

chemin Kempt chemin Matapédia



Construction d'une voie de communication à la fin du XIX^e siècle.

Source: Alfred Pelland, LA COLONISATION DANS LA PROVINCE DE QUEBEC. GUIDE DU COLON. Québec, 1910. Planche no 4.

Il y a quelques années, à peine, nous étions forcés, pour nous rendre à Québec, après la clôture de la navigation, de passer des journées entières assis sur un traineau péniblement tiré par quatre chiens: heureux encore lorsque la fortune nous favorisait d'un logement pour la nuit et que nous n'étions pas obligés de la passer sur le bord du sentier, dans un trou creusé dans la neige, et abrités par quelques misérables branches de sapin. Qui, ayant été une fois forcé de passer à travers l'ancien chemin Kempt, n'en conservera par toute sa vie le souvenir?

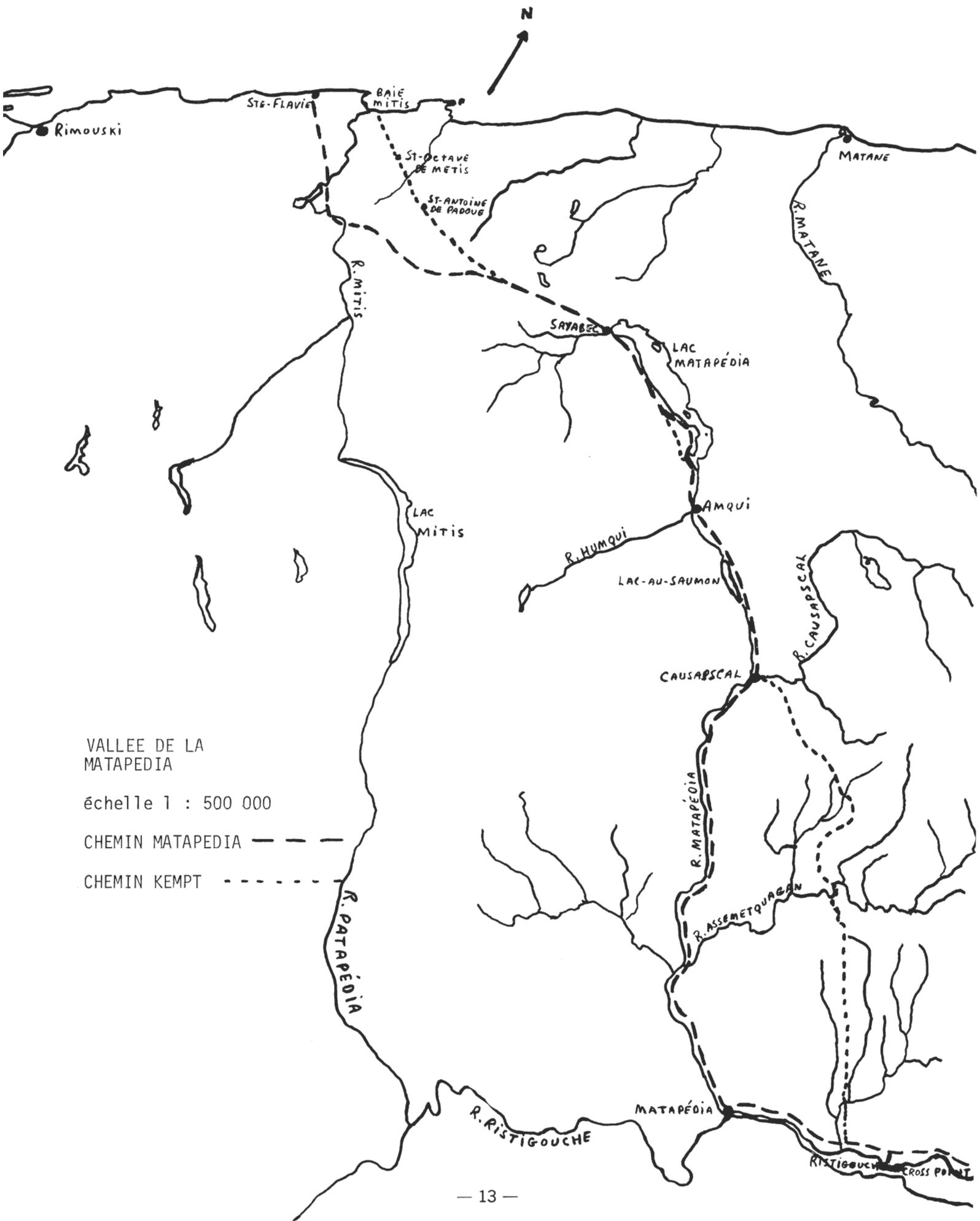
L.Z. JONCAS, "La colonisation dans la Gaspésie et la Baie des Chaleurs", dans GAZETTE DES CAMPAGNES, XXI^e année, no 32, 13 mars 1884, p. 2.

Au début du XIX^e siècle, à part la route maritime du St-Laurent, la seule autre voie de communication entre le Québec et les Maritimes était le portage du Témiscouata, de Kamouraska au lac Témiscouata, un sentier pour piétons où l'on faisait le service des postes entre Halifax et Québec.

La guerre anglo-américaine de 1812-1814 et l'invasion du Canada par les Américains avaient sensibilisés les autorités canadiennes à l'importance de bonnes routes pour le transport des troupes et de l'artillerie vers les Maritimes. Or le passage du Témiscouata étant devenu impraticable, principalement lors de la crue du printemps, on songea à construire une route militaire. Le tracé par la Vallée de la Matapédia présentait certains avantages: d'abord il ouvrait à la colonisation une région où il n'y avait pas un seul habitant en 1830; deuxièmement il desservait la population des côtes de la Baie des Chaleurs; enfin, il éloignait les communications de la frontière américaine, ce qui représentait un avantage stratégique certain.

En 1824, sous l'administration de Sir James Kempt, gouverneur général du Canada, James Crawford fut chargé d'explorer la Vallée de la Matapédia. En 1829, William MacDonald fit une nouvelle exploration de la région et la construction du Chemin Kempt débuta l'année suivante sous sa surveillance et celle du Major Wolfe.

Terminé en 1832, le Chemin Kempt s'étendait de Métis au Ruisseau des Officiers, sur la Ristigouche, et de là jusqu'à la Tête de la Baie des Chaleurs soit 97, 75 milles de chemin à peine passable par endroits surtout entre La Décharge (Amqui) et Ristigouche. Le long du lac Matapédia, on avait ébauché le tracé du chemin mais les voyageurs, de



plus en plus nombreux, empruntaient volontiers le bac de Pierre Brochu, gardien du poste de la Tête du Lac (Sayabec) et premier colon de la Vallée, conduisait jusqu'à la Décharge.

Fait hâtivement et sans soin, ce chemin que l'on disait terminé alors qu'à peine ébauché, passait aux pires endroits, longeant des précipices, plongeant dans des marécages, à peine circulaire dans les meilleures années par les voitures à chevaux. Plusieurs voyageurs y périrent de froid, de faim ou par noyade. C'est pourquoi le gouvernement décida dès 1833 d'engager des gardiens de postes pour recevoir voyageurs et postillons. Pierre Brochu, engagé cette année là, fut pendant six ans le seul gardien de poste et le seul habitant de cette forêt vierge. D'autres postes, quelques fois non officiels, s'installèrent par la suite: Jonathan Noble aux Fourches (Causapschal) en 1839, Thomas Evans à Assametquaghan en 1847 et l'indien Para au Petit Lac (Lac-au-Saumon) en 1848.

Dès 1838, l'état du chemin était devenu si pitoyable et les plaintes si nombreuses qu'on décida de l'améliorer. C'est alors que commença la fameuse querelle du tracé entre Causapschal et Ristigouche. La ligne directe par l'intérieur des terres avait été choisie en 1830 parce que plus courte et moins coûteuse mais ne valait-il pas mieux suivre le cours de la rivière Matapédia même si cela ajoutait huit milles de route? William MacDonald, chargé de cette étude, recommanda naturellement le maintien de son tracé et le gouvernement accorda quelques subventions pour débroussailler à nouveau cette pauvre piste.

En 1857, le Chemin Kempt étant devenu absolument inutilisable, le gouvernement entreprit la construction du Chemin Matapédia. En fait, on proposait alors d'apporter seulement quelques améliorations au vieux Chemin Kempt, particulièrement dans son tracé entre Causapschal et Matapédia, afin d'en faire une route de colonisation convenable.

Les travaux accomplis entre 1857 et 1862 rendirent cette route carrossable mais la Guerre de Sécession aux Etats-Unis et les rumeurs d'invasion du Canada par les Nordistes, suite à la sympathie manifestée par l'Angleterre aux Confédérés, vinrent modifiés en 1862 les vues du gouvernement. On comprit l'urgence d'une voie de communication et on décida de faire du Chemin Matapédia une route militaire avec de solides ponts capables de supporter l'artillerie lourde.

Du printemps 1862 à juillet 1867, une route magnifique fut construite de Ste-Flavie à Ristigouche, soit sur une distance de 110½ milles. Selon Arthur Buies qui la parcourt en 1894, elle était alors la plus belle route de la province de Québec. La construction de ce chemin et celle de l'Intercolonial quelques années plus tard allaient ouvrir la Vallée de la Matapédia à la colonisation.

Gérald Garon,
CEGEP de Rimouski

la venue du chemin de fer dans l'Est du Québec

Petite chronologie de la construction du chemin de fer dans l'Est du Québec

En 1860, le "Grand Tronc" se rend jusqu'à Rivière-du-Loup. En 1876, l'Intercolonial qui part de Rivière-du-Loup atteint Matapédia, en 1903 Paspébiac et enfin Gaspé en 1912. De Rivière-du-Loup, un embranchement se rend jusqu'à Edmundston au Nouveau-Brunswick (1881) et un autre de Mont-Joli à Matane, est terminé en 1910. En 1913, une troisième ligne, celle du Transcontinental, relie Lévis à Edmundston en passant par le Témiscouata. Nous verrons, dans l'ordre, la construction de ces trois lignes.

• Le Grand Tronc

Un des premiers projets de la construction ferroviaire au Canada sous l'Union consistait à relier Montréal à la ville de Portland (située dans le Maine), grand port accessible en toutes saisons. Le projet avait reçu l'appui vigoureux de tous ceux qui désiraient le développement du Bas-Canada que la ligne allait desservir. La Compagnie du Grand Tronc qui construisit la ligne se rendit compte que si de nombreux tronçons

étaient ajoutés à ceux déjà construits et ce avec le soutien financier du gouvernement, le trafic ferroviaire serait d'autant plus accru (le Grand Tronc se rendait jusqu'à Sarnia en Ontario). (1) De 1857 à 1858, le Grand Tronc acheta des terrains pour une nouvelle ligne entre Lévis et Rivière-du-Loup. Les travaux de construction s'effectuèrent entre les années 1858 et 1860. En 1860, le premier train fit le voyage, attirant sur son passage une foule immense. Pour les villages situés le long de la ligne, l'arrivée du chemin