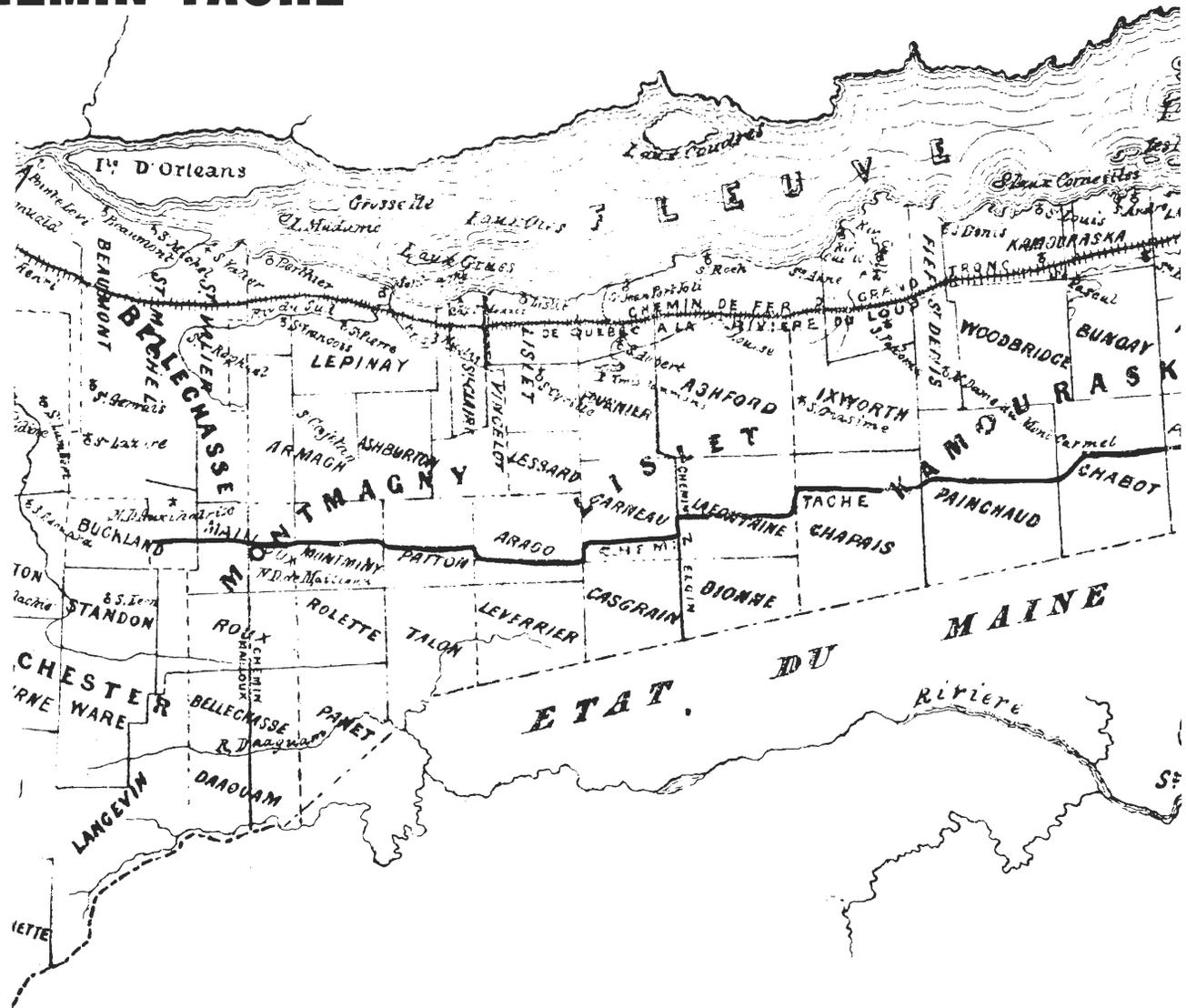


échec d'une grande artère dans les terres de l'intérieur

LE CHEMIN TACHE



LE CHEMIN TACHE

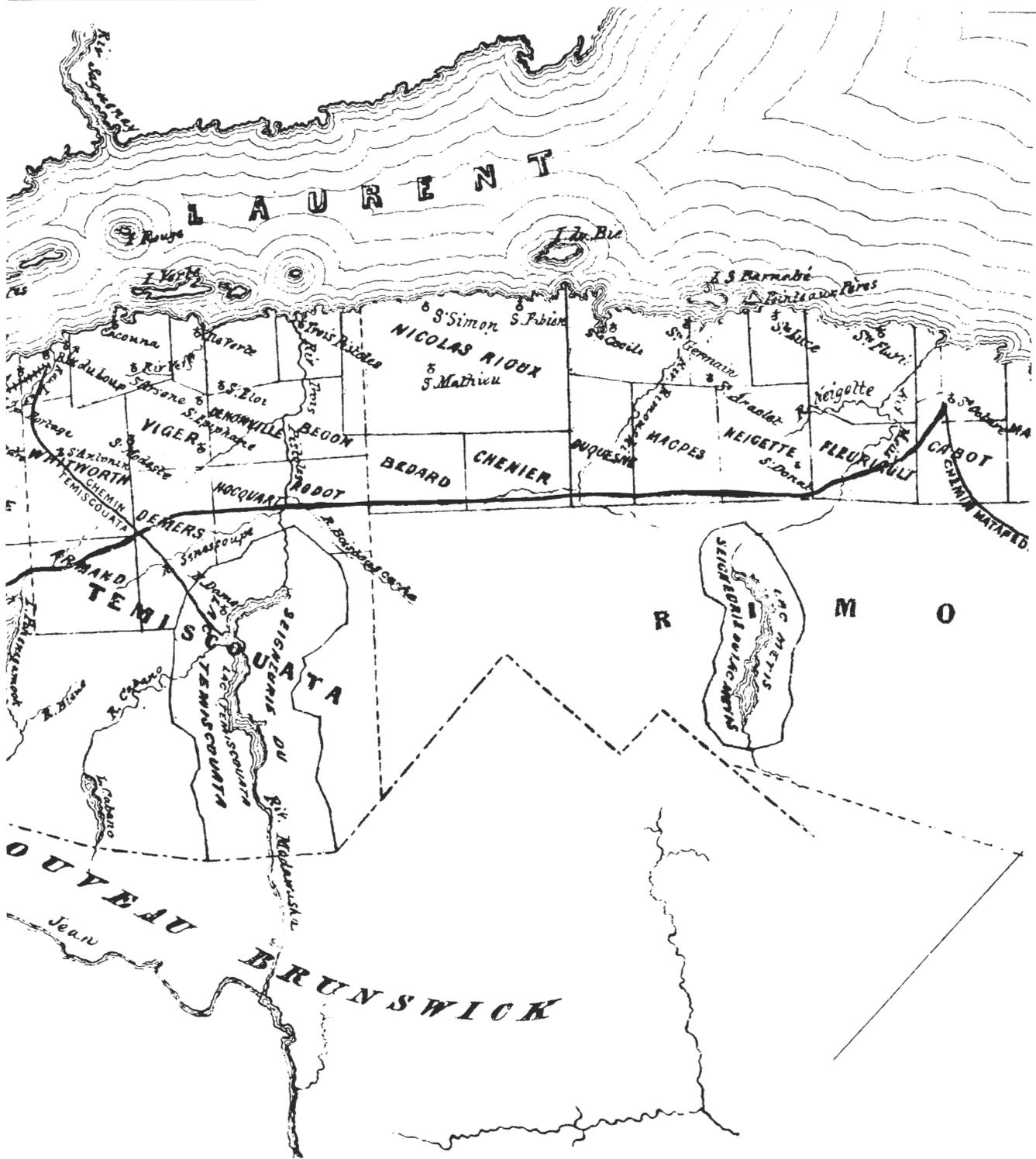
Tirée de Stanislas Drapeau, COLONISATION DU BAS-CANADA [1851-1861], Québec, Typographie de Léger Brousseau, 1863.

Il est de fait que vers le milieu du siècle dernier, l'émigration des Canadiens français aux Etats-Unis paralysait déjà lamentablement le développement du Bas-Canada. Le nombre des habitants qui allaient gagner leur vie par delà la frontière, était trop considérable pour ne pas éveiller douloureusement l'attention de nos vrais patriotes. Tous, membres du clergé, professionnels, publicistes, industriels, commerçants et autres, déploraient

l'existence d'un tel phénomène dans un pays pourtant assez bien pourvu de richesses naturelles et contenant surtout d'immenses étendues de terres colonisables. Car il était alors de foi commune que l'agriculture constituait le principal pilier de la nation canadienne-française. Aussi a-t-on voulu, sans plus tarder, tenter un effort de toutes les bonnes volontés pour enrayer ce fléau de l'émigration.

Une forte pression s'exerça donc sur le

gouvernement du Canada-Uni afin de l'obliger à enquêter sérieusement sur la situation et à prendre les mesures nécessaires pour obvier au mal. Cette enquête tant désirée, le gouvernement la fit mener dans toute l'étendue du Bas-Canada, en 1856. Elle provoqua plus de cent rapports qui indiquaient clairement et unanimement les principales causes de l'émigration. Dans son livre, **LA FRANCE AUX COLONIES**, E. Rameau en fait l'énumération suivante:



"1. Le manque de chemins et de ponts pour communiquer des anciens établissements avec les terres vacantes de la couronne; 2. les concessions abusives de vastes étendues de terres faites autrefois par faveur et par intrigue à des individus ou à des compagnies; 3. le défaut de manufactures qui puissent occuper une partie de la population, réduite durant les longs hivers à une inaction forcée et préjudiciable; 4. les vices d'administration qui

existaient dans le mode de vente des terres de la couronne, et dans les ventes de bois faites au commerce sur ces mêmes terres." (1)

Les recommandations de l'enquête variaient un tant soit peu selon les régions. Sur la rive sud du bas Saint-Laurent, l'accent portait surtout sur la nécessité d'ouvrir des voies de pénétration dans le territoire de la couronne. Il s'agissait de mettre un terme au morcellement forcé des terres dans les

seigneuries, et de procurer aux fils des cultivateurs l'opportunité de s'établir sur des terres nouvelles. Sans chemin, disait-on couramment, point de colonisation possible. Du reste, les chemins ne devaient pas seulement donner accès aux terres incultes de la couronne: leur rôle était aussi de garder les nouveaux établissements en relation étroite avec les principaux centres riverains, surtout avec la navigation fluviale et la voie ferrée.

● une idée d'Etienne-Paschal Taché

Le premier ministre canadien de l'époque, Etienne-Paschal Taché, était bien au fait des besoins de ses compatriotes et croyait fermement au bien-fondé de leurs revendications. En 1857, alors qu'il occupait déjà le fauteuil d'orateur au Conseil législatif, il se chargea en plus du Commissariat des Terres de la couronne. Par ce geste qu'on peut croire plus obligeant qu'ambitieux, il a sans doute voulu se donner l'occasion de faire exécuter, pour le bien de la colonisation, un plan qui lui paraissait être la vraie solution au problème de l'heure: c'était de faire ouvrir à l'intérieur des terres de la couronne un grand chemin parallèle à celui de la côte du Saint-Laurent, qui ferait le lien entre le chemin de Kénébec et le chemin Kempt. Le ministre entrevoyait que cette grande artère, qui devait couper à peu près par le milieu de sa largeur la longue bande de terre comprise entre la profondeur des seigneuries et la frontière provinciale, deviendrait un jour, grâce au choix de son emplacement et à la gratuité des lots sur son parcours, le centre d'une contrée agricole comparable à celle qui longe le Saint-Laurent.

On procéda donc, le 21 juillet 1857, à la signature des instructions pour ce chemin qui prit définitivement le nom de Taché, mais qu'on s'est plu souvent à surnommer le "Grand-Tronc" des chemins de colonisation. Il fallut d'abord en faire le tracé sur près de 200 milles de longueur à travers les 22 cantons suivants: Buckland et Mailloux, dans le comté de Bellechasse; Montminy et Patton, dans le comté de Montmagny; Arago, Garneau et Lafontaine, dans le comté de l'Islet; Chapais, Painchaud, Chabot et Pohénégamook, dans Kamouraska; Armand, Demers, Hocquart et Raudot, dans Témiscouata; Bédard, Chénier, Duquesne, Macpès et Neigette, dans Rimouski; Fleuriau et Cabot, dans l'actuel comté de Matapédia. Puis dans bon nombre de ses cantons, surtout les moins accidentés et les plus fertiles, ce fut l'arpentage et la division des terres longeant le tracé.

La construction du chemin Taché relevait du Département de la Colonisation. Au moment d'en commencer les travaux, en 1859, celui-ci vit d'abord à s'assurer les services d'un agent ayant la charge de placer les colons à mesure que le chemin s'ouvrirait et de leur procurer l'assistance dont ils pourraient avoir besoin dans les premiers temps. Stanislas Drapeau, alors directeur du journal *Le Courrier du Canada*, paraissait être l'homme tout désigné pour cette fonction. On le regardait en effet comme un apôtre infatigable de la colonisation, tant en raison de ses écrits que pour son action. C'est le président du Conseil législatif, Narcisse-Fortunat Belleau, qui l'a proposé à l'attention du gouvernement, et c'est lui aussi qui lui a fait part de sa nomination de la manière originale que voici:

● "Stanislas, va planter ton drapeau sur les hauteurs du chemin Taché!" [2]

Le nouvel agent de colonisation alla donc s'établir à Saint-Jean-Port-Joli, où il ouvrit un bureau d'octrois gratuits des terres de la couronne. Par octroi gratuit, on entendait la concession d'un lot de 100 acres faite gratuitement au colon, âgé d'au moins 18 ans, qui s'établissait sur un chemin public de colonisation. Ce colon avait un mois pour prendre possession de son lot. A l'expiration de sa quatrième année d'occupation, s'il avait construit une maison habitable et mis en culture au moins douze acres de terre, il pouvait recevoir ses lettres patentes. Pour Stanislas Drapeau, l'agent de colonisation n'avait pas seulement le devoir de placer des colons sur les lots: son rôle était aussi de les encourager dans leur entreprise et au besoin, de les aider matériellement. C'est pourquoi il fit instituer dans la plupart des vieilles paroisses l'**Association de Secours**, une organisation permanente qui voyait à distribuer, chaque printemps, des grains de semence aux colons méritants qui en étaient dépourvus.

Agent de colonisation pour l'ensemble du projet, M. Drapeau était aussi l'agent local pour le comté de L'Islet. Les autres agents locaux étaient: S.-V. Larue de Saint-Charles, pour le comté de Bellechasse; François Têtu de Montmagny, pour le comté de Montmagny; Florence Deguise de Sainte-Anne de la Pocatière, pour le comté de Kamouraska; Louis-Narcisse Gauvreau de L'Isle-Verte, pour le comté de Témiscouata; Jean-Baptiste Lepage de Rimouski, pour le comté de Rimouski. Tous ces agents ont fait commencer à peu près en même temps la construction du nouveau chemin, mais les travaux ont d'abord été plus poussés dans les comtés de Bellechasse, de Montmagny et de L'Islet. Après trois ans, par exemple, le chemin était ouvert sur une longueur de 43 milles dans ces comtés, alors qu'il était à peine ébauché cà et là dans les autres. Ce qui en retardait l'ouverture, c'est qu'on s'occupait d'abord de construire ou de prolonger les routes qui devaient mettre les nouveaux établissements en communication directe avec les paroisses riveraines.

Dans le comté de Bellechasse, une de ces routes allait déjà de Saint-Gervais à Buckland, le point de départ du chemin Taché. Une autre partait de Saint-Raphaël et atteignait le chemin Taché en traversant le canton d'Armagh et une partie de celui de Mailloux. Dans le comté de Montmagny, on se rendait aussi au chemin Taché par deux routes principales: celle de l'Anse à Gilles, qui partait de Cap Saint-Ignace, et la route Beaubien, qui partait de Saint-Thomas de Montmagny. Le comté de L'Islet avait surtout le chemin Arago et la route Elgin comme voies de pénétration dans le territoire de la couronne. Grâce donc à ce réseau de routes, les terres longeant le chemin Taché ont pu se coloniser rapidement et donner naissance aux paroisses qui se nomment aujourd'hui

Saint-Philémon, Saint-Paul de Montminy, Sainte-Apolline de Patton, Saint-Marcel et Sainte-Perpétue.

Dans le comté de Kamouraska, les routes de Sainte-Anne de la Pocatière, de Mont-Carmel, de Sainte-Hélène et de Saint-Alexandre ne facilitaient pas moins l'accès aux terres du chemin Taché; mais à cause de la défectuosité de ces terres, les cantons de Chabot et de Pohénégamook ont été les seuls à se coloniser. Ce sont ces établissements qui forment aujourd'hui les paroisses de Saint-Athanase et de Saint-Eleuthère.

Le chemin Taché ne s'est ouvert que partiellement aussi dans le comté de Témiscouata. On n'a fait que le tracer dans le canton d'Armand, paroisse de Saint-Honoré, où il avait à croiser le chemin de Témiscouata; mais on l'a ouvert et colonisé dans les cantons de Demers, de Hocquart et dans la partie ouest de celui de Raudot. Commencée vers 1870, la colonisation dans Demers et Hocquart a fait naître les paroisses de Saint-Hubert et de Saint-Cyprien, dont les principales portes d'entrée étaient les routes de Saint-Epiphanie, de Saint-Eloi et de Saint-Jean-de-Dieu. Quant aux anciens établissements du chemin Taché dans le canton de Raudot, ils font partie de la paroisse de Sainte-Rita depuis 1924.

Pour le comté de Rimouski, il est à noter que le tracé du chemin Taché a dû être repris dans toute sa longueur. On l'avait d'abord marqué cinq ou six milles plus au nord qu'il n'est actuellement. Ainsi dans le canton de Bédard et dans une partie de celui de Chénier, ses terres étaient attenantes à la seigneurie Nicolas Rioux. En approchant du centre de Chénier, il déviait vers le sud pour contourner des lacs, puis il s'introduisait entre les rangs IV et V du canton de Duquesne, les rangs II et III du canton de Macpès, les rangs III et IV du canton de Neigette et les rangs II et III du canton de Fleuriau.

Le nouveau tracé a porté le chemin entre les rangs II et III du canton de Bédard, les rangs I et II du canton de Chénier, puis sur le rang IX du canton de Duquesne et le rang VII du canton de Macpès, enfin entre les rangs VII et VIII du canton de Neigette et les rangs IV et V du canton de Fleuriau. Le chemin n'a pas été colonisé d'abord dans tout son parcours, mais seulement dans les cantons de Fleuriau, de Neigette, de Macpès et dans une partie de celui de Duquesne. Il est à l'origine des paroisses de Saint-Gabriel et de Saint-Marcellin, d'une partie de celle de Saint-Narcisse et de la mission de Fonds d'Ormes. Ses principales voies d'accès dans cette circonscription étaient les routes de Saint-Donat, de Saint-Anaclet et de Sainte-Blandine.

Quant à la colonisation des terres du chemin Taché dans les cantons de Bédard et de Chénier, elle est plutôt récente, ayant suivi la fondation des paroisses de Lac des Aigles, de l'Esprit-Saint et de la Trinité des Monts, après 1930. Jusque là, le chemin

Taché n'avait servi que pour l'exploitation forestière, et on lui donnait généralement le nom de **Vieux Portage**.

Enfin, après avoir traversé dans toute sa longueur le canton de Fleuriau, le chemin Taché, qui devait d'abord se relier au chemin Kempt dans le canton de Cabot, a rejoint le chemin Matapédia dans le village de Sainte-Angèle de Mérici, soit à l'extrémité sud de la seigneurie de Lepage-Thibierge.

● les difficultés de construction du chemin...

Quant à la construction même du chemin, il va sans dire qu'elle ne se faisait pas avec de l'outillage mécanisé comme nous en voyons de nos jours: tout s'opérait plutôt à la main, à force de bras et avec des chevaux. On commençait par débarrasser le tracé de tout son bois, de ses souches et au besoin, de ses pierres, sur 16 à 20 pieds de largeur dans les terrains secs, et 26 pieds dans les terrains mous. Aux endroits secs et solides, il suffisait ensuite de faire à la charrue et à la pelle la forme du chemin. Dans les fondrières cependant et les terrains généralement humides, il fallait creuser des fossés et les pourvoir de décharges, faire le pavage avec des troncs d'arbres ou avec des fascines et appliquer enfin une bonne couche de terre. Il y avait aussi des côtes à abattre et des ponts ou des ponceaux à construire.

Avec l'argent que le gouvernement octroyait chaque année pour la colonisation, on pouvait généralement construire deux ou trois milles de chemin par canton, au coût moyen de \$250.00 le mille. D'après un rapport de l'agent du comté de Rimouski pour le canton de Fleuriau, en 1867, (3) il en avait coûté \$135.40 pour environ douze arpents de chemin, mais il avait fallu creuser des fossés, pratiquer des décharges, faire du fascinage, même un peu de pontage. Par contre, la construction de deux ponts mesurant ensemble 162 pieds de longueur n'avait coûté que \$101.85. Il convient de rappeler que le chemin Taché n'absorbait pas, dans les débuts du moins, tout l'argent consacré à la colonisation: une bonne partie de cet argent allait au prolongement ou l'amélioration des routes qui lui donnaient accès.

Là où le chemin Taché s'ouvrait, les colons ne manquaient pas d'affluer généralement; quelques-uns devançaient même l'ouverture du chemin pour se choisir un lot. Dans Fleuriau, par exemple, où les travaux avaient commencé en 1862, il y avait en 1867, 125 détenteurs de lots; sur ce nombre, 51 étaient établis dans le canton; on comptait 31 maisons et 32 granges et il y avait 876 acres de défrichement. Le développement fut rapide aussi et assez considérable dans les autres cantons rimouskois de Neigette et de Macpès ainsi que dans les cantons de Hocquart et de Demers, au Témiscouata. Mais l'ardeur des premières années fut plutôt de courte durée. Malgré surtout une propagande accrue de la part des sociétés

de colonisation, il y eut, surtout après 1875, beaucoup moins de colons à se porter chaque année vers les terres nouvelles, et jamais l'on ne vit le raccordement complet des sections ouvertes du chemin Taché.

Ce projet d'une grande artère à travers les terres de l'intérieur pour établir des communications à l'échelle provinciale, a donc été en soi un échec, une affaire manquée. Actuellement encore, le chemin Taché, tel qu'il avait été conçu, n'existe que de nom. Il convient cependant de reconnaître que son entreprise ou sa mise en chantier a produit des effets très avantageux. Elle a permis à la colonisation de prendre un essor considérable, le plus grand peut-être qu'elle ait connu; elle a permis aussi aux vieilles seigneuries qui manquaient déjà d'espace vital, de se décongestionner en plaçant l'excédent de leur population sur des terres; de plus, elle a doté l'ensemble du territoire d'un système routier presque complet. Quant au mouvement d'émigration vers les Etats-Unis, si l'on ne peut pas dire qu'elle l'a arrêté, elle l'a au moins ralenti pendant quelques années.

On s'est souvent demandé par la suite pourquoi le but premier de ce projet n'a pas été atteint. D'après des observateurs sérieux, c'est dans le caractère même de la population agricole qu'il faut en chercher la cause. Les jeunes gens qui se destinaient à la colonisation n'avaient pas toujours en eux un goût bien marqué pour leur profession. Pour la plupart, ils étaient des fils d'aventuriers, de ces gens qui avaient aimé les voyages lointains et les entreprises hasardeuses. Ce penchant de leurs pères avait bientôt fait de se réveiller en eux à la moindre difficulté pour les porter au découragement. Il y avait aussi pour leurrer les colons et les détourner de leur vocation, les beaux récits de ceux des nôtres qui avaient goûté à la vie large et facile du pays voisin. Bien des colons encore qui supportaient déjà difficilement certains inconvénients de leur condition de commençants, comme le manque de confort et l'éloignement de tout, achevaient de perdre courage quand des fléaux comme les feux de forêt, les grandes sécheresses ou les gelées hâtives venaient les frapper.

Tout cela est pour beaucoup sans doute dans l'abandon du projet du chemin Taché; mais la cause principale et occasionnelle de cet abandon, on l'a attribuée à la grande crise économique des années 80, qui a ranimé plus que jamais le mouvement d'émigration.

Léo Bérubé, ptre

REFERENCES:

1. La France aux Colonies, par E. Rameau, p. 187
2. Biographie de Stanislas Drapeau, par Chas. Thibault, p. 37
3. Journal **La Voix du Golfe**, 31 décembre 1867

Autres ouvrages consultés:

- Colonisation du Bas-Canada (1851-1861), par Stanislas Drapeau, Québec, Typographie de Léger Brousseau, 1863.
- Le Canada et l'Emigration française, par Frédéric Gerbié. Québec, C. Darveau, 1884.
- L'Est du Canada français, par Raoul Blanchard. Masson & Cie, Beauchemin Limitée éditeurs, 1935.
- Histoire de l'Agriculture, par Firmin Létourneau, 1959.
- Gazette des Campagnes, vol. I, III et IV.
- Revue Canadienne, tomes I, II et III.