastes ; on dirait des sourires d'enfants sur des figures de monstres.

Les innombrables accidents de terrain font naître les imprévus les plus saisissants, les aspects pittoresques les plus variés et les plus inattendus. Loin d'être inaccessibles, les rivages s'abaissent doucement et harmonieusement sous les pas ; en arrière d'eux parfois se dessinent de légères et flexibles croupes, comme des veines gonflées de la terre ; ce sont des coteaux, de quelques mètres à peine de hauteur, d'un admirable dessin, qui offrent leurs sommets arrondis à la demeure de l'homme et se prêtent avec la plus grande docilité à la culture. D'autres fois les montagnes, laissant entre elles de tranquilles et larges intervalles, permettent au terrain de s'étendre librement et de former de véritables petits champs, où quelques hommes isolés, vivant de pêche et d'un peu de travail agricole, ont déjà fait mûrir des moissons. Un beau chemin contourne le rivage aux innombrables détours, dont chacun d'eux offre subitement un spectacle nouveau : tantôt ce sont des îlots qui émergent brusquement du sein d'une petite baie jusque là cachée par les reliefs du terrain ; tantôt ce sont des caps énormes qui apparaissent comme rejetés violemment du sein de la terre et que le regard n'avait pas encore aperçus. Ces caps, entre autres le cap à l'Orignal, célèbre parmi les navigateurs, se voient de très loin sur le fleuve ; ils prennent

la forme d'une ligne demi circulaire de mornes, toutes plus hérissées les unes que les autres, mais, sur terre ; on ne les aperçoit que lorsqu'on est pour ainsi dire sur le point d'en être écrasé. Dans les entrailles mêmes de cette bordure formidable de montagnes qui semble, de loin, n'avoir aucune interruption ni aucune variété d'aspect, la nature a creusé la baie la plus admirable, la plus parfaite et la plus attrayante, dans son pittoresque sauvage et grandiose, que l'œil puisse contempler. C'est la baie des Ha ! Ha ! qui a tiré son nom sans doute du cri d'admiration poussé par les premiers hommes qui l'entrevirent. Cette baie a près d'un mille de longueur, sur une largeur d'environ un demi mille. Elle est absolument sauvage, quoique offrant le plus sûr et le plus charmant des asiles.

Au delà du rivage où elle s'arrête, les montagnes entr'ouvertes pour lui donner passage ne se referment plus ; elles laissent entre elles, au contraire, un large espace découvert qui se prolonge jusqu'à un autre rivage plus éloigné. C'est là que sont les plus beaux champs et les plus pittoresques endroits d'habitation de ce singulier coin de terre. Tout cet espace est remarquablement plat, rayé seulement d'un coteau peu elevé, que l'on dirait s'être formé là tout exprès pour recevoir de pittoresques maisons de campagne et pour offrir à leurs habitants une vue plus étendue et plus complète de la nature environnante. On est porté à croire que cet espace était autrefois entièrement recouvert par les eaux ; mais laissons aux géologues à faire cette hypothèse, et disons en termes de simple voyageur, familier avec les beautés naturelles de son pays, qu'il n'est pas d'endroit qui offre à la villégiature un charme et un attrait comparables à celui qu'offre la Baie des Ha ! Ha ! de Saint-Fabien, encore si peu connue et pourtant si digne d'être chantée par les premiers des bardes. Le nom de « Baie des

Ha ! Ha ! » a été étendu à toute la région que nous venons de dépeindre, et l'on dit communément « aller à la Baie des Ha ! Ha ! » et non pas aller aux « Murailles » de Saint-Fabien. Cela présente un inconvénient, parce que les voyageurs et les touristes du continent américain sont bien plus familiers avec la Baie des Ha ! Ha !, qui est formée par la rivière Saguenay, et qui est bien plus considérable, mais infiniment moins pourvue de beautés naturelles que celle de Saint-Fabien. Celle-ci, une fois bien connue, deviendra immanquablement un rendez-vous favori des familles en villégiature. Quelques-unes déjà y sont venues ces années dernières, mais l'éloignement, la difficulté des communications les ont détourné d'y revenir. De la grande route de Saint-Fabien à la baie des Ha ! Ha ! il n'y a en effet qu'un chemin grossier, escarpé et rocailleux. Deux voitures ne peuvent s'y rencontrer, et à peine une voiture seule peut-elle manœuvrer sans accident dans la côte remplie de cailloux qui mène au rivage. Il a été question récemment de construire un embranchement de chemin de fer partant de la station du Bic, paroisse voisine de Saint-Fabien, et allant aboutir à la Baie des Ha ! Ha ! en suivant le littoral du fleuve, à une courte distance ; ce projet, je le crois, recevra son exécution peut-être avant longtemps. À nous il appartenait de faire connaître au public un des sites les plus enchanteurs de notre pays ; à nous il appartient d'y appeler les familles qui cherchent avant tout à jouir, dans leur villégiature, de ce que le paysage canadien offre de plus noble et de plus grandiose, et nous profitons avec empressement de l'occasion qui nous est offerte de faire une réclame patriotique qui apporte un charme réel à nos devoirs de profession.

Les deux paroisses de Saint-Fabien et de Saint-Simon forment l'extrémité supérieure du comté de Rimouski. En arrière de cette

dernière s'étend l'intéressante paroisse de Saint-Mathieu, qui n'est constituée que depuis vingt-quatre ans et qui parait avoir un bel avenir devant elle, grâce à l'excellence de ses terres, à la beauté de son site, aux importantes carrières de pierre rouge qu'elle renferme, et dont l'exploitation est à peine entamée, grâce enfin à l'admirable lac qui la traverse à peu près dans toute sa longueur, lac depuis nombre d'années célèbre parmi les sportsmen et reconnu comme l'un des plus beaux et l'un des plus poissonneux de la province, (à ce dernier titre, il semble, inépuisable), et dont il serait facile de faire une source d'alimentation locale assez profitable pour donner des moyens de subsistance à bon nombre de personnes. Le lac Saint-Mathieu se décharge dans la rivière dite du « Sud Ouest, » qui se jette dans le fleuve à l'entrée du Bic, après une course extrêmement capricieuse d'environ une vingtaine de milles, navigables sans interruption. Cette paroisse est remarquablement douée au point de vue de la fertilité de ses terres, de sa situation et du caractère particulier de sa physionomie, qui semble toute empreinte de vigueur et d'originalité. Qui a vu le lac Saint-Mathieu en garde longtemps le souvenir. Il est certains traits de physionomie qui, quoique aperçus souvent comme à la dérobée, laissent dans la mémoire une empreinte qui se dessine et s'accentue de plus en plus avec le temps ; le lac Saint-Mathieu est de ceux-là, comme le Témiscouata, comme le Témiscamingue, comme le lac Archambault dans les cantons du nord de Montréal, comme le lac Saint-Jean enfin, pour ne mentionner que les privilégiés. Leur aspect donne à l'esprit et au cœur une jouissance réelle, et quand on ne les a plus sous les yeux, la pensée, s'y reporte d'elle-même avec plaisir et l'on aime à les dépeindre pour en ressusciter et en rafraîchir l'image.

Malgré tous ces avantages la paroisse de Saint-Mathieu n'a pas rapidement progressé ; accusons-en encore ce lamentable fléau de l'émigration, qui décime toutes nos campagnes d'un bout à l'autre de la province. Néanmoins, ce fléau tend à diminuer quelque peu dans la paroisse de Saint-Mathieu ; la population s'y élève actuellement à près de mille âmes, mais les jeunes gens, malheureusement, y manifestent un goût de moins en moins prononcé pour la culture ; ils préfèrent le travail des fabriques, ils s'en vont au loin et la paroisse, privée de ses plus robustes éléments, ne peut que grandir avec lenteur et ne se développe pas en raison des nombreux avantages, qu'elle possède.

04

LA RÉGION DE TÉMISCOUATA

Transportons-nous maintenant, sur un autre théâtre, dans le voisinage immédiat de celui où nous sommes, mais d'une importance bien autrement considérable et dont les conditions de progrès sont telles que nous allons y voir surgir, dans une région encore relativement déserte, toute une nouvelle petite province incorporée dans l'ancienne, comme on le voit à l'heure présente au lac Témiscamingue et comme on l'a vu naguère au lac Saint-Jean ; je veux parler de l'arrière-pays du comté de Témiscouata qui confine, sur une ligne très étendue, à la province du Nouveau-Brunswick et touche presque aux terres de l'État du Maine.

Le comté de Témiscouata occupe une large place dans le domaine national. Il a vu naître et grandir, sur le littoral du fleuve, un endroit destiné, par sa situation géographique et le concours

des circonstances, à devenir une ville commerciale de premier ordre. Cet endroit c'est Fraserville, encore appelé Rivière-du-Loup, du nom de la rivière qui y débouche en se précipitant par une succession de cascades. Pendant bien longtemps le comté de Témiscouata n'a pas compté d'établissements en arrière des anciennes concessions seigneuriales, mais depuis la création du chemin de fer Intercolonial, et surtout depuis que la rivière Saint-Jean, qui sépare le Nouveau-Brunswick du Maine, a vu se porter sur ses bords une nombreuse population de Canadiens-Français, il s'est vite établi une communication en quelque sorte ininterrompue entre la partie intérieure du comté et le littoral. Les deux parties sont venues pour ainsi dire l'une au devant de l'autre, les paroisses canadiennes de la rivière Saint-Jean s'efforçant de jour en jour d'augmenter leurs relations avec la Rivière-du-Loup et celle-ci, de son côté, cherchant à s'étendre de plus en plus en arrière au fur et à mesure des besoins de la colonisation. Cet effort réciproque pour arriver à une ligne de communication non interrompue eut bientôt déterminé l'établissement de plusieurs petits groupes colonisateurs dans les endroits les plus favorables. Ces petits groupes ont formé aujourd'hui des paroisses qui sont au nombre de sept à huit et qui s'étendent, avec de légères interruptions, il va sans dire, entre Fraserville et Edmundston, chef-lieu du comté de Madawaska, dans le Nouveau-Brunswick. Le développement de la région de Témiscouata va s'accentuer surtout maintenant que le nouveau chemin de fer, construit entre Fraserville et Edmundston, est entré en plein fonctionnement. Ce n'est pas que les nouvelles paroisses, qui se trouvent sur le parcours de la ligne, puissent apporter un contingent considérable au développement de cette région ; non, ces paroisses ne se distinguent guère par la fertilité de leur sol et leurs perspectives

sont limitées, mais c'est que la nouvelle ligne, qui a nom « Chemin de fer Témiscouata », met toute cette contrée en relations directes et quotidiennes avec le Nouveau-Brunswick et les États-Unis.

Jadis, il y a plus d'un demi siècle, le gouvernement impérial, voulant faire parvenir aussi rapidement que possible, l'hiver, des troupes d'Halifax à Québec, fit ouvrir une route militaire qui a été longtemps la seule voie de communication, à travers les forêts du Témiscouata, jusqu'au Nouveau-Brunswick. En même temps on cantonnait les troupes dans différentes stations le long de la route, entre autres à un endroit appelé « Fort Ingalls », à six milles du lac Témiscouata, où l'on voit encore les restes d'une construction où cent hommes de troupes étaient casernés, en même temps qu'on en installait cent autres à « Sainte-Rose du Dégelé », à l'autre extrémité du lac Témiscouata. Les Américains, de leur côté, élevaient des casernes quarante milles plus loin, au fort Kent, à l'endroit où la « Fish River » débouche dans la rivière Saint-Jean. Cet état de choses dura jusqu'en 1842, époque à laquelle la Grande Bretagne céda aux États-Unis, par le traité d'Ashburton, une grande partie du Nouveau-Brunswick, sur la rive méridionale de la rivière Saint-Jean. Non seulement on avait établi çà et là, le long de la route, des postes, mais le gouvernement canadien logeait quelques familles auxquelles il fournissait une certaine quantité de provisions, à peu près comme on le fait aujourd'hui dans les différents phares construits sur le Saint-Laurent ; les voyageurs, qui allaient du Canada au Nouveau-Brunswick et, vice-versa, arrêtaient à ces postes, y mangeaient et y couchaient moyennant une légère redevance, et, même, ne payaient rien du tout lorsqu'ils apportaient leurs propres provisions. Le père Antoine Dumont, le plus ancien habitant de cette

contrée, qui a le premier fait un défrichement à Sainte-Rose, en 1837, est précisément un de ceux qui ont tenu jadis un de ces postes-là.

Il n'y a eu pendant longtemps, dans l'endroit appelé aujourd'hui Sainte-Rose, qu'une seule habitation, la sienne. Son plus proche voisin s'abritait dans une cabane à neuf milles de lui. Douze milles plus haut demeurait un nommé Georges Doll, dont la principale fonction était de baliser le lac Témiscouata, l'hiver, afin que le postillon, qui portait la malle tous les quinze jours, et les voyageurs pussent trouver leur chemin. L'ancienne route militaire avait été grossièrement pratiquée dans la forêt ; on n'y passait, l'été, qu'entre la Rivière-du-Loup et le lac Témiscouata, une distance d'environ cinquante milles, que l'on mettait trois jours à parcourir. À partir du lac jusqu'à Edmundston on allait en canot par la rivière Madawaska, laquelle porte les eaux du lac dans la belle et puissante rivière Saint-Jean, trente milles plus loin. Ce voyage en canot se faisait le plus aisément et le plus agréablement du monde, dans une rivière qui n'a pas de rapides et dont les rives très basses et néanmoins très pittoresques forment les contours d'une vallée étroite et remarquablement fertile. On avait cependant un portage à faire, mais cela était à l'arrivée même à Edmundston, que l'on a pour cette raison appelé le « Petit Sault » ; c'est un rapide d'une allure modeste, par lequel la Madawaska se jette dans la rivière Saint-Jean. Il arrivait même autrefois que l'on sautait le rapide, sans plus de façon. À cet endroit, longtemps appelé le « Petit Sault » et aujourd'hui Edmundston, il n'y avait qu'une seule et unique maison, habitée par un nommé Bélanger. Cinq milles plus bas, là où s'étend aujourd'hui la grande et florissante paroisse de Saint-Basile, sur la rive New-Brunswickoise, en face de l'État du Maine, il n'y avait qu'un

mille et demi de chemin praticable et l'on ne voyait que des canots à la porte de l'église, le dimanche.

L'ancienne route militaire n'avait pas tardé à devenir insuffisante pour les relations de plus en plus nombreuses qui s'étaient établies entre les habitants de la Rivière du-Loup et les gens de Madawaska, comme on les appelait alors. Cette route, du reste, n'avait été ouverte, à proprement parler, sur le territoire de l'ancienne province du Bas-Canada, qu'entre la Rivière-du-Loup et la tête du lac Témiscouata. Elle avait été faite en outre un peu au hasard, sans tracé préliminaire, et présentait bien des longueurs et bien des détours inutiles. Il s'agissait donc de la rectifier, de la mettre en bon état et, en outre, de la prolonger jusqu'aux établissements canadiens de la rivière Saint-Jean.

C'est ce que le gouvernement entreprit vers 1860. Il fit construire ce que l'on appelle aujourd'hui le nouveau chemin de Témiscouata, qui n'est autre que l'ancienne route améliorée et rectifiée, pour des espaces plus ou moins considérables, et il l'étendit jusqu'à la frontière du Nouveau-Brunswick. Ce nouveau chemin fut entièrement fini et livré à la circulation en 1862. C'était une route admirable, par laquelle se faisait un immense commerce entre le pays de Madawaska et la Rivière-du-Loup ; celle-ci lui doit sa prospérité d'aujourd'hui et l'un des meilleurs arguments en faveur de la construction du chemin de fer de Témiscouata, lequel a été définitivement ouvert à la circulation, en 1889. Aujourd'hui l'on met environ trois heures pour faire le trajet, qui prenait autrefois trois jours, entre la Rivière-du-Loup et le lac Témiscouata. L'étendue de pays que l'on parcourt sur ce trajet est peu intéressante, nous sommes forcé d'en convenir. On voyage la plupart du temps dans une forêt appauvrie, au milieu

d'une nature sans caractère et sans relief, n'offrant rien qui mérite d'arrêter le regard du voyageur. C'est une succession monotone de hauteurs et de ravines misérablement boisées, de rochers granitiques à travers lesquels on a dû faire des coupes nombreuses pour faire passer la voie, et qui, de temps à autre, prennent l'importance de véritables petites montagnes aux sommets dénudés, aux épaules et aux flancs couverts à peine d'une végétation rachitique, ressemblant à un vêtement usé qui s'échiffe en maints endroits. Çà et là on aperçoit des défrichements ; ces espaces taillés en pleine forêt ne présentent à la vue que des souches calcinées qui alternent avec de larges roches, aux assises inébranlables, et qui ne laissent que peu de place à la charrue pour attaquer le sol. La forêt était belle et profonde jadis, mais la spéculation et l'âpreté avide des marchands de bois l'ont dévastée ; sans compter le mal qu'ont fait les incendies ; mal tel que la forêt, dévorée jusqu'aux racines, n'offre souvent aux regards que de longues étendues, où d'innombrables squelettes d'arbres consumés, noircis, dépouillés de leurs branches, n'attendent plus que le coup que leur donnera la main de l'homme pour choir sur le sol. Cependant, la forêt revêt encore de temps en temps quelque reste de son ancienne splendeur et l'on a quelques minutes d'illusion en la parcourant, mais des rochers cagneux, des hauteurs dures, âpres et raides qui se superposent au loin, comme des rides sur une face desséchée, ne tardent pas à reparaître et à faire saillir leurs vilains traits sur cette nature contristée.

On traverse ainsi plusieurs paroisses, sans en soupçonner l'existence, la voie passant presque tout le temps soit dans le bois, soit à travers les rochers, soit le long de gorges ou de défrichements qui ne donnent guère l'idée d'une culture voisine, dans

un état quelque peu avancé. On passe Saint-Modeste, Saint-François, Saint-Honoré, et l'on arrive à Saint-Louis, dont on aperçoit l'église sur une élévation rocheuse, luttant au milieu de souches desséchées et dominant de quelques pieds une maigre ligne de maisons très éloignées les unes des autres, et arc-boutées sur le sol rugueux, comme pour se défendre contre la forêt qui les cerne de toutes parts. Mais ici le spectacle va changer promptement. Nous approchons de « Cabano », endroit où se trouvent les ruines de « Fort Ingall » et qui emprunte son nom à la rivière qui vient y déboucher dans le lac Témiscouata. La forêt s'épaissit le long de la ligne, elle se charge de feuillages, elle dresse ses robustes troncs et découvre ses vastes épaules ; on retrouve enfin les types majestueux des bois canadiens et l'on s'explique l'existence de ces moulins à scie et de ces chantiers que l'on a aperçus à la dérobée le long du trajet, et qui n'en sont pas moins les débitants d'une quantité énorme de matière première, les facteurs d'une très considérable industrie.

Quoique l'endroit où nous nous trouvons s'appelle Cabano, la station porte le nom de Fort Ingall et nous sommes toujours dans la paroisse de Saint-Louis de Ha ! Ha ! Nous découvrons le beau, l'admirable lac Témiscouata, dont nous côtoyons les bords, sur un trajet de plus de quinze milles, en passant par de nombreuses coupes pratiquées dans le roc vif, et en faisant un nombre infini de détours, suivant les sinuosités de la rive. Deux élégants hôtels, style moderne, frappent les regards. On ne s'étonne pas longtemps de les voir construits dans ce lieu qui garde encore une physionomie toute primitive ; c'est que les touristes, les amateurs et les pêcheurs sont nombreux qui se rendent au lac Témiscouata, durant la belle saison. Nombreux étaient aussi les voyageurs qui s'arrêtaient à cet endroit, avant la construction du chemin de

fer. Cabano était un excellent poste pour tout ce monde-là ; mais aujourd'hui il a été détrôné en grande partie par Notre Dame du Lac, paroisse importante, la plus considérable paroisse de toute cette région. En quelques minutes nous y parvenons, après avoir parcouru la distance de sept milles qui sépare Fort Ingall de la station de Cloutier, sur l'extrême bord du lac.

Notre-Dame est bâtie sur une hauteur qui domine le lac Témiscouata et d'où la vue s'étend à peu près à une égale distance à gauche et à droite. C'est un des plus remarquables endroits de la province. Devant soi s'étale cette magnifique nappe d'eau que l'on dirait un fleuve majestueux, poursuivant tranquillement son cours entre des rives familières. Aux beaux jours de l'été le lac semble comme endormi dans le repos des âges, et reste immobile dans sa coupe profonde ; mais que le moindre vent l'agite, il s'irrite aussitôt et sur son vaste dos se dressent des ondes pressées, comme une crinière sur le cou d'un lion. Des deux côtés pas de montagnes, mais seulement des élévations plus ou moins hautes, et dans tout l'ensemble une harmonie sauvage et douce à la fois qui charme particulièrement le regard. L'une des rives seule est habitée, c'est la rive occidentale, celle où nous sommes, et qui renferme les paroisses de Saint-Louis, de Notre-Dame et d'une partie de celle de Sainte-Rose. L'autre rive est encore à l'état sauvage. C'est là que se trouve la seigneurie de « Madawaska », qui appartenait jadis aux héritiers Languedoc et qui est maintenant aux mains de différents propriétaires étrangers.

Les seigneurs de Madawaska ne tiennent pas à concéder leurs terres, parce qu'ils trouvent plus d'avantage à exploiter le bois qui s'y trouve. Toute cette rive est donc encore vierge de culture ; c'est à peine si l'on y voit, à de très rares intervalles, un toit isolé

sur le bord du lac. Cependant on distingue à quelques milles devant soi, à gauche, dans la direction de la partie supérieure du lac, une habitation d'une assez vaste apparence, au milieu de champs découverts. C'est la ferme solitaire de monsieur Lévite Therriault, à l'embouchure de la rivière « Touladi », le plus considérable de tous les cours d'eau qui se jettent dans le lac Témiscouata. Cette rivière est étonnamment poissonneuse ; on y prend en quantité du hareng d'eau douce, du touladi, espèce de truite grise qui pèse de cinq à six livres, et du « pointu », autre variété de truite inconnue généralement ailleurs. Beaucoup plus haut, bien au delà de ce que peut embrasser le regard, à la tête même du lac, débouche la rivière Ashberish qui, après avoir pris en passant les eaux de sept lacs, tributaires plus ou moins grands, les apporte au grand lac Témiscouata, qu'alimentent encore sur la rive ouest d'autres cours d'eau d'une importance secondaire, tels que la rivière Cabano, la rivière aux Perches et la rivière aux Lapins, ces deux dernières beaucoup plus petites que la Cabano.

Quant au lac Témiscouata lui-même, c'est une des beautés, une des gloires de la nature canadienne. Nulle part on ne peut le contempler aussi bien ni en embrasser une plus vaste surface que de la hauteur où s'élève la belle église de Notre-Dame, ou bien du belvédère construit au-dessus de l'hôtel Cloutier, rendez-vous élégant et fashionable des touristes, des sportmen et surtout des familles américaines, attirées de loin par la renommée toujours grandissante de ce ravissant séjour. Cet hôtel Cloutier est construit depuis environ sept à huit ans ; il n'est pas un touriste canadien, quelque peu digne de ce nom, qui ne le connaisse au moins de réputation. Son architecture élégante, son extérieur recherché et son apparence de bon ton et de confortable le signalent tout de suite à l'attention. Il fait saillie sur le bord du lac,

à cent cinquante pieds environ d'élévation, et offre sur le lac et sur la vaste campagne qui lui sert de cadre, une vue dont on ne peut se lasser, surtout si l'on s'arrête, pour en jouir, à l'heure où le jour expirant répand dans les bois ces demi-teintes et ces nuances tièdes qui leur donnent un charme mystérieux et infini.

Le lac Témiscouata a une longueur de vingt-sept à vingt-huit milles, sur une largeur d'un demi-mille en moyenne. Sa profondeur est énorme, en certains endroits même, inconnue ; on y a descendu la sonde jusqu'à sept cent cinquante pieds de la surface sans trouver de fond ; le Témiscouata a cela de commun avec son confrère le Témiscamingue, qui ne veut souffrir de comparaison sous ce rapport avec aucun autre lac au monde. Entre les deux « Témis » il est encore impossible de se prononcer et des sondages infaillibles pourront seuls décider dans l'avenir de cette grave question. Le lac est aussi lui extrêmement poissonneux, il est le rendez-vous favori des amateurs de pêche, en particulier des sportsmen américains, qui s'y rendent tous les ans en si grand nombre qu'une compagnie de capitalistes a décidé d'y construire l'an prochain, sur l'éminence la plus élevée, un autre grand hôtel ayant plus de cent pieds de longueur sur quarante de profondeur et trois étages de hauteur. On prend en abondance dans le lac de la truite, du touladi, du pointu, etc., et de la « queue d'anguille, » espèce de poisson qui se tient sur les fonds vaseux et qui pèse en moyenne de six à sept livres. On trouve aussi dans le lac du doré et du poisson blanc, pendant que sur la rive orientale, encore couverte d'épaisses forêts, les chasseurs trouvent abondance de perdrix, de lièvres, de chevreuils et de caribous.

Comme on l'a vu plus haut il n'y a pas de montagnes, à proprement parler, dans ce pays ; les hauteurs, plus ou moins échelonnées, plus ou moins distribuées çà et là ou retenues à la suite ou au-dessus les unes des autres, sont toutes cultivables ; disons plus, cette région entière, jusqu'à la rivière Saint-Jean, est d'une remarquable fertilité ; elle offre surtout un sol excellent pour les céréales, aussi y voit-on de belles et nombreuses cultures de blé et de sarrasin, outre que là où la charrue n'a pas encore pénétré, s'élèvent des forêts d'une grande valeur commerciale. La paroisse de Notre-Dame-du-Lac en particulier est remarquablement fertile ; c'est la plus considérable de toutes les paroisses de l'arrière Témiscouata, elle compte environ seize cents âmes, plusieurs concessions en parfait état de culture ainsi qu'une mission du nom de Saint-Eusèbe, qui ne contient pas moins de cinq cents âmes et dont le sol est renommé pour sa richesse, dans tout le pays environnant. On s'y plaint que les gouvernements précédents n'ont jamais voulu rien faire pour la colonisation, ni ouvrir des chemins, ni porter aide aux défricheurs ; aussi dit-on que, par suite de cet abandon funeste, la mission de Saint-Eusèbe n'a pas augmenté la moitié seulement de ce qu'elle aurait dû le faire, dans des circonstances plus avantageuses et avec l'aide d'un gouvernement soucieux du développement du pays.

La paroisse de Notre-Dame-du-Lac n'a pas plus de vingt-cinq ans d'existence ; elle précède sur la route du Nouveau-Brunswick la paroisse de Sainte-Rose-du-Dégelé, dont elle est séparée par une distance de neuf milles. Celle-ci est une toute nouvelle paroisse, érigée seulement depuis 1885 ; elle était auparavant une mission où s'élevait, pour les besoins du culte, une petite chapelle construite en 1869. Au bout de cette chapelle était ce que l'on appelait le presbytère, pauvre et chétive demeure de douze pieds

dans tous les sens, et ressemblant plus qu'à toute autre chose à une cabane de défricheur. Aujourd'hui ce modeste réduit est devenu la demeure du bedeau, la chapelle est restée la même, aussi pauvre qu'autrefois, avec cette différence que le curé actuel, monsieur Thibault, a réussi à l'agrandir un peu à l'intérieur en reculant un pan de mur, ce qui lui a donné de l'espace pour douze bancs de plus, chaque banc donnant un revenu de dix dollars. D'autre part, le digne jeune curé a fait construire un véritable presbytère dans lequel il est installé depuis deux ans. Il l'a bâti sans faire de répartition entre ses paroissiens, sans plan et avec l'aide seulement d'un ouvrier du nom de Nadaud. Chacun s'est empressé de l'aider dans son œuvre ; la compagnie du chemin de fer Témiscouata lui a fait parvenir gratuitement de la chaux, les paroissiens se sont imposé des corvées personnelles et, enfin, sir Hickson, le gérant de la compagnie du Grand Tronc, qui possède à peu de distance de là une superbe ferme de deux milles de largeur, où sa famille vient passer quelques semaines l'été, avec tout son train de maison, ses équipages et une suite nombreuse, a fait cadeau au curé de cinquante dollars pour son presbytère, ce qui ne l'empêche pas d'être un bon protestant. Sir Hickson, qui fait gagner beaucoup d'argent aux gens de l'endroit qu'il emploie à divers travaux sur sa ferme, a en outre fait don au curé d'une nouvelle cloche pour sa chapelle, en attendant qu'une église vienne au plus tôt la remplacer.

C'est ici le pays du sarrasin ; aussi le curé en reçoit-il près de deux cents minots par année pour sa dîme : cela est un chiffre considérable, dans une paroisse qui ne contient encore que huit cents âmes. Le curé perçoit en outre une dîme supplémentaire, qui s'élève au vingt-cinquième de tous les produits, c'est-à-dire qu'il reçoit, par exemple, le vingt-cinquième minot de patates, la

vingt-cinquième botte de foin, la vingt-cinquième livre de sucre, etc.

La paroisse de Sainte-Rose a douze milles de longueur sur six de profondeur. En arrière d'elle s'étendent de bonnes concessions, entre autres dans le canton Packington, où se trouve la mission de « Saint-Benoit-Abbé », laquelle contient plus de cent âmes. Les plus anciens colons de Sainte-Rose se rendaient à Saint-Basile, le dimanche, en canot, et il ne faut pas remonter bien loin pour les retrouver. Aujourd'hui un village est en train de se former rapidement à droite et à gauche de la chapelle, une école a été ouverte en face du presbytère, on a construit quelques centaines de pieds de trottoir, et le curé, qui veut donner l'exemple en toutes choses, a planté dans son petit jardin le premier pommier qu'on ait encore vu dans le pays.

Le premier missionnaire de Sainte-Rose fut un monsieur Beaubien, et le premier de tous qui ait dressé des actes d'état civil est monsieur Stevenard, desservant de la mission, il y a environ une quinzaine d'années.

La première visite pastorale qui ait eu lieu à Sainte-Rose, a été faite par monseigneur Langevin, de Rimouski. Les habitants de l'endroit s'occupent à la culture, mais principalement à la confection des billots et du bardeau. Grand nombre d'entre eux passent l'hiver dans le bois pour cet objet ; ils trouvent largement à s'employer, quoique les forêts aient été dépouillées follement de tout le pin qu'elles renfermaient. Heureusement qu'elles contiennent encore beaucoup d'épinette, de cèdre et de bouleau.

Chose étonnante ! on ne se plaint guère ici de la maladie de l'émigration ; aussi le jeune curé, plein de reconnaissance envers

le Ciel, qui a préservé ses paroissiens de cette épidémie, a-t-il fait réserver, sur une montagne qui s'élève à une petite distance du presbytère et d'où l'on commande une magnifique vue sur le lac, un espace libre où l'on célèbre tous les ans une grand'messe en l'honneur de la patronne du Canada, la bonne Sainte-Anne. Cette solennité, en grande partie à cause de l'endroit où elle sera célébrée, ne pourra manquer d'avoir un caractère et de produire un effet des plus grandioses, en même temps que d'attirer une foule immense accourue de toutes les parties du pays. En attendant qu'une chapelle s'élève sur le sommet de cette montagne, on y a dressé un pavillon qui flotte glorieusement à plusieurs centaines de pieds dans l'air et que l'on aperçoit, cela va sans dire, à une distance considérable.

La rivière Madawaska, on le sait, forme la décharge du lac Témiscouata. Après avoir parcouru vingt-quatre à vingt-cinq milles environ, elle va se jeter à Edmundston, dans la rivière Saint-Jean. Ses rives sont extrêmement basses et la vallée qu'elle arrose, resserrée entre des lignes de coteaux ondulant à l'infini, offre les aspects les plus charmants, en même temps qu'un sol d'une fertilité remarquable entre toutes. La vallée de la Madawaska, que le chemin de fer parcourt dans toute sa longueur, est d'un grand bout la partie la plus pittoresque de la route, à l'exception, bien entendu, de la paroisse de Notre-Dame qui, elle, est en dehors de toute comparaison.

La rivière Madawaska n'a pour ainsi dire pas de courant, on ne lui connaît qu'un rapide, et encore celui-là ne porte-t-il que le nom de « Petit Sault », au débouché même de la rivière dans la Saint-Jean. Néanmoins, chose qu'on n'a pu encore s'expliquer, la Madawaska ne prend à glace que rarement, l'hiver ; il y a même

un endroit, près de la décharge du lac, où l'on n'a jamais vu de glace. De là le nom de « Dégelé », qui a été ajouté à celui de Sainte-Rose, pour servir de qualificatif à cette paroisse. S'il arrive que, par un temps très clair et un froid intense, la Madawaska prend d'une rive à l'autre, il n'est jamais sûr de s'y aventurer et de traverser de l'autre côté en voiture ; que le temps vienne à se couvrir dans le cours de la journée, déjà la couche de glace nouvellement formée craque de toutes parts et n'a plus assez de force pour porter des voitures. On s'explique jusqu'à un certain point que le lac Témiscouata mette beaucoup de temps à prendre à cause de son extrême profondeur, mais là où est le Dégelé, la profondeur d'eau est loin d'être considérable, et il s'en dégage invariablement, dans les grands froids, une épaisse vapeur blanche qui a toujours fort intrigué les habitants de l'endroit : quant aux canards sauvages, absolument indifférents aux phénomènes de la nature, ils se tiennent en permanence au Dégelé, tout l'hiver.

En quittant la paroisse de Sainte-Rose on traverse celle de Saint-Jacques et l'on arrive enfin à Edmundston, après une ravissante petite course de vingt et un milles le long de la rivière Madawaska.

Edmundston est une fort jolie petite ville, qui occupe une position géographique remarquablement avantageuse, au confluent de la Madawaska avec la rivière Saint-Jean. Aussi, depuis que le commerce et les relations avec le pays environnant ont commencé à y prendre de l'importance, Edmundston s'est-elle rapidement développée. Son commerce de bois est immense et augmente tous les jours. Sa population néanmoins n'est pas encore considérable, mais on peut dire qu'elle a doublé dans les quatre ou cinq dernières années. Cette augmentation rapide est dûe

d'abord à sa situation, ensuite à la construction du chemin de fer de Témiscouata et enfin à la décadence de l'endroit appelé le « Grand Sault », trente six milles plus bas qu'Edmundston, sur la rivière Saint-Jean. Ce Grand Sault est une chute d'environ une centaine de pieds de hauteur et même plus. Jadis, quand les innombrables billots des chantiers de bois y parvenaient, après avoir descendu la rivière, on les attachait à des attelages disposés expressément pour ce genre d'opération, on les transportait par terre jusqu'au bas de la chute, et là, on les rejetait de nouveau à l'eau. Cette industrie exigeait l'emploi de plusieurs centaines d'hommes et d'un nombre à peine moins grand de chevaux, ce qui faisait du Grand Sault un endroit de commerce considérable et un centre de grande activité. Mais aujourd'hui qu'il a été construit, le long de la rivière Saint-Jean, un chemin de fer reliant Edmundston avec tout le reste du Nouveau-Brunswick, le bois, scié et préparé dans les moulins d'Edmundston, est expédié directement en chemin de fer et l'industrie toute locale du Grand Sault n'a plus par conséquent sa raison d'être.

Edmundston fait partie de la paroisse de Madawaska, qui comptait en 1881 environ neuf cents âmes et qui en a deux cents de plus aujourd'hui. Nous l'avons dit plus haut, Edmundston n'existe, en tant que ville, que depuis quelques années seulement ; on y voit tout un populeux quartier là où on ne comptait que sept à huit maisons il y a cinq ans ; sa population, aux trois quarts composée de Canadiens-français presque tous adonnés à l'industrie du bois, est remarquablement active, honnête et laborieuse. La ville est bâtie en une espèce d'amphithéatre irrégulier, que domine l'église catholique, la plus grande de la ville, ayant à ses pieds la belle et large rivière Saint-Jean, pareille à un fleuve, et en face d'elle les campagnes de l'état du Maine, de

l'autre côté de la rivière. Du côté canadien, à droite et à gauche de la paroisse de Madawaska, s'étendent quatre à cinq autres paroisses considérables, dont la plus importante est Saint-Basile, avec sa population de près de deux mille âmes, puis celle de Saint-Léonard, qui va jusqu'au « Grand Sault », et, à gauche, celle de Saint-François, bornée par la rivière de ce nom qui coule entre les comtés de Témiscouata et de Kamouraska, et va se jeter dans la rivière Saint-Jean. Ces quatre paroisses forment un front d'environ soixante et quinze milles, entre le Grand Sault et l'embouchure de la rivière Saint-François. On construit actuellement un chemin de fer entre Edmundston et cette rivière ; ce chemin de fer aura trente-six milles de longueur et traversera un pays très bien établi et extrêmement riche en essences forestières, dont la principale est le cèdre. Les gens d'Edmundston disent même que l'on aurait bien dû construire le chemin de fer de Témiscouata, à partir de la Rivière Ouelle jusqu'à la rivière Saint-François, dont il aurait suivi le cours, et aurait continué ensuite le long de la rivière Saint-Jean, jusqu'à Edmundston. Ils affirment que cette ligne aurait traversé une contrée bien plus colonisable et beaucoup plus facile d'accès que la ligne actuelle, outre qu'elle n'eût été guère plus longue et aurait épargné un trajet inutile de trente-cinq milles de longueur, sur l'Intercolonial, entre la Rivière Ouelle et la Rivière-du-Loup. Ils déclarent que le chemin de fer de Témiscouata, à cause de la région relativement stérile qu'il traverse, contribuera faiblement au progrès de la colonisation et ne paiera jamais même ses dépenses. « Il a coûté, disent-ils, près d'un million, qui a été dépensé en pure perte au point de vue de la colonisation. » Ce million a été fourni, partie par le gouvernement fédéral, qui a donné six mille dollars par mille, partie par le gouvernement provincial qui a racheté, au taux de soixante et

quinze centins l'acre, les terres qu'il avait d'abord données, en subvention à la compagnie du chemin de fer, ce qui a produit sept mille dollars par mille, et enfin par le gouvernement du Nouveau-Brunswick, qui a donné pour sa part trente-six mille dollars, pour construire les douze milles qui traversent son territoire, à partir de la paroisse de Notre-Dame-du-Dégelé :

« La politique, qui se mêle à toutes les entreprises, disent encore les gens d'Edmundston, a seule décidé de la construction de la ligne par le comté de Témiscouata. On n'a pas tenu compte des besoins des populations, ni des conditions nécessaires au mouvement colonisateur, mais le jour n'est pas éloigné où le gouvernement provincial ne pourra manquer d'ouvrir les yeux à l'évidence et de construire un chemin de fer qui, partant de la Rivière-Ouelle, viendra rejoindre celui que nous construisons en ce moment d'Edmundston à Saint-François. »

Cette ligne, me permettrai-je de dire en terminant le présent rapport, ne portera pas préjudice, au contraire, à celle qu'il faudra construire à tout prix, dans un avenir prochain, depuis le comté de Dorchester jusqu'au lac Témiscouata, et de ce dernier, en ligne droite, jusqu'à la Baie des Chaleurs. Ce sera là, monsieur le Premier, l'œuvre d'une administration comme la vôtre, aussi éclairée sur les intérêts et les véritables moyens de faire progresser le pays, qu'elle est empressée de faire valoir les premiers et de donner aux seconds toute la force et toute l'impulsion qui leur sont nécessaires.

Sources et licence

Texte : https://fr.wikisource.org/wiki/Les_comt%C3%A9s_de_Rimouski%2C_-de_Matane_et_de_T%C3%A9miscouata. Domaine public ; transcription Wikisource CC BY-SA 4.0. Mise en forme : liregratuitement.com. Tout ce que nous ajoutons reste libre.