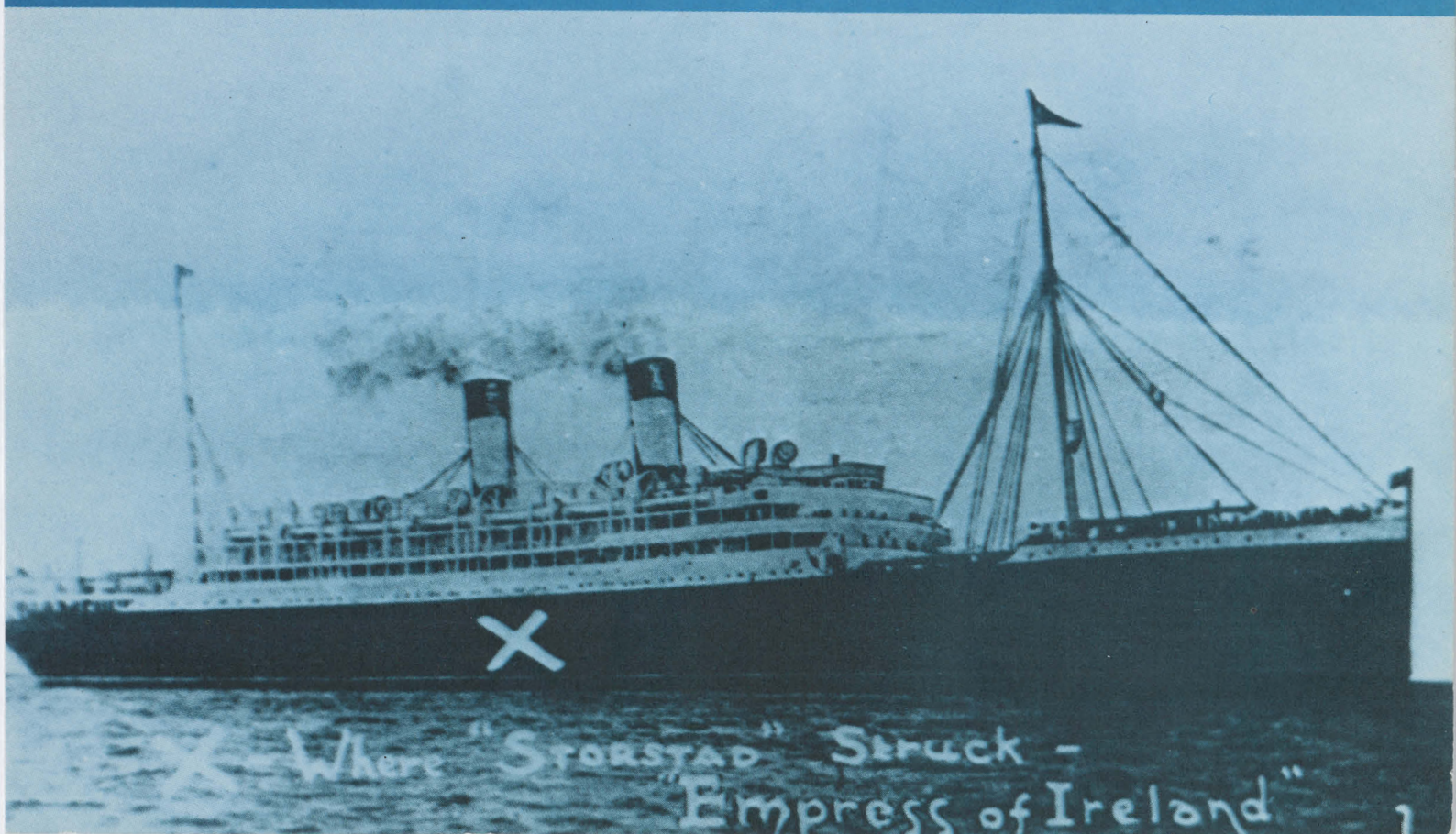


revue d'histoire du bas saint-laurent

vol. 1, no. 3, décembre 1974



Renseignements sur la Société d'Histoire régionale du Bas St-Laurent

La Société d'Histoire régionale du Bas Saint-Laurent a été fondée en 1971. Son objectif principal est de colliger et de conserver la documentation pouvant servir à faire connaître notre histoire régionale. On peut devenir membre de la Société à titre de:

- membre étudiant.....	\$ 2.00
- membre travailleur.....	\$ 5.00
- membre de soutien.....	\$ 25.00
- membre à vie.....	\$100.00

Tout membre dont la cotisation est en règle reçoit automatiquement la revue publiée par la Société.

L'exécutif de la Société est composé de M. Jean-Yves Leblond (président), M. Antonio Lechasseur (vice-président), Mlle Marie-Ange Caron, (secrétaire-trésorière), et des directeurs suivants: Mme Valérie Brilant, M. Omer Brazeau et M. André Michaud.

L'exécutif de la revue est formé de M. Noël Bélanger (rédacteur-en-chef), Mlle Lisette Morin (secrétaire à la rédaction), M. Gérard Lacombe (secrétaire-trésorier), M. Normand Plourde (publicitaire).

Pour tout renseignement, on communique à l'adresse suivante:

La Société d'Histoire régionale du Bas Saint-Laurent
CEGEP de Rimouski
60 ouest, rue Evêché
Rimouski, Québec.

Sommaire

Noël Bélanger:	Actualité de l'histoire régionale
Lionel Pineau:	Le Naufrage de l'Empress of Ireland
Léo Bérubé:	Ce que Rimouski doit à sa rivière
Gérald Garon:	Deux Rimouskois à la Société des Nations: biographie sommaire de deux fils de la région
Guy Massicotte:	Entre le rêve et la réalité. Les trans- ports et le développement de l'Est du Québec au début du siècle
Antonio Lechasseur:	Joseph-Charles Taché (1820-1894). Député de Rimouski
Fernand Harvey:	Les débuts du syndicalisme à Rimouski
Nive Voisine:	Un écrivain dans les forêts du Témiscouata: "Hibou gris"

Urgence de l'Histoire régionale

Comment se porte l'enseignement de l'histoire nationale au Québec? Plutôt mal. Au niveau primaire, on escamote le problème en noyant cet enseignement dans un programme de "sciences humaines". Au niveau secondaire, une "courageuse" décision des autorités gouvernementales a rendu cet enseignement facultatif depuis 1968, de sorte qu'en 1973, seulement quatre étudiants sur onze suivaient un cours d'histoire nationale en secondaire IV.

Plusieurs organismes se sont élevés récemment contre cette asphyxie culturelle. Dans une relance des études historiques au Québec, l'histoire régionale ne devrait-elle pas occuper une place primordiale? A notre avis, la réponse réside dans des projets d'enseignement de l'histoire locale, analogues à celui en voie de réalisation à l'école secondaire de Montmorency (Québec). L'étude d'une paroisse ou communauté proche de l'école conduit les étudiants à s'interroger sur le cadre naturel, la démographie, les thèmes de la vie quotidienne.

Sans doute est-ce pour favoriser un tel mouvement que le nouveau président de la Société historique de la Côte-du-Sud déclarait récemment que son organisme "entend accentuer son action au domaine de l'histoire régionale et se propose d'entreprendre une campagne de recrutement tout particulièrement axée sur l'adhésion des jeunes et sur ce vif intérêt manifesté à la petite histoire du milieu (*Le Soleil*, 6 novembre 1974, B II).

Quant à nous du Bas St-Laurent, avons-nous des plans semblables? Y a-t-il un intérêt évident pour l'étude du milieu? Certes; mais l'origine des initiatives prises jusqu'ici peut donner l'impression que seuls les professeurs du CEGEP et de l'Université de Rimouski doivent s'occuper de mettre en valeur le patrimoine collectif. Le nouvel exécutif de la Société d'histoire connaît assez les méfaits de tout impérialisme pour imposer de telles limites à ses ressources humaines et matérielles. Bientôt une importante campagne publicitaire en apprendra davantage sur ce sujet à tous les amis de l'histoire. Un nouveau local, prêté à la Société d'histoire par le CEGEP, permettra de meilleures conditions de travail et de coordination des bonnes volontés. Que les autorités du CEGEP trouvent ici l'expression de notre gratitude pour leur geste généreux.

Le présent numéro de notre revue reflète, croyons-nous, notre double préoccupation: intéresser un public aussi vaste que possible, tout en présentant un matériel pédagogique de valeur certaine. L'humilité qui nous habite nous laisse quand même espérer une diffusion de cette livraison au moins égale à sa tenue.

Noël Bélanger, rédacteur-en-chef

M. Jean-Yves Leblond, directeur du Musée régional de Rimouski, est le nouveau président de la Société d'Histoire régionale du Bas Saint-Laurent.



LE NAUFRAGE DE L'EMPRESS OF IRELAND

L'année 1974 marque le soixantième anniversaire du naufrage de l'EMPRESS OF IRELAND qui sombra dans le fleuve Saint-Laurent, à trois milles environ au large de Sainte-Luce-sur-Mer. La tragédie du TITANIC survenue un peu plus de deux ans auparavant, le 14 avril 1912, était encore toute présente dans les esprits lorsque, avant la pointe du jour, le 29 mai 1914, se produisit ce nouveau désastre maritime. Les personnes âgées de notre région se souviennent encore de cette catastrophe, la plus tragique dans les annales de la navigation sur le Saint-Laurent. Elle fit plus d'un millier de victimes dont la mémoire est perpétuée à Pointe-au-Père, par un monument dédié aux naufragés de l'EMPRESS OF IRELAND.

Le soixantième anniversaire de ce dramatique événement nous fournit l'occasion d'en relater le récit pour le bénéfice des amis de notre histoire régionale.

Le fait brutal, en lui-même, peut se résumer en quelques lignes; l'EMPRESS OF IRELAND, luxueux paquebot du PACIFIQUE CANADIEN, entra en collision avec le charbonnier norvégien STORSTAD et coula en moins de quinze minutes, entraînant dans l'abîme 1014 individus, passagers et membres d'équipage. Seulement 463 personnes eurent la vie sauve. En cette nuit fatidique, une épave de plus venait s'ajouter aux nombreuses autres que le fleuve Saint-Laurent, véritable cimetière marin, garde enfouies au fond de ses eaux depuis plus de trois siècles.

Description des deux navires

1- L'EMPRESS OF IRELAND

Ce paquebot anglais, construit à Glasgow en 1906 par la Fairfield Shipbuilding and Engineering Company, était la propriété du Pacifique Canadien. Portant le numéro officiel 123972, il jaugeait 14,191 tonneaux et mesurait 550 pieds de longueur par 65.5 de largeur et 40 de profondeur (1). Il comportait quatre ponts dont le plus élevé était à 21 pieds au-dessus de la ligne de flottaison. Il comptait aussi 10 cloisons transversales étanches et était pourvu des dispositifs et du matériel de sécurité requis par la loi. Selon le Rapport de la Commission royale d'enquête, il y avait à bord 40 chaloupes de sauvetage d'une capacité totale de 1,860 personnes, 24 bouées et 2,212 ceintures de sauvetage dont 150 pour enfants (2).

De plus, le superbe transatlantique était équipé d'appareils de sécurité les plus modernes: télégraphie sans fil, système de signaux sous-marin pour déceler les icebergs. Un

télégraphiste demeurait constamment en service lorsque le navire était en marche.

Parti de Liverpool pour Québec le 15 mai 1914, l'EMPRESS était sous le commandement du capitaine Henry George Kendall. Il entra au port de Québec, le 22 mai et en repartait dans l'après-midi du 28, ayant à son bord 1,477 personnes ainsi réparties:

passagers de première classe,	87
passagers de seconde classe,	253
passagers de troisième classe,	717
membres d'équipage,	420
nombre total de personnes	1,477 (3)

Fait intéressant à signaler; en juin 1912, l'EMPRESS OF IRELAND effectuait un voyage de Liverpool à Québec ayant à son bord le R.P. Joseph JEAN dont il est question dans un autre article de cette revue. En effet, dans son JOURNAL, rédigé à l'intention de son confrère, Mgr Alphonse FORTIN, il écrit: "Le 27 juin,... je pris à Liverpool "L'Empress of Ireland" en destination de Rimouski-Québec. Sur le bateau j'eus comme compagnons de voyage l'Abbé Roland, Sulpicien et M. l'Abbé Cuthbert FAFARD de Joliette" (4).

2. LE STORSTAD

Construit en 1910 par The Armstrong, Whitworth & Company, à New-Castle-on-Tyne, Angleterre, le STORSTAD se trouvait, à l'époque, au service de la Dominion Coal Company. Il mesurait 440 pieds de longueur par 58 pieds de largeur et 28 pieds, 8 pouces de profondeur, son tirant d'eau moyen étant de 25.5 pieds (5). Le capitaine Thomas Anderson en était le commandant.

Au moment de la collision avec l'EMPRESS, le STORSTAD transportait vers Montréal un chargement de 11,000 tonnes de charbon en provenance de Sydney, Nouvelle-Ecosse. Le capitaine Anderson avait donné ordre à l'officier en chef, M. Toftenes, de l'appeler en cas de brouillard. "(...) Captain Thomas Anderson... had given standing orders to the Chief Officer that he was to be called in case of fog, and that in any case he was to be called six miles before the ship reached Father Point to take the pilot" (6). Malgré ces précautions prises par le capitaine Anderson, l'effroyable tragédie devait se produire quand même dans un épais brouillard, ennemi tant redouté des navigateurs.

Récit de la tragédie

Le 28 mai 1914, vers 4h20 de l'après-midi, l'EMPRESS

1. Report and Evidence of the Commission of Inquiry into the loss of the British Steamship "EMPRESS OF IRELAND" of Liverpool through collision with the Norwegian Steamship "STORSTAD". Québec, June 1914. Ottawa. Printed by J. de L. Taché, printer to the King's most excellent Majesty. 1914. p. 587.

2. *IBID.*, p. 13.

3. *IBID.*, p. 7.

4. Notes manuscrites du R.P. Joseph Jean. Archives de l'Archevêché de Rimouski.

5. *IBID.*, p. 591.

6. *IBID.*, p. 594.

OF IRELAND levait l'ancre à Québec sous la direction du pilote Adélarde Bernier. La descente du fleuve se fit par temps calme et clair; quand arriva la nuit, les étoiles se mirent à briller au firmament. Mais, à deux reprises, une légère brume s'éleva qui obligea le capitaine à ralentir la vitesse de moitié et à faire entendre la sirène du navire, entre l'Île Rouge et le Bic, puis entre Bic et Pointe-au-Père.

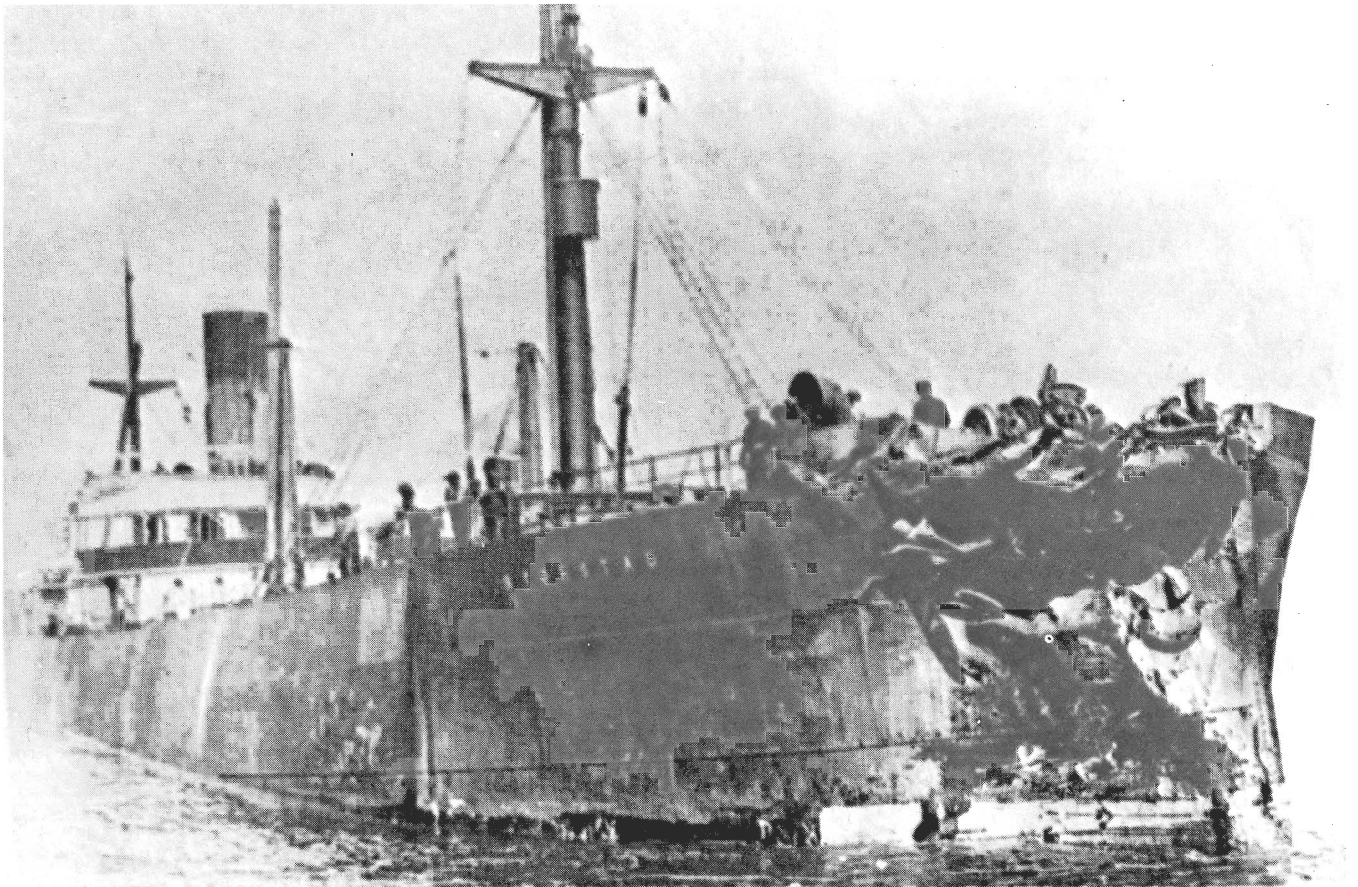
Vers 1h30 du matin, le pilote Bernier quittait l'EMPRESS pour l'EUREKA qui l'attendait à un mille environ au nord de la bouée à gaz de la Pointe-au-Père. Le temps étant redevenu clair, l'EMPRESS regagna le large à haute vitesse, à 17 ou 18 noeuds à l'heure. Le navire poursuivait sa course depuis quelques temps quand, tout à coup, apparurent les feux de tête du mât d'un steamer, qui se trouvait approximativement à six milles de distance. C'était le STORSTAD ainsi que le prouvera la suite des événements.

Le temps était toujours beau et clair. A ce moment, le capitaine Kendall se rendit sur le pont supérieur pour vérifier la direction de son navire. Il constata, d'après les lumières du STORSTAD, que la course de ce dernier permettrait aux deux navires de se rencontrer sans encombre de tribord à tribord. Quelques instants plus tard, le capitaine Kendall aperçut le feu vert du STORSTAD. Mais, au même moment un banc de brume venant de la côte diminua l'éclat des feux du STORSTAD. Aussitôt le capitaine Kendall ordonna de stopper le navire et de faire machine arrière à toute vapeur. La sirène se fit entendre par trois fois, si-

gnalant par là la manoeuvre qui venait d'être effectuée. Une minute après, tous les feux du STORSTAD disparaissaient dans le brouillard.

De part et d'autre, il y eut échange de coups de sirène en signe d'avertissement. Mais, tout à coup, le capitaine Kendall aperçut de nouveau les lumières du STORSTAD qui n'était qu'à une centaine de pieds de distance. Au moyen d'un porte-voix, il cria au commandant du STORSTAD de faire machine arrière à toute vitesse, ce qu'il fit aussitôt en lançant trois coups de sifflet. Dans l'espoir d'éviter ou au moins de diminuer les effets d'une collision, le capitaine de l'EMPRESS ordonna à ses hommes d'avancer à toute vapeur et de tourner vite à bâbord. Mais le STORSTAD continuant sa course assez rapidement, à 10 noeuds environ, vint heurter l'EMPRESS au flanc droit, entre ses deux cheminées; il enfonça ses ponts d'acier jusqu'à une profondeur de 15 à 20 pieds.

Le capitaine Kendall fit immédiatement arrêter les machines et demanda au commandant du STORSTAD de continuer sa route à toute vitesse. Mais, quelques instants après les deux navires se séparèrent. L'EMPRESS OF IRELAND penchant fortement sur sa droite, tenta alors d'avancer à toute vitesse vers la côte pour aller s'échouer. Par malheur ses machines firent défaut et, soudainement, toutes ses lumières s'éteignirent. Le navire infortuné sombra en moins de 15 minutes après la collision survenue vers 1h55 du matin, le 29 mai 1914.



Le STORSTAD après la collision avec l'EMPRESS.

Les opérations de sauvetage

A la vue du danger imminent, le capitaine Kendall donna ordre au premier officier, M. Edward Jones, d'appeler tout le monde sur le pont et de préparer les chaloupes de sauvetage. La sirène se fit entendre, signifiant à l'équipage de fermer les portes des cloisons étanches et de se disposer à abandonner le navire. L'équipage répondit rapidement à ces ordres; mais vu l'affluence des grandes masses d'eau qui l'envahissaient, le navire se mit à donner si fortement de la bande qu'il fut impossible de détacher les chaloupes fixées à bâbord.

Pendant ce temps, des matelots coururent éveiller les passagers et aidèrent plusieurs d'entre eux à mettre leur ceinture de sauvetage. On alluma les fanaux d'urgence. Malgré la confusion générale, on parvint à mettre à l'eau les chaloupes portant les numéros 1, 3, 5, 9, 13 et 15. Plusieurs furent jetés par-dessus bord à la descente de la première chaloupe, tandis que la 15^e chavira. Au moment où l'on s'appêtait à mettre à l'eau la chaloupe numéro 7, l'EMPRESS sombra entraînant avec lui un grand nombre de passagers qui, faute de temps, n'avaient pu trouver place dans les embarcations.

A l'instant où les deux cheminées du superbe paquebot vinrent frapper la surface de l'eau, le capitaine Kendall fut projeté à la mer. Il fut recueilli par la chaloupe numéro 3 dont il prit aussitôt la direction. Il donna ordre de repêcher les naufragés qui s'agrippaient aux épaves. Quand l'embarcation fut remplie à pleine capacité, soit 55 à 60 personnes, il cria à ceux qui n'avaient pu y trouver place de se tenir agrippés aux cordages. Plusieurs furent ainsi sauvés. La chaloupe se dirigea ensuite vers le STORSTAD qui recueillit les naufragés. Le capitaine Kendall, aidé de quelques membres de son équipage, s'empressa de retourner sur les lieux de l'accident, à la recherche de survivants; mais il n'y trouva que des cadavres flottant à la dérive.

Au moment où l'EMPRESS sombra, une pièce de sa superstructure se détacha et vint frapper une chaloupe. Tous ses occupants, furent tués sur le coup ou noyés.

Quelques minutes après le naufrage, l'on entendit une sourde détonation accompagnée d'une immense colonne d'eau qui s'éleva à une cinquantaine de pieds dans les airs. Apparemment, les chaudières avaient fait explosion.

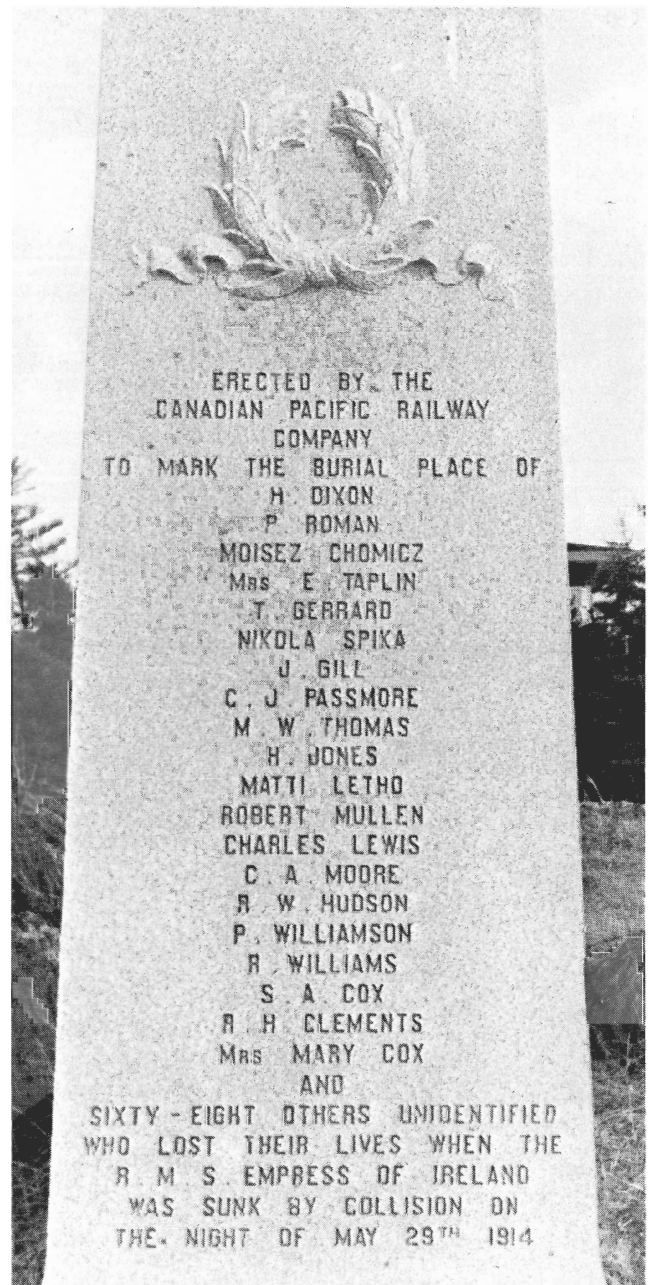
Quant au commandant du STORSTAD, aussitôt après la collision, il manda tous ses hommes sur le pont. Son navire ayant tourné à bâbord lui fit perdre de vue la position de l'EMPRESS. Mais les cris des naufragés lui permirent de repérer le lieu du sinistre. Il fit descendre à la mer quatre embarcations qui effectuèrent plusieurs voyages, ramenant chaque fois des survivants. Les opérations de sauvetage durèrent aussi longtemps qu'on pût découvrir des personnes encore agrippées à des débris.

Un quartier-maître, projeté à l'eau au moment où coula l'EMPRESS, réussit à s'accrocher à la chaloupe 15 qui était à la renverse; il parvint ensuite à monter dans le canot 13. Celui-ci, chargé de survivants, vogua vers le STORSTAD qui les prit à son bord. Le même canot retourna aussitôt recueillir une trentaine de personnes qui furent hissées sur l'EUREKA, bateau des pilotes de la Pointe-au-Père arrivé sur les lieux de l'accident. Un S.O.S. l'avait alerté quarante minutes auparavant. L'EUREKA fut suivi de près par le Lady EVELYN, navire postal de Rimouski.

Ces deux bateaux firent chacun trois voyages au quai de Rimouski transportant d'abord les rescapés réfugiés sur le STORSTAD, puis les cadavres repêchés. Parmi les survi-

vants, 350 environ furent conduits à Québec la journée même à bord d'un train spécial de l'INTERCOLONIAL. Quant aux cadavres déposés dans un hangar sur le quai de Rimouski, ils furent placés dans des cercueils de bois et transportés à Québec sur le navire LADY GREY. Le débarquement des tombes, particulièrement celles des enfants, constitua l'une des scènes les plus pathétiques de cette tragédie.

Les corps retrouvés par la suite et non identifiés furent inhumés dans un lopin de terre situé sur le littoral de la Pointe-au-Père, à proximité de Sainte-Luce-sur-Mer. C'est le cimetière des naufragés au centre duquel les autorités du PACIFIQUE CANADIEN ont fait ériger un monument commémoratif. Dans le cimetière de Rimouski, un autre monument funéraire a été élevé à la mémoire de sept autres personnes victimes du naufrage de l'EMPRESS.



Monument funéraire érigé aux 88 victimes non-réclamées ou non-identifiées, le long de la route 10, à Pointe-au-Père.

Au nombre des morts figuraient le célèbre acteur anglais, Lawrence IRVING et sa femme. Tous deux avaient échappé au naufrage du TITANIC en 1912. Dans la liste des survivants était inscrit le nom d'un avocat canadien-français de Montréal, Louis-A. GOSSELIN.

Le séminaire de Rimouski dans sa CHRONIQUE de l'année 1914 rapporte ainsi le tragique événement:

29 mai. - Une catastrophe qui égale celle du "Titanic" vient de jeter la consternation dans la population. Ce matin, à 2 heures, au large de Rimouski, l'EMPRESS OF IRELAND, le splendide paquebot du Pacifique Canadien, est venu en collision avec le charbonnier norvégien, "le STORSTAD" et a sombré immédiatement, engloutissant au fond du fleuve plus de mille passagers. La scène du désastre est couverte de cadavres que ramassent les sauveteurs. Les blessés sont également très nombreux. Le deuil est général.

Hélas! que l'humanité est fragile! (7).

Le 13 juin, les autorités du séminaire et les étudiants se rendirent sur les lieux du naufrage à bord du LADY EVELYN afin de chanter un Requiem et un Libera à l'intention des victimes. Au cours du voyage la fanfare des é-

lèves joua plusieurs morceaux funèbres. Le chanoine Ph. SYLVAIN, supérieur du séminaire, prononça à cette occasion "un éloquent discours que tous les jeunes auditeurs écoutèrent religieusement" (8). Le chant de l'"Ave Maris Stella" termina cette impressionnante manifestation de sympathie à l'endroit des disparus qui gisaient au fond des eaux.

Une bouée-souvenir indiqua longtemps l'endroit précis où reposait "le cercueil géant qui renfermait dans ses flancs des centaines de cadavres" (9).

La Direction du PACIFIQUE CANADIEN ne tarda pas à dépêcher à Rimouski une équipe de scaphandriers qui eut pour tâche de récupérer les 252 lingots d'argent que transportait le luxueux navire englouti. Ces lingots provenaient de Cobalt, en Ontario, et valaient environ \$1,500.00 chacun. La goélette MARIE-JOSEPHINE fut affectée au transport des plongeurs chargés de retirer des eaux ce trésor ainsi que le coffre-fort de l'EMPRESS.

7. Annuaire du Séminaire de Rimouski, numéro XXVIII. Imprimerie Générale S. Vachon. Rimouski. 1914. pp. 60-61.

8. Le PROGRES DU GOLFE. Imprimerie Générale de Rimouski, 17 juin 1914. p. 1.

9. Le PROGRES DU GOLFE. Imprimerie Générale de Rimouski, 17 juin 1914. p. 1.



M. le chanoine Ph. SYLVAIN, supérieur du séminaire, prononçant une allocution funèbre sur les lieux du naufrage. A sa droite, MM. les abbés F. Charron, L. Roy, ptres., J. Ross, ecl., ainsi que les représentants du Progrès du Golfe; à sa gauche, MM. les abbés E. Chénard, J.A. Fortin, C. Charette, ptres.



M. Alphonse Couillard, ancien maître de poste et major de l'armée canadienne, photographié auprès des lingots d'argent.

Dès le mois de juin 1914, une Commission royale d'enquête fut constituée sous la présidence du juge J.C. MERSEY afin de déterminer les causes de ce désastre maritime. Au terme des audiences, le juge jeta finalement le blâme sur l'officier Toftenes qui était en charge du STORSTAD au moment de la collision. "M. Toftenes, déclara-t-il, s'est montré négligent en modifiant sa course dans le brouillard, en gardant la direction du navire et en n'appelant pas le capitaine Anderson dès qu'il eût aperçu la brume" (10).

Cet événement tragique produisit, semble-t-il, un choc profond au sein de la population locale. "C'était si triste! on

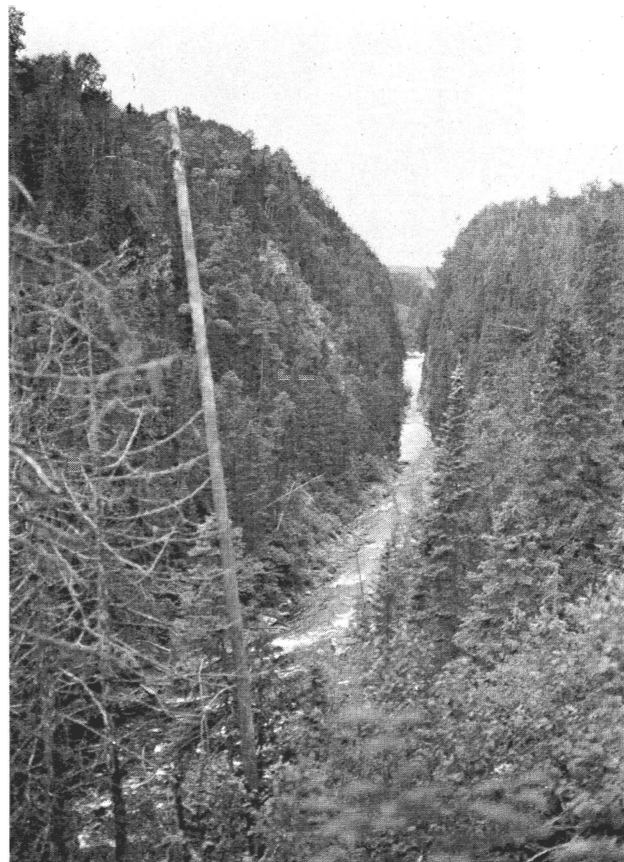
ne l'oublie pas", nous a confié une personne âgée de notre région.

A son tour, la voix populaire ne tarda pas à s'exprimer à travers celle d'un "poète" inconnu qui composa une complainte inspirée de ce drame. On en trouvera en page couverture 4, les paroles qui nous ont été gracieusement communiquées, par Monsieur Adrien QUIMPER de Rimouski et auquel nous offrons nos sincères remerciements.

**Lionel Pineau, professeur
Collège de Rimouski**

10. Report and Evidence of the Commission of Inquiry... p. 599.

Ce que Rimouski doit à sa rivière



Canyon sur la Rivière Rimouski appelé "Portes de l'Enfer".
Photo A.-A. DeChamplain, ptre

A l'époque où il s'est ouvert à la colonisation, le territoire du Bas Saint-Laurent n'avait que le fleuve comme voie d'approche et de communication. C'est ce qui explique qu'il se soit d'abord peuplé par le littoral, car les premiers habitants ne cherchaient pas à s'éloigner de la seule voie qui leur permettait de se tenir en contact avec leur paroisse d'origine et les lieux voisins. Mais le peuplement a généralement commencé près de l'embouchure des rivières, là même où la plupart des seigneurs ont choisi de fixer leur établissement.

On regardait en effet les rivières comme les portes d'entrée du territoire, comme ses chefs-lieux pour ainsi dire, et c'est par elles qu'on pénétrait dans les terres. Les rivières les plus importantes avaient déjà reçu leur nom. Elles avaient ordinairement attiré l'attention des explorateurs, et l'Indien en avait souvent foulé les rives pour se livrer à la pêche ou pour aller surprendre le gibier dans sa retraite. Ainsi en fut-il au moins pour les rivières qui ont

donné naissance aux plus anciennes paroisses de notre région: l'Isle-Verte, Trois-Pistoles, Rimouski et Matane.

Prenons le cas de Rimouski. L'histoire de cette paroisse est étroitement liée à celle de sa rivière. Celle-ci en effet lui a donné son nom; elle a accueilli ses premiers habitants; elle a conditionné l'arpentage de ses terres et la direction de ses routes; elle a été le théâtre de ses premières industries; elle a assuré la fertilité de son sol; elle a procuré la subsistance à plusieurs de ses ouvriers; elle a fait la beauté de son paysage; elle a été le lieu préféré de ses amusements et elle continue de constituer un centre touristique recherché.

C'est son nom que la paroisse de Rimouski a d'abord reçu de sa rivière. Ce nom indien, qu'on croit d'origine malécite, n'a encore pour nous qu'une signification hypothétique. D'après les meilleurs interprètes cependant, il se traduirait par **Demeure du chien** ou **Retraite des chiens**. On n'a pas moins

prétendu, non sans une pointe d'humour, qu'il peut aussi signifier **Rivière de chien**, à cause des difficultés que les Indiens éprouvaient à s'introduire dans son estuaire à marée basse. (1). Quoi qu'il en soit, le nom de Rimouski a d'abord appartenu à la seigneurie avant d'être donné à la paroisse et plus tard, au comté et à la ville.

Que dire de l'estuaire de la rivière? C'était une vraie mer intérieure, libre alors de toutes entraves, avec ses marées, avec ses îlets, avec aussi sa falaise escarpée à l'ouest, qui servait de rade aux embarcations de premiers défricheurs. C'est tout au fond de cette rade hospitalière que René Lepage, le premier seigneur, a choisi d'ériger sa demeure. Il l'a fixée près d'un ruisseau qui lui a permis de construire le premier moulin qui se soit vu dans la région. On a dès lors appelé ce cours d'eau: **Ruisseau du Moulin**.

Aux abords de l'estuaire et sur deux des îlets, il y avait des prairies natu-

1. L'abbé Chs Guay, CHRONIQUE DE RIMOUSKI, Québec, P.-G. Delisle, 1873, pp. 18-19.

relles que les alluvions avaient formées. Leur foin a servi à l'alimentation du bétail en attendant qu'il y ait assez de terre en culture. Quant aux îlets, au nombre de sept, ils ne laissaient pas d'agrémenter le paysage. La silhouette de ces massifs verdoyants se découpait nettement dans la nappe liquide qui les baignaient. En venant sur les lieux, à l'époque de la pêche, les Indiens ne manquaient pas d'en apprécier le charme ainsi que les avances stratégiques, et c'est à l'envi qu'ils y dressaient leurs tentes.

On a bientôt découvert aussi le pittoresque qui caractérisait la rivière elle-même, surtout les douze ou quinze derniers milles de sa course. C'est en effet la partie où elle fait voir les plus beaux décors et où se joue la gamme de toutes ses humeurs. Ici, la nappe transparente bouge à peine au milieu de la prairie; là, le flot s'anime et murmure sa chanson en frôlant le pied des côtes; ailleurs, la précipitation est en cascades; ailleurs encore, les eaux se tordent entre des rives escarpées qui font mine de les étouffer, comme aux **Portes-de-l'enfer**, mais dont elles se libèrent toujours en bondissant dans une course folle et en se ruant parfois dans des gouffres affreux. C'est ce pittoresque merveilleux de la rivière et de sa riante vallée qui a inspiré Arthur Buies, le célèbre chroniqueur, de chanter les beautés de Rimouski, en 1877. (2)

Il faut dire cependant que la rivière a subi depuis lors des transformations qui l'ont passablement défigurée. D'abord son volume d'eau a été diminué par suite du déboisement d'une partie notable de son bassin de drainage; puis on l'a soumise ici et là à des barrages; plus encore, pour faciliter le flottage du bois, on a dynamité plusieurs de ses chutes, aplani ses rapides et redressé ses méandres; bref, l'homme l'a assujettie à son contrôle. Quant à son estuaire, il a d'abord été soustrait à l'influence des marées par la construction d'un barrage; puis des estacades en ont fait un bassin de réserve pour l'industrie du bois; enfin des éboulements majeurs ont souillé son lit, ravagé ses îlets et encombré son enceinte.

Mais la rivière ne s'est pas seulement donnée en spectacle à la population de Rimouski: elle a été aussi pour elle un foyer de vie par la richesse de son peuplement, et un foyer d'activité. C'était en effet un cours d'eau très ri-

che en truites et en saumons. A l'origine elle attirait déjà chaque année, selon la **Chronique de Rimouski**, de nombreux Indiens pour la saison de la pêche. (3) Par la suite, et aussi longtemps que l'exploitation forestière n'a pas été lancée dans le milieu, elle n'a pas moins attiré toutes les catégories de pêcheurs, aussi bien les harponneurs aventureux que les paisibles amateurs de la pêche, à la ligne. On peut dès lors imaginer que ses frayères et ses rapides ont vu bien des braconniers.

La rivière a joué un rôle plus important encore comme foyer d'activité. C'est sur ses rives en effet que se sont déroulées, pendant près d'un siècle et demi, les principales opérations de l'industrie du bois à Rimouski. Il y avait les chantiers de la coupe du bois dans les réserves du bassin de drainage; le transport des billes à la scierie ou à l'usine par voie terrestre ou par le flottage; le débitage, le sciage ou la transformation du bois à l'établissement même; enfin les diverses manutentions du produit pour son entreposage et pour sa livraison sur le marché. Toutes ces opérations constituaient le gagne-pain d'une partie notable de la population ouvrière.

À l'époque où les moulins et les scieries se construisaient au pied des chutes, afin que l'eau utilisée pour le transport du bois leur serve de force motrice, on a vu des établissements industriels à quatre endroits différents sur la rivière. Le plus ancien de ces établissements fut un moulin banal que le seigneur Joseph Drapeau a fait ériger un peu avant 1800. Il se substituait à celui que René Lepage avait construit près de l'embouchure. Ce moulin s'est bientôt doublé d'une scierie qui fut la première à servir à la grande exploitation forestière du lieu. C'était à l'endroit où l'on a installé plus tard, soit en 1901, la première centrale électrique de Rimouski.

Une autre scierie a été établie à un demi-mille environ en aval de la précédente, vers 1820. Elle paraît avoir été très tôt la propriété des MM. Price qui l'ont maintenue en opérations jusqu'en 1931. On l'a connue longtemps sous le nom de **Moulin à Bardeau**. En l'année 1900, la Compagnie **Price Brothers** a renouvelé son entreprise de Rimouski en la construisant dans la ville, à l'embouchure même de la rivière. Il y eut là une activité soutenue jusqu'à l'automne de 1963. Enfin en 1902, la Compagnie **Price Porritt**

Pulp & Paper a construit une fabrique de pâte à papier à trois milles environ de l'embouchure de la rivière. Cette fabrique, qui est devenue la propriété exclusive de la Compagnie Price en 1909, a été en fonction jusqu'en 1927.

La rivière Rimouski a toujours été considérée aussi de quelque manière comme un centre d'amusement. Jadis, alors que ses eaux étaient si abondantes, si libres de tout obstacle et si limpides, elle était sans doute très propice au canotage. Qui peut dire que les premiers habitants n'ont pas souvent pris plaisir à voguer sur son onde, surtout à travers les îlets de son estuaire? Ce qui est certain, c'est que plus tard elle a été une attraction de premier ordre pour bien des excursionnistes. Pendant la construction du chemin de fer, par exemple, c'est sur ses bords que la plupart des employés de la section de Rimouski allaient passer leurs congés. Il en fut longtemps de même pour les élèves du Séminaire à certaines fêtes qui leur valaient un pique-nique. Aucune excursion n'était saluée avec plus d'enthousiasme que celles qui les conduisaient le long de la rivière, à l'entrée de Beauséjour.

En hiver, pour attirer les foules le long de la rivière, il y avait les courses de chevaux sur la glace. Elles se pratiquaient déjà en 1880, mais c'est surtout au début du siècle, sous la direction du marchand Edouard Helleur, qu'elles ont eu le plus de vogue. La piste de course s'étendait habituellement sur un mille de longueur en bas du **Moulin à Bardeau**. Il n'était pas rare de trouver là certains dimanches de mars, plusieurs centaines de spectateurs venus de différentes paroisses du comté. On s'assemblait parfois aussi à cet endroit pour des courses de patineurs.

En ces dernières années, les berges de la rivière n'ont pu échapper à l'influence de la popularité du tourisme. Elles sont devenues une sorte de villégiature pour un grand nombre de citoyens dont les résidences d'été s'échelonnent surtout sur les huit ou neuf derniers milles de leur parcours. Il est à présumer qu'elles deviendront encore plus populaires pour la communauté urbaine de Rimouski, quand la Ville aura complété l'aménagement du grand parc public qu'elle est à faire présentement, non sans un sens raffiné de l'esthétique, au bord de l'estuaire et sur le site même des anciens îlets.

Léo Bérubé, ptre

2. PETITES CHRONIQUES d'Arthur Buies, pour 1877.

3. L'abbé Chs Guay, CHRONIQUE DE RIMOUSKI, p. 22.

Deux Rimouskois à la Société des Nations: biographie sommaire de deux fils de la région

En septembre 1922 s'ouvrait à Genève la troisième assemblée de la Société des Nations, forum international qui devait garantir la paix mondiale. Le premier jour de séance de cette assemblée, les membres de la délégation canadienne, Messieurs Ernest Lapointe et William Stevens Fielding, reçurent en leur hôtel une carte annonçant la visite de trois personnes se présentant comme délégués de la Galicie orientale. Laissons M. Lapointe raconter l'incident tel qu'il le fit devant la Chambre des Communes en 1931.

"On les conduisit dans ma chambre et, en présence de M. Fielding et de moi-même, ils plaidèrent leur cause avec une grande éloquence. Deux d'entre eux ne parlaient ni le français ni l'anglais, mais le troisième parlait un bon français et assez bien l'anglais. Après avoir discuté la question avec eux, pendant quelques temps, et promis de consulter les autres délégués britanniques, celui qui avait parlé se tourna de mon côté pour me dire: "Est-ce que Votre Excellence ne se souvient pas de moi?"... Je lui répondis le plus humblement possible: "Vous ai-je jamais rencontré?" Il continua: "Lorsque Votre Excellence était finissant au collège classique de Rimouski j'étais en première année." "Vraiment", dis-je. "Vous êtes de Rimouski?" Il répondit: "Mon nom est Jean et je suis né à Saint-Simon de Rimouski". Je repris: "Si votre nom est Jean et si vous êtes né à Saint-Simon de Rimouski, cessez immédiatement de m'appeler "Excellence". (1)

Pour sa part, Ernest Laforce (2) rapporte le fait suivant:

"Au cours de l'entretien où le Père Jean tentait d'intéresser le représentant du Canada au sort des Ukrainiens, l'hon. M. Lapointe remarque:

- Mais Excellence! vous parlez admirablement le français. Où l'avez-vous appris?
- Au même collège que vous, Excellence, de répondre le Père Jean.
- Ah! bien! lâchons là les excellences et parlons de chez nous, d'ajouter M. Lapointe.



L'Hon. Ernest Lapointe

Si leurs deux versions diffèrent sensiblement (3), un fait demeure indiscutable: deux Rimouskois, représentant deux nations se sont rencontrés à la S.D.N. Comment cela est-il arrivé? La carrière d'Ernest Lapointe était bien connue, il me suffira d'en rappeler ici les étapes importantes puis nous insisterons sur la vie tumultueuse du Père Jean.

Né le 6 octobre 1876 à St-Eloi dans le Témiscouata, Ernest Lapointe commença ses études classiques au Séminaire de Rimouski en 1889. Prix du Prince de Galles en Rhétorique, il obtint son Bacc.-ès-Arts en 1895 (les études classiques duraient alors 6 ans). Après trois années d'études en droit à l'Université Laval, il

était admis au Barreau à 21 ans et partait exercer sa profession à Rivière-du-Loup.

Elu à la Chambre des Communes par acclamation, en février 1904, il sera réélu dans Kamouraska, aux élections générales de la même année, puis en 1908, 1911 et 1917. En 1919, se considérant comme le successeur de Laurier, il se fait élire dans Québec-Est, circonscription de Sir Wilfrid. Il en sera le député jusqu'à sa mort en 1941.

Le 29 décembre 1921, M. MacKenzie King, qu'Ernest Lapointe a toujours soutenu, le nomme Ministre de la Marine et des Pêcheries. Puis, en janvier 1924, on l'assera dans le même Cabinet comme Ministre de la Justice. La défaite des libéraux aux élections de 1930 le force à résigner l'important ministère qu'il reprend le 23 octobre 1935 avec le retour au pouvoir de M. King. Assermenté comme Membre du Conseil Privé à Londres, le 28 mai 1937, il portait le titre de "Très Honorable".

Erudit reconnu pour son "gros bon sens", M. Lapointe fut toute sa vie un travailleur infatigable, un lecteur acharné. Ceux qui l'ont bien connu aiment à rappeler l'ardeur avec laquelle il se mit à apprendre l'anglais, à 28 ans, lors de son entrée aux Communes en 1904. En douze mois, il parvint à tenir tête aux députés anglophones et ses discours étonnèrent bientôt toute la Chambre. Ce souci d'apprendre le fit rapidement rechercher comme spécialiste en plusieurs domaines mais plus particulièrement en droit constitutionnel et international.

Délégué canadien à Genève, en 1922, pour la troisième assemblée de la S.D.N. (il y rencontre le Père Jean), le ministre canadien-français voit son nom étroitement associé à la recherche d'indépendan-

1. Débats de la Chambre des Communes, 2e session, 17e législature, p. 1396.

2. Laforce, Ernest, *Bâtisseurs du pays*, Montréal, Garand, 1945, p. 177.

3. Il nous manque malheureusement la version personnelle du Père Jean et nous devons rencontrer à ce sujet Mgr Alphonse Fortin, grand ami et correspondant du Père Jean, mais la mort nous l'a ravi brusquement le 7 janvier 1974.



Le Père Josaphat Jean, O.S.B.M.

ce du Canada dans la conduite de ses affaires extérieures face à l'Angleterre. En effet, le 2 mars 1923, Ernest Lapointe signe, au nom de Sa Majesté britannique, le **Traité du Flétan** pour régler le problème des pêcheries entre le Canada et les États-Unis. "Pour la première fois dans l'histoire du pays, un plénipotentiaire canadien signait, seul, un traité (4)". Par la suite, M. Lapointe représentera le Canada aux Conférences impériales de 1926, 1929 et 1937. Il participe à la Conférence du désarmement naval de 1927 et au couronnement de Sa Majesté Georges VI en 1937. C'est comme chef de la délégation canadienne qu'il assiste à la dix-neuvième assemblée de la S.D.N. à Genève, en 1938. Plusieurs autres rencontres internationales le firent connaître sur la scène mondiale.

Ce grand canadien, qui a joué un rôle prépondérant dans l'élaboration du **Statut de Westminster** (1931), se signala également sur une scène plus modeste par sa noblesse d'âme, sa fidélité à ses amis et son affection pour Rimouski où il aimait revenir causer avec ceux de son **Alma Mater**. La mort emporta le 26 novembre 1941 ce prestigieux fils de notre région.

A peine connu dans sa région natale, un humble religieux canadien-français, le Père Josaphat Jean O.S.B.M. est un héros pour nos compatriotes d'origine ukrainienne.

Né le 19 mars 1885 à St-Fabien de Rimouski, François-Joseph-Victorien Jean, fils d'Edouard Jean et d'Elvine Lefebvre-Boulangier, fit ses études primaires à l'école du village puis entreprit en 1901 ses études classiques au Petit Séminaire de Rimouski (5). C'est là qu'il entendit parler pour la première fois des Galiciens

auxquels il allait consacrer sa vie.

L'Ukraine occidentale ou Galicie orientale était une région peuplée d'Ukrainiens (appelés aussi Galiciens et Ruthéniens) qui faisait partie de l'Empire austro-hongrois. Autrefois indépendants, les Ukrainiens aspiraient à le redevenir. L'oppression politique, sociale et culturelle, de même que le dépérissement économique poussèrent nombre d'entre eux à émigrer. De 1896 à 1914, la politique agraire libérale du gouvernement canadien attira dans l'Ouest environ cent mille Ukrainiens.

La plupart de ces immigrants étaient catholiques de rite grec, c'est-à-dire qu'ils avaient les mêmes traditions et coutumes que l'Eglise orthodoxe mais reconnaissaient la suprématie du Pape de Rome et non celle du Patriarche de Constantinople. Arrivés au pays sans prêtre de leur rite et se méfiant de ceux du rite latin, ils furent rapidement entrepris par les Orthodoxes du schisme russe, financés par le tsar Nicolas II. Inquiets, les évêques catholiques du rite latin entreprirent de quêter pour construire des écoles et des églises afin de garder les Ukrainiens dans l'Eglise catholique. C'est ainsi, que le jeune François-Jean entendit parler d'eux au Séminaire de Rimouski.

Mgr Adélarde Langevin, archevêque de St-Boniface se rendit lui-même en Autriche pour chercher des prêtres de rite grec mais comme il les voulait célibataires (pour l'exemple) et qu'il n'y en avait très peu (moins de 3%), il rentra bredouille. L'évêque prit alors la décision de faire passer temporairement des prêtres du rite latin au rite ruthène (ou grec). Le Rév. P. Achille Delaere, Rédemptoriste, fut le premier à être autorisé à partir pour la Galicie en septembre 1906.

Ayant terminé ses études classiques en 1907, François-Joseph Jean entra au Grand Séminaire de Rimouski. La lecture d'une brochure du R.P. Delaere le décida à embrasser le rite ruthène. Encouragé par Mgr Langevin et avec la permission de Mgr A.A. Blais de Rimouski, il alla terminer ses études de théologie au Grand Séminaire de Montréal. Ordonné prêtre à Rimouski le 14 août 1910, il quitta le Canada le 24 septembre pour se rendre étudier la langue et le rite ukrainien en Galicie. Le 6 septembre 1911, il fut le septième catholique francophone à changer de rite.

De retour au pays en mai 1912, il fonda à la demande de Mgr Langevin, l'Ecole Apostolique de Sifton, au Manitoba, desservant en plus quelques missions ukrainiennes du diocèse de St-Boniface. Mgr Budka, l'évêque ruthène, s'opposant à son projet de créer une congrégation des prêtres latins passés au rite ruthène, la Fraternité St-Josaphat, le P. Jean décida alors d'entrer chez les Pères Basiliens. En octo-

bre 1913, il quittait le Canada, et le 12 novembre il commençait son noviciat chez les RR. PP. Basiliens de Krechiv en Galicie.

La Grande Guerre éclata en août 1914. Devant l'avance des troupes russes, les moines s'enfuirent en Hongrie. Obéissant aux ordres de son supérieur, il demeura seul en arrière pour desservir les paroisses environnantes. Le recul des Russes lui permit de terminer son noviciat et il prononça ses vœux simples, le 4 mars 1917, sous le nom de Frère Josaphat.

A la fin de la guerre, les Alliés voulurent créer un "cordon sanitaire", une digue d'Etats, pour contenir le péril communiste et séparer l'Allemagne de l'U.R.S.S.. C'est ainsi qu'ils favorisèrent la création d'états comme la Tchécoslovaquie et la Pologne, négligeant les aspirations nationalistes des habitants de ces régions. Comme tous les autres peuples d'Autriche-Hongrie, les Ukrainiens avaient proclamé leur indépendance le 1er novembre 1918. C'est alors que commença une longue lutte d'émancipation contre les Polonais et les Soviétiques, lutte à laquelle le Père Jean participa étroitement.

Sa connaissance des principales langues européennes et particulièrement du français à cette époque langue de la diplomatie, lui permit d'occuper successivement les postes de secrétaire particulier du président Petrushevitch d'Ukraine occidentale, en juin 1919, puis de représentant diplomatique à Varsovie, d'octobre 1919 à août 1920. Nommé au Ministère des Affaires extérieures de l'Ukraine occidentale le 8 septembre 1920, il est délégué à la Conférence de la Paix de Riga. La délégation galicienne n'ayant pas été reconnue par les représentants de la Russie et de l'Ukraine soviétiques ainsi que par ceux de la Pologne, le P. Jean quitta Riga à la mi-octobre, après avoir été l'un des principaux signataires du Traité de paix entre Galiciens et les Blancs-Ruthènes. Il se rendit à Genève où il assista de 1920 à 1922 aux assemblées de la Société des Nations.

Son travail consistant à sensibiliser le monde au problème de la Galicie orientale, il rencontra tous les grands de l'époque: Clémenceau, Foch, Lloyd George, Alexandre de Serbie, Mgr Achille Ratti (futur Pie XI), Rathenau, le maréchal Pilsudski, etc... Avec le prince Sixte de Bourbon-Parma, il se fit le promoteur de la constitution d'un grand état catholique regroupant l'Ukraine, l'Autriche et la Bavière. Cet état, croyait-il, aurait offert des garanties de solidité et de stabilité que ne pouvaient offrir la Tchécoslovaquie, la Pologne et la Roumanie.

Faisant le tour des délégations à Genève, le moine-diplomate rencontra en novembre 1920 S.E. Charles Joseph Doherty président de la délégation canadienne aux deux premières assemblées de la S.D.

4. Le Gris, Claude, *L'entrée du Canada sur la scène internationale* (1919-1927), Paris, P.U.F. 1966, p. 51.

5. Nous tenons à souligner que le récit fait à la Chambre des Communes en 1931 par M. Lapointe comporte quelques erreurs imputables sans doute aux années écoulées depuis cet incident: d'abord le Père Jean est né à Saint-Fabien et non à Saint-Simon; ensuite ils ne se sont pas connus au Petit Séminaire puisque Ernest Lapointe avait quitté Rimouski depuis six ans (1895) lorsque le jeune François-Joseph y commença ses études. Les paroles prêtées par Ernest Lapointe au Père Jean nous semblent donc peu plausibles.

N., qui le reçut avec bienveillance. En septembre 1922, il rencontrait S.E. Ernest Lapointe, représentant du Canada à la troisième assemblée. Entre chaque séance, il parcourait les capitales européennes, cherchant des appuis pour son peuple adoptif, ne recevant que des promesses. Ses activités diplomatiques cessèrent lorsque le Conseil des ambassadeurs eût reconnu définitivement le 14 mars 1923 l'autorité de la Pologne sur la Galicie orientale.

En 1923, Mgr Sheptetski, archevêque de Lemberg, ou Lwow, fonda l'ordre des Studites et le Père Jean y adhéra, revenant définitivement à la vie missionnaire. Envoyé en juin 1923, en Bosnie pour y fonder un monastère pour les Ukrainiens établis là, il dut subir les brimades des schismatiques serbes et de leur ardent ministre des Cultes qui le fit jeter en prison. Son titre de citoyen britannique ainsi que l'intervention de l'ambassadeur d'Angleterre et du nonce apostolique le firent relâcher deux jours plus tard avec des excuses mais ne purent empêcher les schismatiques de le battre à deux reprises par la suite.

En 1925, il revient au Canada pour convaincre le gouvernement de rouvrir le pays aux émigrants ukrainiens. Il rencontra à Ottawa S.E. Ernest Lapointe, espérant obtenir par son entremise, un territoire dans l'Ouest canadien. L'affaire n'ayant pu s'arranger, il s'adressa au gouvernement du Québec qui mit à sa disposition des terres vierges de l'Abitibi. Pour faire venir ses Ukrainiens de Bosnie en Abitibi, il multiplia les démarches auprès des services d'immigration, des compagnies de transport et du gouverne-

ment québécois pour qu'il construise une route et des accommodations pour les futurs immigrants, du village de Sheptetski. Les réponses tardant, il commença la route, construisit à ses frais une chapelle un couvent et un monastère, transportant à dos les matériaux sur huit longs milles de chemin boueux. Quelques familles ukrainiennes de Montréal étaient déjà sur les lieux mais celles de Bosnie n'arrivèrent jamais. Les conditions économiques européennes et particulièrement celles de cette partie des Balkans rendirent impossible leur émigration.

Abandonnant à regret son projet de colonisation, il revint en 1930 à Montréal pour desservir les paroisses ukrainiennes. En mai 1931, abandonnant les Studites il retourna chez les Basiliens à Mundare, Alberta, où il dut refaire son noviciat. Il prononça ses vœux solennels le 22 décembre 1935.

Malgré les échecs, il poursuit inlassablement sa mission auprès des Ukrainiens. On le voit partout. Il quitte Montréal en 1942 pour aller à Ottawa afin d'être sur place pour défendre son peuple adoptif auprès du gouvernement canadien. De 1946 à 1949, il passe en Europe pour aider les milliers de réfugiés de guerre ukrainiens rassemblés en Angleterre. Quittant son quartier général de Londres, il fait de brefs séjours, sur le continent où il encourage ces pauvres arrivés des camps de concentration nazis, des maquis de l'Armée nationale ukrainienne ou fuyant leur patrie aux mains des Communistes. Il persuade plusieurs d'entre eux de venir s'établir au Canada.

En 1949, il revient au pays et retourne dans l'Ouest, à Mundare, pour enseigner au juvénat. Ses supérieurs lui confieront

en 1959 une paroisse de Vancouver. A l'âge de 76 ans, en 1961, il prend sa retraite à Grimsby en Ontario. Les activités de cet homme extraordinaire ne prennent pourtant pas fin à cette époque. Il consacre les dernières années de sa vie au jardinage, à la rédaction de ses mémoires (à la demande de Mgr Alphonse Fortin) et surtout à la recherche historique. En effet malgré une vie religieuse, politique et sociale bien remplie, le Père Jean avait consacré ses maigres loisirs aux plaisirs culturels. Il avait profité de ses nombreux déplacements pour collectionner les livres rares et se livrer à des fouilles archéologiques. Il a rassemblé ces précieux documents dans les musées qu'il a créés et entretenus à Grimsby et à Mundare. Ayant fouillé la petite histoire il nous a laissé quelques pages intéressantes sur St-Fabien et les pionniers de l'Ouest. Dans sa correspondance, nous avons même trouvé un scénario de film avec partitions musicales.

Le 8 juin 1972, il s'éteignait doucement et son corps fut déposé au cimetière de Mundare. Ces 87 années de labeur ont donné une dimension historique à ce personnage beaucoup plus ukrainien que canadien-français.

Comment conclure cette ébauche de la carrière de deux Rimouskois sinon en souhaitant que des chercheurs se mettent bientôt à l'oeuvre pour nous les faire connaître davantage? Comment expliquer que ces deux hommes, pourtant issus de notre milieu, qui ont joué un rôle si important sur la scène internationale, soient si peu connus des gens de chez nous?

Gérald Garon
professeur d'histoire
Cégep de Rimouski

ENTRE LE REVE ET LA REALITE

Les transports et le développement de l'Est du Québec au début du siècle

Au mois de mai 1919 avait lieu à Québec le 6ième congrès annuel de l'Association canadienne des bonnes routes. A cette occasion, l'ingénieur pour le comté de Gaspé, M. T.J. Bertrand, originaire de l'Île Verte, prononça une conférence sur la situation des transports dans l'Est du Québec.

Cette conférence, que nous reproduisons plus loin, eut un certain retentissement. Elle fut tout d'abord publiée dans **Le Devoir** du 29 mai 1919 avant d'être reprise dans **Le Progrès du Golfe** du 6 juin de la même année. Selon son habitude, le journal local reproduisit intégralement la version du **Devoir**, y compris la présentation que le journal de Montréal en avait faite. On peut même se demander si elle aurait été diffusée dans la région, n'eût été sa publication préalable par **Le Devoir**.

La causerie de l'ingénieur Bertrand est intéressante à plus d'un titre. On y trouve une peinture assez pittoresque de l'Est du Québec, un tour avec guide de la Gaspésie. Comme on pourra s'en rendre compte, cette description ne va pas sans une certaine inflation verbale. C'est ainsi que Sainte-Anne de la Pocatière nous est présentée comme "l'Athènes de notre district" et que selon l'auteur "le Bic vous donne l'illusion d'un val suisse conduisant à une baie de Venise". Le texte nous fournit également un tableau détaillé de la situation générale des transports. On y trouve des indications relatives aux modes de transport disponibles, au temps nécessaire pour se rendre d'un endroit à un autre, ainsi qu'aux difficultés que rencontrent les citoyens dans leurs déplacements.

L'allocation de l'ingénieur Bertrand présente encore davantage d'intérêt quand elle nous révèle les liens que l'auteur établissait entre le système des transports et le développement économique. Pour lui, "un pays vaut ce que vaut son système de transport", et sa présence à ce congrès, en compagnie de plusieurs représentants locaux, démontre que son intérêt n'est pas purement spéculatif. Sans se faire trop d'illusions sur l'impact de ce genre de congrès, il dira tout de même aux congressistes: "C'est à vous tous, Messieurs, que nous nous adressons pour nous donner un coup d'épaule."

Bertrand ne manque pas d'optimisme quant aux possibilités de la région: "Elle donna naissance au Canada et à deux reprises elle sauva Québec. Nous y voulons une renaissance et que pour une troisième fois, économiquement au moins, elle assure au Canada le plus grand développement et la plus grande prospérité." Mais pour cela, il faut "des chemins; que les grandes artères nationales, que les grandes artères continentales poussent au plus tôt leurs puissantes ramifications vers nos régions pour y semer la vie, y puiser la richesse..." Non seulement l'auteur imagine-t-il avec aise un réseau intégré de transports routiers, ferroviaires et maritimes, mais encore élabore-t-il des schémas intégrés de développement:

Les pouvoirs d'eau au pied du Mont Albert peuvent développer des forces hydro-électriques qui permettront l'exploitation économique des mines de l'intérieur, l'opération d'un tram électrique entre l'intérieur et la côte, et pourront aussi donner la lumière et la chaleur aux hôtels du parc et aux sanatoriums des montagnes à une altitude de 3,000 à 4,000 pieds.

Cette esquisse est d'ailleurs bien modeste si on la compare à la description que nous présente l'auteur, et qui ferait sans doute frémir les planificateurs actuels, d'un développement intégré des ressources de la Gaspésie, à partir du centre de la péninsule, grâce à un axe ferroviaire Amqui-Gaspé, Madeleine-Grand Pabos. On s'en convaincra aisément en lisant les derniers paragraphes de son allocution.

Messieurs, causons de la Gaspésie: vous en faire tout l'historique serait trop long; qu'il me suffise de dire que ce fut la première terre touchée et la première exploitée; elle donna naissance au Canada et à deux reprises elle sauva Québec. Nous y voulons une renaissance et que pour une troisième fois, économiquement au moins, elle assure au Canada le plus grand développement et la plus grande prospérité.

Cette partie de la province, que l'on se plaît à désigner, vu le manque de bonne circulation, de transports modernes, sous le vocable de "trois semaines en bas de Québec", est comme l'appendice du Canada, ces quelques arpents de neige, qui ont prouvé tout dernièrement à la France qu'elle nous avait mal jugés et qu'un sang vigoureux et toujours prêt à se sacrifier par amour et pour l'honneur a su réaliser des merveilles, malgré les neiges, les frimas et les épreuves.

Il en sera de même pour la Gaspésie, dès que l'on facilitera la circulation du sang riche et généreux qui l'anime. "Un homme vaut ce que vaut sa circulation artérielle". "Un pays vaut ce que vaut son système de transport!" Trois facteurs composent l'organisme du transport et sont inséparables, si l'on veut avoir un transport parfait. Je vous ai nommé la voirie d'abord, les systèmes ferroviaires et les systèmes de navigation!

Puisque vous êtes réunis pour traiter des bonnes routes, vous me permettrez d'abord de vous parler du chemin de ceinture de la Gaspésie, puis de vous dire comment il devra se rattacher au système ferroviaire du Canada et des Etats-Unis, alimenter nos systèmes de navigation et contribuer à la reconstruction nationale!

A quelle distance de Québec est le havre de Gaspé? Tout au plus 360 milles! Combien de temps mettons-nous, au 1er mai de l'an de grâce 1919, à nous rendre de Québec à Gaspé par voie ferrée? Je dis voie ferrée, car il n'y a pas à cette époque possibilité de nous y rendre autrement. En partant de Lévis par l'express maritime à 2 heures 40 minutes l'après-midi, le lundi, nous arrivons le mercredi soir à temps pour souper, quand tout va bien. C'est là notre transport amélioré! A présent, si nous voulons atteindre Gaspé par la voie la plus courte, comment allons-nous nous y prendre? Je vais donner l'itinéraire, mais je doute fort que vous en profitiez au moins tant que les congrès comme celui-ci n'auront pas réussi à mettre en pratique ce qu'ils prêchent, à passer des paroles aux actions. Voyons: Vous partez de Lévis par le même train, le lundi, à 2 heures 40. Vous vous rendez à Sainte-Flavie, où vous devez coucher pour prendre le train qui vous conduira à Matane-sur-Mer, le lendemain midi. Là, une auto vous conduira à Cap-Chates, Ste-Anne-des-Monts et Saint-Joachim, une distance de près de 60 milles, en trois heures, malgré les mauvais chemins par endroits. Pour vous rendre à Gaspé, il vous reste à faire une centaine de milles, mais si vous voulez les parcourir autrement qu'au PAS ET A PIED, il vous faudra un aéroplane.

Tandis que la distance de Sainte-Flavie à Gaspé par l'Intercolonial et le chemin de fer A.Q. & W., est de trois cents milles, elle n'est que de deux cents milles, de Sainte-Flavie à Gaspé par le littoral du fleuve. Cependant les gens du Cap-Chates et de Sainte-Anne-des-Monts, qui n'auraient que cent milles à parcourir sur le littoral du fleuve Saint-Laurent pour aller au Bassin de Gaspé et à Percé, le chef-lieu, sont obligés de remonter cent milles vers l'ouest jusqu'à Sainte-Flavie et de parcourir trois cent milles vers l'est à raison de vingt-quatre heures par cent milles, c'est-à-dire quatre jours de marche pour assister à une assemblée de comté ou se défendre devant la cour supérieure.

Je suis certain que ceci va vous paraître extraordinaire et que ceux qui ne sont pas absolument au fait, surtout nos amis de l'autre côté de la frontière, vont crier à l'impossibilité! C'est malheureusement trop vrai et cependant depuis 1900, le croirez-vous? Il y a eu un progrès. Comme vous le voyez, il reste encore quelque chose à faire, et c'est à vous tous, Messieurs, que nous nous adressons pour nous donner un coup d'épaule.

Il nous faut des chemins; que les grandes artères nationales, que les grandes artères continentales poussent au plus tôt leurs puissantes ramifications vers nos régions pour y semer la vie, y puiser la richesse...

A présent si vous voulez me suivre nous allons parcourir en automobile, à partir du vieux Québec qui nous donne actuellement l'hospitalité, la distance de Québec à Sainte-Anne-des-Monts, puis continuer par le nouveau chemin de ceinture, le long du littoral de Gaspé, en passant par la Grande Madeleine et Grand Pabos, à la sortie de la Baie des Chaleurs, pour remonter par la Baie des Chaleurs et la vallée de la Matapédia et revenir à notre point de départ.

En laissant Québec après un bon dîner et une longue sieste, en même temps que l'Express Maritime, dans une suite d'autos, de Québec à Gaspé, nous pourrions, Messieurs, donner des points de service des voies ferrées et au besoin rencontrer au retour, après avoir parcouru la route de ceinture, probablement, à New-Carlisle ou dans les environs, les passagers qui auront pris l'express du lundi à 2 heures 40, à l'heure du départ des joyeux automobilistes.

Ainsi à 2 heures 40, nous gravissons la côte de Lévis qu'il faudrait continuer ou aplanir et nous dévalons à travers les villages gais et propres de la rive Sud, parmi lesquels nous remarquons particulièrement Saint-Michel, avec son site enchanteur, ses chapelles et ses chalets dans les bosquets; puis Montmagny avec ses deux belles rivières, ses usines et son cachet d'ancienneté; L'Islet avec son immense quai, ses rues ombrées et ses belles résidences de touristes et de rentiers; Saint-Jean, Saint-Roch, le pays des vergers, des fruits, des fleurs et du miel; Sainte-Anne, l'Athènes de notre district, avec son collège classique, le plus vieux et le plus moderne et son Ecole d'Agriculture, dont l'hon. Joseph-Edouard Caron a fait la plus belle institution du genre, tous deux accrochés aux flancs de la montagne de Sainte-Anne; Saint-Pacôme et la Rivière-Ouelle, le premier, beau village industriel, et le deuxième berceau de quelques-unes de nos plus anciennes et plus distinguées familles canadiennes; Saint-Pascal, dont M. l'abbé Beaudet a fait la paroisse la plus progressive du comté de Kamouraska, avantageusement connue surtout par son école Normale Ménagère. Enfin nous arrivons à la Rivière-du-Loup, petite ville de près de 8,000 âmes, pittoresquement, bâtie en étagère sur les flancs des collines, qui, de la jonction des chemins de fer Témiscouata et Intercolonial, sont échelonnées jusqu'au Portage, à Saint-Patrice, et à Cacouna, autant de places d'eau qui rivalisent de popularité.

Jusqu'ici l'attention de nos gouvernants s'est arrêtée à la Rivière-du-Loup pour se diriger vers Edmunston sur la frontière américaine par la réfection du chemin de 80 milles qui relie actuellement ces deux villes. Cependant il faut continuer et supposer pour un instant, en attendant que ce soit une heureuse réalité pour tout le public voyageur, que le gouvernement ait localisé un chemin de Rivière-du-Loup à Trois-Pistoles, en ligne droite sur les hauteurs, évitant ainsi les courbes, les côtes et les vasières des anses de l'Isle-Verte où les neiges des interminables battures viennent se cacher en hiver, sachant bien que le soleil honteux de ce cloaque n'osera y toucher que lorsqu'il songera à aller se coucher.

Mais passons. Nous voilà aux Trois-Pistoles, jolie petite ville balnéaire toute orgueilleuse de son titre, Saint-Simon, Saint-Mathieu offrent d'excellentes terres à culture, mais des chemins difficiles à entretenir; le Bic vous donne l'illusion d'un val suisse conduisant à une baie de Venise. Au Sacré-Coeur, nous longeons le fleuve et humons ses varechs. Enfin, nous voilà à Rimouski, le siège archiépiscopal ou qui le deviendra, avec sa belle cathédrale, son vaste évêché, son séminaire, ses couvents, ses institutions de toutes sortes et sa population toujours grandissante et qui n'a pas l'intention, semble-t-il, d'arrêter sa marche.

Après une nuit de repos, nous passons par le quai de Rimouski et le bassin de chargement de transatlantiques, puis par la Pte-au-Père où la mer commence à se faire grosse et à donner aux passagers sur bateau la crainte du mal de mer. Après Sainte-Luce, oubliée sur le bord du fleuve, et Sainte-Flavie-sur-Mer, nous longeons les anses et les grèves du Grand et Petit Métis avec les grands hôtels et les superbes villas qui nous donnent une idée de ce que serait une foule d'autres endroits sur le littoral du fleuve, dans la Gaspésie et dans la Baie des Chaleurs, si nous avions un chemin de ceinture et des facilités de transport. Matane-sur-Mer, ville industrielle et progressive, malgré l'absence d'un port, est le terminus actuel du chemin de fer de Matane. Coûte que coûte, il nous faut ici faire de la voiture. Petit Matane, Sainte-Félicité, les Grosses-Roches, les Capucins, noms descriptifs ou qui ont une histoire, nous sont cités par les chauffeurs du pays avec plus d'un trait d'histoire, de contes populaires, entremêlés de récits de chasse et de pêche, qui font du plus blasé un nemrod et un pêcheur enragé, qui amoncelle à l'avance les trophées: peaux d'ours, têtes d'orignaux, de caribous, truites et saumons, comme toutes nos forêts et toutes nos rivières de Gaspé sans exception savent donner.

Dé loin nous voyons le Cap Chates nommé suivant les uns, d'après M. de Chates et suivant les autres d'après le chat colossal en pierre qui, assis sur ses hanches en pierre, éclaire les nuits et perce les brumes avec son oeil qui s'éteint le jour pour briller davantage la nuit afin d'empêcher les navires de venir se briser à ses pieds.

Les paroisses de Cap Chates et de Sainte-Anne, les deux premières paroisses du comté de Gaspé, sont des paroisses agricoles et industrielles qui ne demandent

que des facilités de communication pour se développer de toute manière. Les deux rivières très bien boisées sont un paradis pour les amateurs de chasse et de pêche et les terres d'alluvions sont là d'une richesse qui fait prendre racine aux propriétaires. Soit par la rivière Ste-Anne remontée en canot, soit par un chemin de voiture actuel qui se rend à quelques milles du Mont-Albert et de la Montagne de la Table, nous avons là accès au Parc National de chasse et de pêche de Gaspé et aux mines de zinc et plomb sur le versant Sud des Monts Notre-Dame.

Les pouvoirs d'eau au pied du Mont-Albert peuvent développer des forces hydro-électriques qui permettront l'exploitation économique des mines de l'intérieur, l'opération d'un tram électrique entre l'intérieur et la côte, et pourront aussi donner la lumière et la chaleur aux hôtels du parc et aux sanatoriums des montagnes à une altitude de 3,000 à 4,000 pieds.

Ici l'on trouve à la fois l'utile et l'agréable, les dividendes miniers et les perspectives sportives et esthétiques vues à vol d'oiseau du sommet des Monts Albert ou de la Montagne de la Table, où l'aéroplane peut atterrir en toute sécurité sur les plaines des sommets où paissent les troupeaux de caribous dont la sécurité est menacée seulement par l'ours noir tandis que dans les lacs, sur les pentes du sud, l'on voit les orignaux dans l'eau à mi-côte aller chercher les racines de nénuphars ou de lys d'eau; mais il nous faut continuer, passer par le Ruisseau-Patates, jeter un coup d'oeil sur la Grande Tourelle, grande cheminée en roc à forme étrange que la mer a isolée du rivage, et entrer dans le nouveau chemin maritime du littoral, à la Petite Tourelle, autre cheminée plus petite que la première, mais plus intéressante parce qu'elle forme avec la côte comme les deux culées d'un arc de triomphe au début du nouveau chemin qui relie tout le système de voirie de Gaspé, fait bénéficier toute la population des systèmes ferroviaires et apporte aux ports les produits de la mer et de la terre amassés par les bras vigoureux de nos Gaspésiens.

L'Anse-à-Jean, le Cap au Renard, les Sauteurs, une des artères de la Montagne de la Table, qui a une altitude de 2,000 pieds taillés à pic, s'arcboute au fleuve et met ainsi en face deux majestés qui se toisent, se menacent, mais n'osent empiéter l'une sur l'autre, puis le phare de la Rivière à Marthe, les chantiers de la Marthe, et de Marsouin, le Ruisseau à Rebours, Claude, la Rivière à Pierre, défilent rapidement devant nous avec leurs montagnes boisées, leurs écorchis et leurs cascades écumantes, et nous voilà à Mont-Louis, coquet village dans une vallée toute verdoyante d'herbe, encadrée dans ses monts de deux mille pieds d'altitude, couverts de sapins, tandis qu'au loin serpente sa petite rivière argentée.

Mais il nous faut à regret reprendre notre route, traverser le Ruisseau des Olives longer l'Anse Pleureuse, contourner le Gros-Morne, et son village unique, passer par le Manche d'Epée et nous sauver à la Madeleine, le plus beau pouvoir d'eau peut-être de la Gaspésie?

Là, nous avons à choisir entre trois routes: continuer par le vieux chemin du littoral, ce qui est peu pratique, vu les côtes, ou prendre la direction de Gaspé Bassin par la vallée de la Darthmouth, ou filer tout droit à Grand Pabos, en traversant la Péninsule à travers la forêt vierge par la route de beaucoup la plus courte que nous offre la passe entre les deux terrasses que séparent la Rivière Madeleine, la vallée de la Rivière à Eau Claire, la vallée de York et les coupes aux Fourches de la Saint-Jean pour descendre par la rivière Pabos jusqu'au havre qui sera le HUB de Gaspé. Par la route mitoyenne, nous touchons au Bassin de Gaspé, où nous trouvons des hôtels de première classe et un havre que tous doivent connaître, puis nous allons à Douglstown, centre irlandais à Barachois de Malbaie, centre industriel et agricole, à Percé, le chef-lieu et centre pour touristes, où nous traversons les montagnes et admirons le Rocher Percé, haut de 300 pieds, à l'Anse du Cap, paroisse agricole, à Grande Rivière, la plus grande paroisse de cette partie de la côte, et à Pabos et Chandler, la nouvelle ville, née de l'industrie de la pulpe.

Après avoir dîné, nous traversons New Port, la Pointe au Maquereau, L'Anse aux Gascons, Port-Daniel et Paspébiac pour arriver à New-Carlisle, trois heures avant les voyageurs partis de Québec la veille, par l'express maritime, en même temps que nous.

Si le coeur nous en dit, nous pouvons poursuivre notre course à travers les paroisses agricoles et prospères, qui se développent rapidement et poussent vers l'intérieur la bonne colonisation sur les pentes douces qui descendent vers la Baie des Chaleurs, pour arriver à Cross-Point et traverser à Campbelton à l'heure où le train de Québec rentrera à New-Carlisle, après avoir fait pour notre part une moyenne de 20 à 23 milles à l'heure. Ici encore, trois routes s'offrent à notre choix,

une vers l'est qui traverse les belles paroisses acadiennes sur la rive sud de la Baie des Chaleurs, l'autre remontant le long de l'Intercolonial, pour réunir les belles paroisses naissantes des fils de la forêt, et l'autre remontant la vallée de la Matapédia, le long du chemin de fer Intercolonial qui atteint le pied du lac Matapédia avec une altitude de 530 pieds et le sommet ou division des eaux à Métis, avec une altitude de 750 pieds.

L'altitude des terrains dans le plateau intérieur, en suivant le tracé d'une voie ferrée projetée varie de 700 à 1,300 pieds à peu près. Les Monts Notre-Dame, qui sont la continuation des Alleghanies, forment deux chaînes, qui entourent le plateau intérieur de Gaspé comme d'une couronne ciselée par les cours d'eau qui la traversent en certains endroits, mais qui, en somme sont obligés de se diviser en trois systèmes ou WATERSHEDS, celui du fleuve, de la Baie des Chaleurs et du golfe, dont il faut tenir compte dans tous les problèmes de développement, d'exploitation ou de transport.

Les rivières coulant au fleuve sont généralement courtes et très rapides, exception faite de la Madeleine qui, dans sa première partie coulant à l'est, a le caractère des rivières qui s'acheminent vers le golfe, puis tout à coup arrêtée par le massif de la terrasse de l'est, tourne à angle droit au nord et après un cours tourmenté de chutes et de cascades, rejoint le fleuve. Ce caractère des rivières allant au fleuve est dû à ce que la pente des Monts Notre-Dame au nord est abrupte et même parfois perpendiculaire, tandis qu'au sud elle est douce et formée de terrasses qui, d'une altitude de 2,000 pieds, descendent à 800 pieds au bas de la chaîne sud qui, s'élève elle-même à 2,000 pieds pour redescendre au niveau de la baie. Les rivières qui coulent vers la baie sont plutôt longues, prenant parfois leur source, comme la Grande Cascapédia à 15 milles du fleuve de même que les rivières du système du centre, comme la York, coulent vers le Golfe à Gaspé. Cette dernière, avec une déclivité de 1,600 pieds, a un débit très régulier et d'excellents endroits pour développer des forces hydro-électriques, à raison de 90 forces par pied.

L'aorte ou artère principale de tout ce système veineux et artériel de rivières et de chemins, qui doit activer la circulation et en assurer le développement, c'est la ligne courte ferrée de l'intérieur qui réunira les havres de la Madeleine, de Gaspé et de Grand Pabos, avec l'Intercolonial, au pied du lac Matapédia.

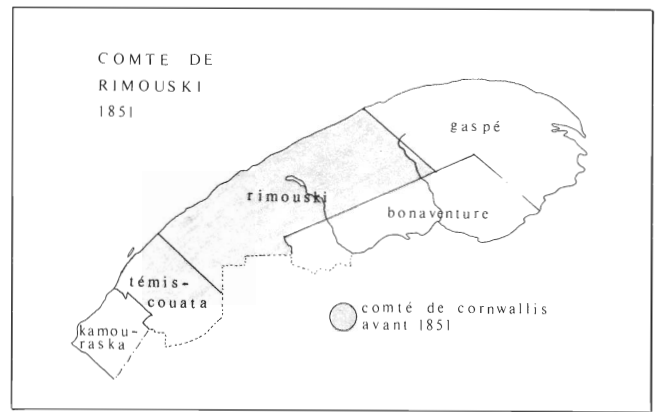
Grand Pabos n'est qu'à 136 milles d'Amqui et Amqui n'est qu'à 115 milles de Pelletier, au haut de la fameuse rampe du lac Pohénégamook, sur le Transcontinental, et à peu près à la même distance d'Edmunston, sur la frontière, à la jonction des chemins de fer Témiscouata, Transcontinental National et du Pacifique Canadien, et par conséquent à la jonction de toutes nos voies ferrées.

Les havres à eau profonde de la Gaspésie, ouverts en tout temps de l'année, seront ainsi reliés à tous les systèmes ferroviaires canadiens et américains par un trait d'union d'acier de 250 milles près seulement, tandis que le chemin de ceinture et ses tributaires que vous allez nous faire donner alimenteront à la fois les services, par eau et par voie ferrée, des produits de nos pêcheries, de nos forêts, de nos terres, de nos mines et de toutes les industries qui naîtront grâce aux matières premières et aux forces hydrauliques que la Gaspésie nous offre partout avec largesse.

Guy Massicotte, professeur
Université du Québec
Rimouski

JOSEPH-CHARLES TACHÉ

député de Rimouski



Jacques, LETARTE. Atlas d'Histoire économique et sociale du Québec. (1851-1901) Montréal, Fides, 1971.

La vie et l'oeuvre de Joseph-Charles Taché (1) sont tellement complexes qu'il est utopique de vouloir en dresser un tableau complet en quelques pages. Néanmoins, nous tenterons ici d'illustrer l'oeuvre d'un ancien député de Rimouski tout en montrant ce qu'il représente également pour la nation canadienne. Notre but, en retranscrivant quelques épisodes de sa vie est de faire une présentation simple, même si parfois il nous sera difficile de juger de la vie d'un homme qui s'est illustré par ses qualités de politicien, de polémiste, de journaliste, etc.

Nous nous attacherons à présenter les origines de Joseph-Charles Taché, le poste qu'il occupa en tant que député de Rimouski, ainsi que l'influence qu'il exerça comme un "grand représentant de l'élite canadienne-française" au XIX^e siècle.

En 1847, le comté de Cornwallis (aussi appelé comté de Rimouski) couvrait une grande superficie. Si nous le comparons à la carte électorale d'aujourd'hui, il couvrirait, à peu près, l'étendue des comtés actuels de Témiscouata, de Rimouski, de Matane et une bonne partie du comté de Matapédia. A cette époque, cette région était l'une des moins peuplées du Bas-Canada. Elle ne disposait pas des infrastructures nécessaires, routes, chemins de fer, aménagements portuaires, etc., qui favorisent autant le peuplement que le développement économique. A qui appartenait la responsabilité d'assurer à notre région les éléments essentiels à son évolution? Le député était le principal agent de développement et permettait au comté d'acquiescer, tranquillement certes, de tels aménagements. Joseph-Charles Taché qui représenta successivement le comté de Cornwallis et celui de Rimouski de 1847 à 1857, entendait être celui qui assurerait au comté les bienfaits du gouvernement de l'époque, malgré le peu de moyens financiers dont il disposait.

Joseph-Charles Taché naquit le 24 décembre 1820 à Kamouraska, d'une famille bourgeoise établie en Nouvelle-France depuis 1697. Les Taché possédaient la seigneurie de Kamouraska. Son père fut capitaine dans l'armée anglaise lors de la guerre de 1812. Taché fut orphelin à cinq ans.

Le 24 novembre 1832, il entreprend ses études secondaires au Séminaire de Québec, où "il se montrait espiègle, turbulent, révolutionnaire". (2). Empreint de liberté et d'aventure, il s'enfuit du séminaire en 1840. L'année suivante, il se présenta au Bureau médical de Québec pour entreprendre des études en médecine et il fut accepté. Le 16 novembre

1844, alors âgé de vingt-quatre ans, il est officiellement investi de son titre de médecin.

Il se fixa la même année à Rimouski. Arrivé dans des circonstances hasardeuses et héroïques qui démontrent son courage, il s'attire l'estime et la sympathie de la population. Il s'intéresse rapidement aux affaires publiques, d'autant plus qu'il aime bien sa nouvelle région. Voici en quels termes, il représente à son ami Chauveau l'amour du pays.

**Je connais cette terre et je l'aime si bien
Que sur mon coeur, hélas! tes vers ne feront rien
Les brumes effrayant ta frileuse personne,
A son mâle habitant n'offrent rien qui l'étonne.**

**La tempête mugit! Sur sa barque rapide
Il s'élançe, et, docile à la main qui le guide,
L'esquif ouvre les flots... oh! la mer en fureur
A des beautés, crois-moi, défiant le rimeur.**

**Monté sur son canot, quand la vague repose
Au sein d'un calme plat, gaiement il se dispose
A chasser le huard aux brillantes couleurs,
La gentille pétrelle et les canards plongeurs.**

**Tu te plains de l'hiver, pauvre enfant des salons,
Tu te plains de la neige et des froids aquilons,
Tu te plains du roc nu à la lame se brise!
Sybarite élégant, va chauffer ta chemise.**

**Ne crains pas le catarrhe à nos fortes poitrines,
Dans nos fertiles champs il n'est pas de famines.
Joseph te peu s'enquiert où l'on doit l'enterrer
Certaine que toujours il faudra l'aimer.**

Toronto, 5 août 1851.

J.-C. Taché (3)

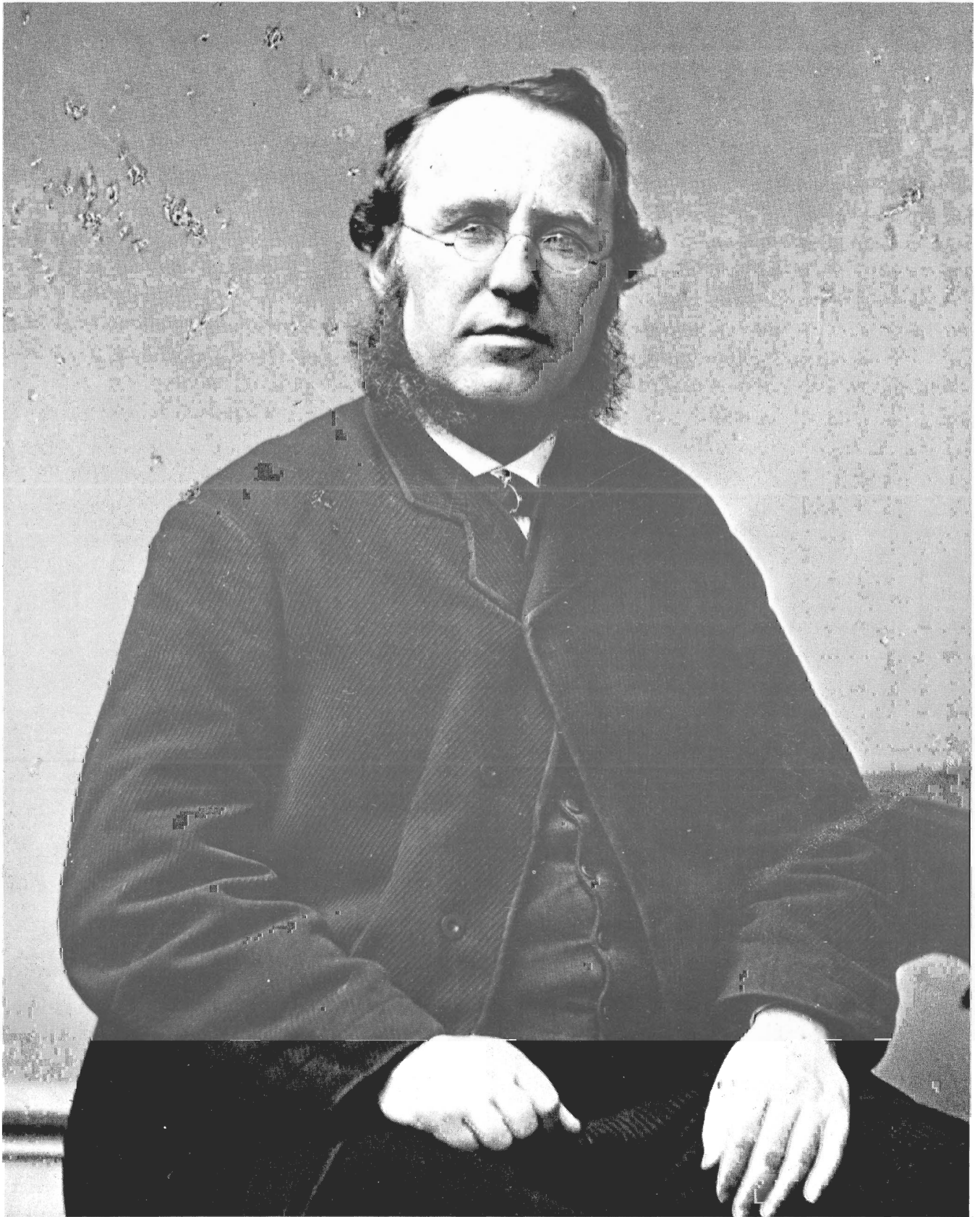
Taché fut bientôt invité à devenir membre du Conseil municipal de Rimouski, pour passer sur la scène nationale aux élections de 1847. De 1841 à 1847, le comté fut représenté par Michel Borne (1841-1842), qui offrit sa démission pour laisser la place à l'honorable Robert Baldwin (1842-1844) et enfin par Louis Bertrand (1844-1847). Ce dernier se retira de la vie publique à la veille des élections de 1847.

Les années de l'Union des deux Canadas, de 1841-1867, sont considérées dans l'histoire canadienne comme une grande période d'instabilité. Les forces en présence ne se groupaient pas sous des partis politiques très bien structurés. On peut cependant, dès les années 1844, voir apparaître deux partis: d'une part, le parti libéral-conservateur qui

1. Cet article est largement inspiré de la thèse d'Eveline Bossé, Joseph-Charles Taché (1820-1894). Un grand représentant de l'élite canadienne-française. Québec, Garneau, 1971. 324 p. (Garneau Histoire)

2. *Idib.*, p. 24.

3. "Correspondance en vers de deux députés poètes. Chauveau et Taché. Sur Rimouski" dans *Le Progrès du Golfe*, 8 Mars 1929. p. 1.



JOSEPH-CHARLES TACHÉ.
ARCHIVES NATIONALES DU QUÉBEC COLLECTION INITIALE

ralliait beaucoup d'idées des réformistes et surtout populaire au Bas-Canada avec l'Alliance LaFontaine-Baldwin; d'autre part, le parti conservateur plus favorable à la politique du gouverneur qui avait plus d'emprise au Haut-Canada.

Taché démontra son engagement à la cause de Louis-Hippolyte LaFontaine et entreprit sa campagne sous la bannière du parti libéral-conservateur.

Voici quelles étaient les grandes lignes de son programme et de ses promesses exprimées dans une lettre à ses électeurs le 15 décembre 1847:

Mes opinions sont connues, comment ont-elles pu transpirer en dehors de mon humble réduit?

C'est que le coeur humain a des sentiments qui ne peuvent être comprimés... Je vous offre mes services dans un esprit d'avenir, d'ordre et de progrès. Si par vos suffrages je suis porté au sein de la vie publique, il y a trois choses auxquelles je m'attacherai comme à un talisman sacré: la foi de nos pères, leurs traditions héroïques, leur belle et harmonieuse langue.

Je ne négligerai rien pour procurer au district de Québec et à ce comté les avantages auxquels ils ont droit par leur importance. Et quant à ce qui regarde nos campagnes, en général, si négligées, je n'oublierai jamais que si la ville est une ruche où s'agite un peuple laborieux, la campagne est le parterre où celui-ci va cueillir la matière première de ses précieux ouvrages.(4)

Taché fut élu à l'unanimité.

Durant son premier mandat, Taché se fit le vif défenseur des idées du groupe de L.-H. LaFontaine.

Un peu avant les élections de 1851, le comté de Cornwallis, fut divisé en deux: la partie Ouest, la plus petite partie, prendrait le nom de comté de Témiscouata, tandis que la seconde partie porterait le nom, comme il était devenu habituel de l'appeler, de comté de Rimouski. Lors de cette division les deux nouveaux comtés s'arrachèrent la représentation de Taché; une lettre des paroissiens de Saint-Simon et de Saint-Fabien de juillet 1854, montre bien les vœux des paroissiens voulant que Taché continuât de les représenter dans Rimouski:

Vous permettrez à vos Electeurs, s'ils n'ont pas d'occasion plus favorable que la présente, de vous offrir leurs plus sincères remerciements et de vous témoigner toute leur reconnaissance pour les services nombreux et importants que vous avez rendus à leur comté et pour votre conduite parlementaire franche, impartiale et éclairée.

Bien qu'ils connaissent votre désir de sortir de la vie publique, ils vous prient bien respectueusement de vouloir encore accepter le mandat que depuis huit années vous avez défendu si honorablement par vos rares connaissances et si patriotiquement par votre dévouement devenu proverbial. (5)

Taché, citoyen de Rimouski, demeura au service de la population du comté du même nom. Réélu à l'unanimité une seconde fois en 1851, il s'évertua à travailler au bien économique de son comté, car "jusqu'en 1852, les améliorations publiques faites par le gouvernement (...) se limitaient à deux ponts (l'un à Rimouski, l'autre à Matane) et à un tronçon de route reliant Métis à Matane." (6). Le manque de moyens de communication se faisait le plus sentir. Dans cet ordre d'idée, Rimouski se devait de posséder son propre quai. Taché fit pression auprès du gouvernement pour qu'il demande des soumissions pour la construction d'un quai. Ce dernier fut complété aux environs de 1855, et on le considère comme la réalisation principale de Taché comme député de Rimouski.

Dans les années 1850, les communications terrestres étaient à peu près inexistantes dans le Bas-du-Fleuve. Une route reliant la rive du Saint-Laurent au Nouveau-Brunswick ouvrirait la porte au développement de cette région. Après

plusieurs mésententes, à savoir qui de Trois-Pistoles, de l'Île-Verte ou de Rivière-du-Loup obtiendrait le privilège d'être le point de départ de cette route, on se fixa sur le site de Rivière-du-Loup, conformément au rapport de Taché sur cette question.

Un peu plus tard, au cours de son troisième mandat, Taché ainsi que son oncle Etienne-Pascal mirent à jour un nouveau projet de route pour favoriser la colonisation. Elle devait s'étendre de Buckland (Bellechasse) jusqu'à Restigouche sur une longueur de 209 milles. Malheureusement ce projet ne se réalisa qu'en partie car seulement 50 milles de route furent ouverts dans les comtés de Bellechasse, Montmagny, l'Islet et de Kamouraska. Aujourd'hui on désigne ce tronçon de route sous le nom de Chemin Taché.

Taché fit partie de plusieurs comités parlementaires durant ses mandats successifs; en outre, il étudia en 1853 comment "régler le pilotage dans le port de Québec et au-dessous", car la navigation et surtout le pilotage sur le Saint-Laurent causaient à cette époque bien des problèmes.

Aux élections de 1854, Taché eût plus de difficultés à se faire élire. En effet, sa popularité diminuait; pour avoir voté contre l'amendement pour l'abolition du Régime seigneurial et pour n'avoir pu réaliser toutes ses promesses, les électeurs du comté de Rimouski lui firent une solide opposition. Il eût comme adversaire le notaire Joseph Garon, maire de Rimouski, appuyé par Joseph Tessier. Taché, lors de cette campagne, s'était vanté de se faire élire sans devoir sortir de sa chambre. Mais, cette fois, les choses se passèrent autrement: "Le notaire Garon ne fut pas élu; et le docteur Taché dut sortir de sa chambre et faire plusieurs voyages de paroisse en paroisse afin de se gagner des votes. Elu le 10 juillet avec une faible majorité (150 voix), Taché devait subir pendant quelques temps encore la rancune de ses adversaires." (7).

Le problème causé par la nécessité d'abolir les droits seigneuriaux qui gênaient le développement économique du Bas-Canada, est à la base de l'impopularité de Taché, avant et après l'élection de 1854. Le député de Rimouski était soupçonné d'être opposé à une telle mesure, à cause de ses origines seigneuriales. Le 7 juillet 1851, le Conseil municipal de Rimouski, sans consulter le député, adressa "aux députés réformistes (...) une requête les priant de remédier aux maux, aux inconvénients et aux abus criants du Régime seigneurial" (8). Il va sans dire que cette initiative déplut au député. Après les élections de 1854, Taché prépara un projet de règlement de la Tenure seigneuriale intitulé **De la Tenure Seigneuriale et son projet de Commutation**, qui analysait les déboires du système devenu inadéquat pour proposer son abolition, en respectant toutefois certains droits acquis. Il était convaincu que la tenure seigneuriale était "la meilleure façon d'octroyer des terres" dans un monde agricole. Bien qu'espérant voir son projet promulgué, Taché en vit un autre accepté - celui de Drummond. Ce dernier était plus profitable au censitaire que celui de Taché qui était plus avantageux pour le seigneur. Déçu, il vota contre le projet Drummond.

Taché fut appelé, un an plus tard, comme représentant du Canada à l'Exposition universelle de Paris. Cette haute distinction ne rehaussa pas sa popularité auprès de la population de son comté puisque celle-ci était plus sensible aux réalisations matérielles par exemples aux routes, ports, etc., qu'aux honneurs que lui apportait le commissaire de l'Exposition universelle.

L'insatisfaction grandissait dans le comté: "Les paroissiens du Bic n'étaient pas (...) satisfaits des services de leur député (...). Rimouski, port moins important, possédait son

4. Le National, 27 juillet 1857, cité par Eveline Bossé Op.Cit., p. 40-41.

5. Papiers Taché, G-93, cité dans Ibid., p. 57.

6. Ibid., p. 46.

7. Ibid., p. 58.

8. Ibid., p. 69.

quai. Pourquoi le Bic n'avait-il pas le sien? Une seule réponse: c'était la faute du député". (9).

Taché admit bientôt l'idée de sa démission. Il publie enfin sa résignation comme député dans le *Canadien*, le 12 février 1857. Il fit savoir aux gens de Rimouski le dimanche suivant, "qu'à tous ceux qui lui devaient, il leur donnait et il fit brûler tous ses livres de comptes". (10) Cependant, il se réserva le privilège de désigner son successeur, en la personne de Michel-Guillaume Baby député de 1857 à 1861.

Cette démission ne mit nullement fin à sa carrière de politiciens car il n'était âgé que de 37 ans; il fut appelé, plus tard, par John A. MacDonald comme sous-ministre de l'agriculture...

Après avoir regardé une facette de l'oeuvre de J.-C. Taché, il est indispensable de résumer ce qui le caractérise comme journaliste, polémiste, littérateur et politologue.

Déjà à Rimouski, Taché s'était montré comme un ami de la littérature en y fondant un cercle littéraire auquel il donna sept cents volumes de sa bibliothèque; malheureusement l'histoire de cet institut n'est pas connue. (11) Ses qualités de littérateur le font remarquer comme correspondant de journaux et dans des travaux de commissions parlementaires. Lors de l'exposition de 1855, à laquelle il fut adjoint comme commissaire canadien, il prépara une étude intitulée *Esquisse sur le Canada* pour décrire et faire apprécier le Canada à l'étranger et surtout en France, car, comme il le dit lui-même, "la France ignore à peu près que la vallée du grand fleuve fut autrefois la Nouvelle-France et que près d'un million de Français y ont grandi dans l'oubli!" (12)

Pour le succès remporté par la délégation canadienne à l'exposition de 1855, l'Empereur Napoléon III fit de Joseph-Charles Taché un membre de la Légion d'Honneur. Il est le premier Canadien à avoir reçu cet honneur.

Ayant laissé son poste de député, il se consacra par la suite au journalisme. Il fonde de concert avec Hector Langevin le *Courrier du Canada* "journal français, indépendant, sincèrement catholique et national". (13) Durant la période qu'il consacra au journalisme il fut considéré, selon l'expression de l'abbé Casgrain, comme un "Louis Veillot aux petits-pieds", à cause de son profond attachement religieux. Il démissionna le 31 octobre 1859 comme rédacteur. Sans lui, le *Courrier* n'aurait pas eu cette impulsion nécessaire qui lui permit de vivre convenablement jusqu'au début du siècle. C'est également au *Courrier* qu'il se fit connaître comme politologue averti. Il publia plusieurs articles concernant l'opportunité d'une union fédérale, plus tard édités sous le titre *Des provinces de l'Amérique du Nord et d'une Union fédérale*. Selon Joseph Tassé, ce travail fait de lui l'initiateur et un père de la Confédération surtout à cause de la justesse de ses vues:

Le plan de constitution élaboré par M. Taché était fait en vue de notre émancipation future, qu'il croyait inévitable dans

un avenir plus ou moins éloigné. Il désirait préparer ce changement politique par une combinaison constitutive qui fût une transition facile et naturelle. En attendant, disait-il, jouissons en paix, d'une sage liberté qui nous permette de travailler à notre avenir, sans autres préoccupations, et de ramasser les matériaux de l'édifice de notre future indépendance. (14)

Il exerce ses dons de conteur dans les *Soirées Canadiennes*. Il publie dans cette veine deux ouvrages importants: *Trois légendes de mon pays* et *Forestiers et voyageurs*.

De 1864 à 1888, il occupe le poste le plus important de sa carrière: celui de sous-ministre de l'Agriculture. Ce ministère comprenait outre l'agriculture, la santé publique et les statistiques. Ce poste lui donne l'occasion de se manifester dans de nouveaux domaines; comme médecin il se préoccupe du problème de la lèpre, il favorise le domaine des statistiques où il accomplira l'oeuvre de sa vie: *Le Recensement de 1871*; de plus il sera de nouveau représentant du Canada à l'Exposition universelle de 1867.

Retraité après 1888, il fut actif jusqu'aux derniers jours de sa vie. Il mourut le 16 avril 1894 à l'Hôpital général d'Ottawa, âgé de 74 ans. Il laissait, outre son épouse, deux fils: Charles (plus tard maire de Rimouski) et Louis.

Nous venons de brosser rapidement un tableau qui illustre les étapes principales de la vie de Joseph-Charles Taché. On peut se demander comment il aurait pu faire mieux comme député de Rimouski à l'Assemblée du Canada-Uni. Il était difficile, dans les circonstances de faire davantage, à cause de l'ineptie et de la crise politique engendrées par l'Union des deux Canadas. Les gouvernements ne pouvaient s'occuper convenablement d'une région si excentrique qu'est le Bas-du-Fleuve. Dans son comté, Taché fut, pour le moins, un incompris car la population n'apprécia pas ses qualités littéraires: "pour la population de Rimouski, composée en majorité d'illettrés, les qualités littéraires de Taché étaient d'une importance secondaire. Aux lettres, elle préférait des chemins, des ponts et des octrois". (15) Désirs difficiles à combler à cette époque dans une région où tout était à faire.

Nous utiliserons les mots de Luc Lacoursière dans sa préface à *Forestiers et voyageurs*, pour conclure sur l'oeuvre générale de Taché: il "fut avant tout un animateur et un homme d'action. Comme tel, sollicité par les tâches les plus diverses, il n'a pu s'exprimer pleinement dans une oeuvre qu'il eût voulu longuement mûrir." (16).

Le fait qu'il représenta la circonscription de Rimouski, le fit connaître et servit de fer de lance à une carrière autant littéraire que politique.

Antonio Léchasseur, étudiant
Université du Québec
Rimouski

9. Ibid., p. 60.

10. Ibid., p. 61

11. A ce sujet il serait intéressant de consulter l'ouvrage de R.-Ph. Sylvain, "Le docteur Joseph-Charles Taché (1820-1894)", dans *L'Echo du Bas Saint-Laurent*, 8 Mars 1935, p. 1.

12. J.-C. Taché, *Esquisse sur le Canada*, Paris, Hector Bossange et fils, 1855, p. 111.

13. Eveline Bossé, *Op.Cit.*, p. 133.

14. Joseph Tassé, "Le Dr. J.-C. Taché, ancien député de Rimouski, comment il participa à l'élaboration du pacte de la confédération", dans *Le Progrès du Golfe*, 9 décembre 1932, p. 1. Aussi dans *La Minerve*, 12 mars 1883.

15. Eveline Bossé, *Op.Cit.*, p. 131.

16. Luc Lacoursière, "Préface de *Forestiers et voyageurs*" p. 8.

Les débuts du syndicalisme dans le Bas St-Laurent, 1941-1950

Le syndicalisme existe au Québec depuis le début du XIXe siècle. (1) Avec l'implantation des Chevaliers du Travail dans la province, à partir de 1882, on assiste à la création d'un véritable mouvement ouvrier, là où il n'y avait auparavant, que des unions ouvrières isolées. Par la suite, les unions internationales américaines s'implantent à Montréal, à la fin du siècle dernier. Afin de lutter contre ces unions "neutres" et "étrangères", l'Église encourage la fondation de syndicats catholiques. Le premier est fondé à Chicoutimi en 1907. D'autres s'implantent par la suite à Québec, Montréal, Hull, Trois-Rivières, Sherbrooke, etc. En 1921, ces syndicats se regroupent et fondent la Confédération des Travailleurs Catholiques du Canada (C.T.C.C.) lors d'un congrès tenu à Hull. La C.T.C.C. compte alors environ 26,000 membres. (2)

Dans le Bas Saint-Laurent, le syndicalisme ne réussit à s'implanter véritablement qu'à partir de 1941. Pourquoi un tel retard? Plusieurs raisons peuvent être évoquées à cet égard. Nous en retiendrons deux: l'éloignement des grands centres urbains et la faiblesse industrielle de la région. On peut en effet affirmer que les difficultés de communication de la région avec les centres les plus actifs sur le plan syndical n'ont pas permis de répandre plus tôt les principes du syndicalisme. De plus, l'absence de centres industriels importants ne favorisait pas le développement d'une classe ouvrière importante. Aussi, ce n'est pas par hasard si le mouvement syndical régional a débuté dans l'industrie du bois, la seule activité industrielle importante au début des années 1940.

Des syndicats ont-ils existé dans le Bas Saint-Laurent, avant 1941? Bien que les documents sur le sujet soient quasi-inexistants, on peut affirmer qu'il y eût quelques tentatives éphémères. En 1921, il y avait, selon Alfred Charpentier, un syndicat (ou un cercle d'étude) à Rivière-Trois-Pistoles. (3) Vers 1930, on note l'existence d'un syndicat catholique de l'imprimerie à Rimouski, mais il aurait eu une existence éphémère, le trésorier s'étant, paraît-il, sauvé avec la caisse! Il y aurait eu également un syndicat à la filature de l'Isle-Verte autour des années 1937-1940. (4) Bref, toutes ces tentatives n'eurent pas de suites.

Les choses allaient changer à l'occasion de la deuxième guerre mondiale. A partir de 1940, l'industrie canadienne entre dans une période de croissance accélérée pour soutenir l'effort de guerre. Devant la forte de-

mande de main-d'oeuvre, les travailleurs en profitent pour s'organiser en syndicat. La période 1940-1945 a été témoin de plusieurs grèves importantes dans la région de Montréal et du Saguenay/Lac St-Jean. La guerre a aussi favorisé une accélération considérable de la syndicalisation des travailleurs au Québec. (5) C'est dans ce contexte que s'est développé le syndicalisme dans le Bas Saint-Laurent.

La première grève: 1941

A Rimouski, il y avait à l'époque, deux moulins à scie: la Perrelle Lumber et la Price Brothers. En 1940, les travailleurs de la Perrelle Lumber s'étaient mis en grève pour réclamer une augmentation de salaire. Cette grève spontanée échoua et les ouvriers durent accepter de retourner au travail avec une baisse de salaire de 2 cents l'heure... (6)

A la fin d'août de l'année suivante, deux travailleurs de la compagnie Price à Rimouski, Conrad Dubé et Louis-Ernest St-Pierre, rencontrent le contremaître du

moulin et réclament une augmentation de salaire de 10 cents l'heure pour les ouvriers. On accorde un délai de huit jours à la compagnie. Le vendredi 6 septembre 1941, devant le refus de la compagnie, les ouvriers des divers départements débraient progressivement au cours de la journée. (7)

Dans l'après-midi de dimanche, les grévistes se rendent à l'hôtel de Ville, les uns à pied, les autres à bicyclette, dans le but de tenir une assemblée pour décider de l'opportunité d'un retour au travail. Au cours de la réunion, quelques notables et plusieurs ouvriers prennent la parole. Les avis sont partagés. Parmi les orateurs, Gabriel Larouche, sollicité par le journal *L'Action catholique*, conseille aux grévistes de se former en syndicat catholique et d'entrer en contact avec un certain Alphonse Roberge de la C.T.C.C. à Québec. L'assemblée décide alors de "passer le chapeau" pour téléphoner à Québec. Le lendemain, la C.T.C.C. délègue Lauréat Morency pour rencontrer les grévistes et leur faire signer des cartes d'adhé-



La grève à la Cie Price en 1941. Rassemblement des grévistes devant l'hôtel de ville de Rimouski.

1. Le premier syndicat groupait des imprimeurs et fut fondé à Québec, en 1827.

2. Sur les origines du syndicalisme au Québec voir: Fernand Harvey, *Aspects historiques du mouvement ouvrier au Québec*. Montréal, Editions de Boréal-Express, 1973. 226 p.

3. Alfred Charpentier, *Montée triomphante de la C.T.C.C.* Montréal, 1951, p. 32.

4. 1ère entrevue avec F.X. Légaré, réalisée par Ronald Spivock, 13 avril 1974, Centre audio-visuel de l'UQAR. Ruban no V30-38. Au moment d'écrire cet article, les sources nous manquaient pour parler de Rivière-du-Loup. Il semble qu'il n'y ait eu là un ou deux syndicats avant 1940.

5. Jocelyn St-Pierre et Paul Bernier, *Les travailleurs québécois, 1940-1970*. *Chronologie*. Coll. "Instruments de travail" no 12, Québec, Institut supérieur des Sciences humaines, Université Laval, 1974. 190 p.

6. 1ère entrevue avec F.X. Légaré.

7. Entrevue avec Louis Longchamp, 8 octobre 1974 (réalisée par F. Harvey).

sion à la C.T.C.C. Le soir même, les ouvriers rentraient au travail, laissant à cinq des leurs, le soin de négocier avec la compagnie: Louis-Ernest St-Pierre, Conrad Dubé, Lionel Rioux et Arthur Pelletier, tous employés par la compagnie Price et F.X. Légaré, de la C.T.C.C. Les négociations se poursuivirent avec les représentants de la compagnie, H.M. Wilson et Alex Murray, en présence de Ligoré Pépin, conciliateur du ministère fédéral du travail.

Le mercredi, 10 septembre, les deux parties en venaient à une entente qui se soldait par une victoire importante pour les grévistes, compte tenu des conditions de l'époque. Avant la grève, les salaires étaient de 18 cents l'heure pour une semaine de 60 heures, sans compter le temps supplémentaire. Après la signature du contrat, les travailleurs obtenaient la moitié de l'augmentation réclamée, soit 5 cents l'heure, plus le "backing". Le "backing" consistait en une retenue sur le salaire d'environ 2 cents l'heure, entre mai et novembre, période au cours de laquelle le moulin était en opération. La compagnie ne remettait cette somme qu'à la fin des opérations du moulin, en novembre, de façon à éviter des départs prématurés d'ouvriers avant la fermeture pour l'hiver. Ce système abusif était donc aboli. De plus, les travailleurs obtenaient une augmentation horaire de 11 cents pour le temps supplémentaire (après 60 heures!). Enfin, la compagnie s'engageait à éviter toute sanction à l'égard des meneurs de la grève. (8)

La grève n'avait duré que deux jours mais elle avait fait la manchette des journaux locaux. C'était la première grève organisée à survenir à Rimouski. De plus, c'était une grève illégale. En effet, en vertu de la loi fédérale des mesures de guerre, il était interdit de faire la grève dans une entreprise remplissant des contrats de guerre. Or c'était le cas pour une partie des opérations de la compagnie: la manufacture de boîtes de munitions.

C'est à la suite de cette grève que fut fondé le premier syndicat catholique de l'industrie du bois de Rimouski. Le premier exécutif se composait de Louis-Ernest St-Pierre, président, Théodule Desrosiers, aumônier, Lionel Rioux, premier vice-président, Joseph Dubé, second vice-président, F.X. Légaré, secrétaire-archiviste, Arthur Pelletier, secrétaire-correspondant, Emilio Duchesne, trésorier, Conrad Dubé, secrétaire-financier, Jos Côté, gardien et E. Tremblay, sentinelle. (9)

Le climat pro-syndical de l'automne 1941

Le mouvement pro-syndical qui suivit le règlement de la grève chez Price s'accrut au cours des jours et des semaines qui suivirent. A Priceville, les travailleurs du moulin Price fondèrent le "Syndicat catholique de l'industrie du bois de Priceville". Pendant ce temps, la compagnie Price décidait d'accorder à ses employés de Priceville et de Matane les mêmes avantages que ceux obtenus à Rimouski. La Perelle Lumber dut également hausser ses salaires pour s'ajuster à la nouvelle situation.

Le dimanche 5 octobre, une grande assemblée syndicale réunissait plus de 1,200 travailleurs de la région. Parmi les orateurs à prendre la parole à cette occasion, on note Gérard Picard, alors secrétaire-général de la C.T.C.C., Lauréat Morency, organisateur pour la même centrale, et l'abbé Charles-Eugène Parent, alors curé de la cathédrale de Rimouski. (10)

Cette effervescence des mois de septembre et octobre allait donc marquer le véritable départ du mouvement syndical catholique dans la région de Rimouski. Outre le syndicat de l'industrie du bois de Rimouski et celui de Priceville, déjà mentionnés plus haut, deux autres syndicats voient le jour au début de novembre: le "Syndicat catholique des employés de bureau" et le "Syndicat catholique des métiers de la construction de Rimouski". (11)

Déjà dès le 19 octobre, le syndicalisme était suffisamment structuré pour déléguer six représentants au congrès annuel de la C.T.C.C. à Québec. De plus, les syndicats catholiques engageaient leur premier permanent, F. X. Légaré, à titre d'agent d'affaire du mouvement. Il demeurera longtemps le seul syndicaliste à temps plein dans tout l'Est du Québec et sur la Côte-Nord.

La lutte se poursuit

Deux autres grèves illégales sont déclenchées par les syndicats de l'industrie du bois, durant la guerre.

Le vendredi 11 septembre 1942, les 1,200 ouvriers des moulins de Rimouski et de Priceville, déclenchent la grève devant le refus de la compagnie de reconnaître les deux syndicats locaux et d'accepter le principe de l'atelier semi-fermé. Le mercredi suivant, la compagnie Price décrète un lock-out pour ses ouvriers. Furieux, ces derniers décident alors d'empêcher les employés de bureau de franchir les lignes de piquetage durant la journée de jeudi. Pendant ce temps, les négociations se poursuivaient entre la compagnie et les grévistes, en présence de Ligoré Pépin, conciliateur du ministère fédéral du travail. Finalement, la compagnie Price se rend aux demandes des grévistes et accepte de reconnaître le Syndicat catholique de l'industrie du bois de Rimouski (et aussi celui de Priceville) comme seul agent de négociation de l'entente collective de travail qui devra être signée avant le 5 octobre, à la condition qu'on procède à une élection chez les ouvriers, quant à leur allégeance syndicale. L'entente prévoit également la création d'un comité de négociation composé des trois représentants de la compagnie et de trois représentants du syndicat. (12)

Le 21 septembre, les ouvriers retournaient au travail après dix jours de grève. Le lendemain, lors d'un vote au scrutin secret, les deux syndicats catholiques obtenaient un appui massif de la part des travailleurs, soit 98% à Priceville et 94% à Rimouski. Commentant les résultats de la grève, Jean Blanchet écrivait dans l'*Echo du Bas St-Laurent*:

Cette victoire ouvrière mérite d'être signalée à l'attention des lecteurs parce qu'elle démontre la puissance de l'union et parce qu'elle est un pas gigantesque vers l'application, dans notre milieu, des principes chrétiens en matière sociale. (13)

Une autre grève eût lieu le 20 juillet 1945, groupant cette fois, 1,500 ouvriers de Price Brothers à Rimouski, Price et Matane. Elle ne dura qu'une journée. (14)

L'expansion du syndicalisme dans l'industrie du bois et ailleurs

Au cours des années 1940, le secteur le plus dynamique du mouvement syndical régional est sans contredit celui de l'industrie du bois. Rimouski exerce même une sorte de leadership à l'échelle du Québec, dans ce domaine. En effet, c'est en 1942 qu'est fon-

dée à Rimouski, la "Fédération nationale catholique de l'industrie du Canada Inc." Cette fédération appelée communément Fédération de l'industrie du bois, est rattachée à la C.T.C.C. Dès 1943, la F.I.B. tient son premier congrès, sous la présidence d'Emilio Duchesne. Ce dernier dirigera la fédération pendant plus de onze ans, soit jusqu'en 1953. Par la suite, cette fédération se fusionnera avec la "Fédération nationale catholique du meuble", dont le siège social était à Victoria-ville. (15)

Le dynamisme de la Fédération de l'industrie du bois se traduit de multiples façons. Ses officiers réussissent graduellement à syndiquer un grand nombre de travailleurs de moulins à scie du Bas Saint-Laurent. Après Rimouski et Price, en 1941, la syndicalisation des travailleurs du bois ouvré s'étend à Matane, Cabano et Trois-Pistoles (1943), St-Pacôme (1944) Escourt (1947), les Méchins (1947) Cap-Chat et Sayabec (1948) et Notre-Dame-du-Lac (1949).

La F.I.B. tient aussi un congrès annuel dans différentes villes de la région et de la province à partir de 1943. Lors de ces assemblées annuelles, diverses résolutions sont adoptées dans le but d'améliorer la condition des travailleurs.

La Fédération publie également un bulletin mensuel à l'intention de ses membres, intitulé *Le Castor*; F.X. Légaré en est le rédacteur-en-chef, au cours des deux années de son existence, soit de septembre 1944 à juillet 1946. Dans ce bulletin, des collaborateurs locaux rendent compte des activités des divers syndicats du bois du Bas Saint-Laurent. On trouve également des articles plus généraux susceptibles d'intéresser les travailleurs, sur le plan économique, social et moral.

Le dynamisme de la Fédération de l'industrie du bois suscite des retombées à d'autres niveaux. Ainsi, lors du congrès de la F.I.B. à Price, en août 1944, l'assemblée adopte une proposition, à la suite d'une requête du syndicat de la construction et celui des barbiers de Rimouski. La résolution convenait de former un comité spécial pour étudier la possibilité de fonder un Conseil central, dans le diocèse de Rimouski. On espérait ainsi "activer l'organisation syndicale en dehors de l'industrie du bois". (16)

Moins d'un an plus tard, soit le 28 janvier 1945, plus de 50 délégués assistaient à la réunion de fondation du Conseil central du diocèse de Rimouski. Le premier exécutif élu lors de cette réunion se composait de Thomas Alexandre, de Priceville, président; Emile Thériault et Louis Longchamp, de Rimouski; respectivement premier et deuxième vice-présidents; F.X. Légaré, de Rimouski, secrétaire-archiviste; Léo Bastille, de Trois-Pistoles, trésorier; Léopold Vézina, de Matane, secrétaire financier; Adrien Lantagne, de Priceville, sergent d'armes; et l'abbé Théodule Desrosiers, aumônier. (17)

Le territoire du Conseil central de Rimouski comprenait alors outre le diocèse de Rimouski, celui de Gaspé et le territoire de la Côte-Nord, à partir de Tadoussac. Les syndicats de la Côte-Nord, formeront leur propre Conseil central, en octobre 1952, et ceux de la Gaspésie, au début des années 1960. (18)

Par suite de la fondation du Conseil central de Rimouski, le syndicalisme connaît une nouvelle expansion dans le diocèse, à l'extérieur de l'industrie du bois. Ainsi, les

8. 2e entrevue avec F.X. Légaré, 9 août 1974. (Réalisation par F. Harvey). Voir aussi: *Le Progrès du Golfe*, 9 octobre 1941, p. 1.

9. *L'Echo du Bas St-Laurent*, 7 novembre 1941, p. 7.

10. *Le Progrès du Golfe*, 7 octobre 1941, p. 1.

11. *L'Echo du Bas St-Laurent*, 7 novembre 1941, p. 7.

12. *Le Progrès du Golfe*, 11 septembre, 18 septembre et 25 septembre 1942.

13. *L'Echo du Bas St-Laurent*, 24 septembre 1942, p. 1.

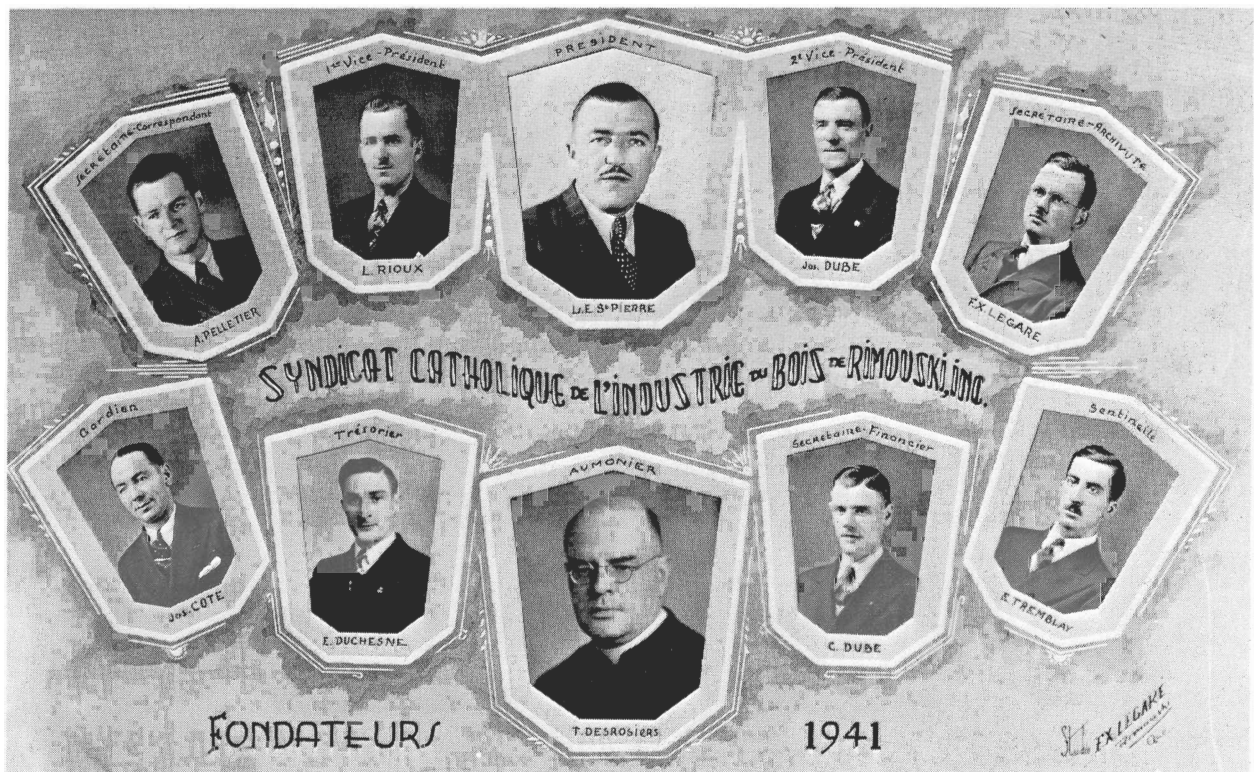
14. *Progrès du Golfe*, 20 juillet 1945, p. 2.

15. Entrevue avec Emilio Duchesne, 9 octobre 1974. (réalisée par F. Harvey). A noter que cette nouvelle fédération (bois et meuble) sera à son tour fusionnée à la Fédération du bâtiment de la C.S.N., en 1962.

16. Deuxième congrès de la F.I.B., 20-21 août 1944. Résolution no 7 dans: *Le Castor*, septembre 1944, p. 11.

17. *Le Castor*, février 1945, p. 1.

18. A noter que le Conseil central de Rimouski s'ajustera aux frontières administratives de l'Est du Québec et inclura, à partir de 1970, le territoire qui va de la Pociatière à Rivière-du-Loup, jusque là rattaché au Conseil central de Québec de la C.S.N.



travailleurs du meuble s'organisent à Cabano (1946) et à Rimouski (1947). Un syndicat regroupant les travailleurs en forêt de la Côte-Nord et du Bas St-Laurent, est aussi fondé en 1947. Le secteur des services est aussi touché par le mouvement: employés municipaux, employés de commerce, employés de garage s'organisent en syndicat à Rimouski de même que les travailleurs de l'hôpital St-Joseph. D'autres syndicats voient également le jour à Mont-Joli.

Bref, le syndicalisme catholique se développe rapidement et occupe toute la place, au cours des années 1940. Les unions internationales américaines n'ont pas encore réussi une percée dans le diocèse de Rimouski. Ralliés massivement à la Confédération des travailleurs catholiques du Canada (C.T.C.C.) qui deviendra plus tard la Confédération des syndicats nationaux (C.S.N.), les travailleurs de la région disposent donc de deux structures complémentaires d'organisation: la fédération, qui réunit les travailleurs d'un même type d'industrie sur une base nationale (ex. le bois), et le conseil central, qui regroupe les différents syndicats locaux d'un même territoire (ex. le diocèse de Rimouski).

La vie syndicale

Comment s'organisait un syndicat à l'époque? Le mouvement de syndicalisation amorcé par le syndicat de l'industrie du bois de Rimouski avait fait boule de neige. Le syndicalisme catholique était vu des travailleurs en général mais se heurtait à l'hostilité de l'élite commerçante et professionnelle, de même qu'à certains curés. Effrayés par le mouvement de syndicalisation, certains affirmaient que c'était le communisme qui s'en venait...

En dépit de ces oppositions, les officiers syndicaux et l'agent d'affaire de la C.T.C.C., F.X. Légaré, poursuivaient sans relâche leur campagne de recrutement. Lorsque les esprits étaient mûrs dans une région, on organisait une vaste assemblée d'information dans le sous-sol de l'église. A la fin de la soirée, les travailleurs signaient leur carte d'adhésion à la C.T.C.C. et s'élevaient un exécutif!

A l'époque, il semble que le sentiment d'appartenance au syndicat local était plus fort qu'aujourd'hui. Le taux de participation aux assemblées générales mensuelles était très élevé. Ce phénomène peut s'expliquer par plusieurs raisons. Nous en retiendrons deux: la vie sociale de l'époque et le mode de perception de la cotisation syndicale.

Au cours des années 1940, la société québécoise n'était pas parvenue à l'ère de con-

sommation de masse. La télévision n'existait pas et les loisirs étaient peu nombreux. Les activités syndicales devenaient alors une occasion de rencontre, d'échange et parfois de loisirs. On peut aussi ajouter à cela, le désir d'apostolat qui animait alors les dirigeants syndicaux imbus de la doctrine sociale de l'Eglise.

La deuxième explication au fort sentiment d'appartenance au syndicalisme ca-



Officiers syndicaux de la Fédération de l'Industrie du Bois, lors du congrès de fondation tenu à Rimouski, en 1943.

1ère rangée: de g. à d.: F.X. Légaré, Rosaire Pelletier, Jos. Dubé, Walter Lebel;
2e rangée: Emilio Duchesne, Gérard Lavoie, Henri Côté, Louis Longchamp, André Yockell.

tholique tient au mode de perception de la cotisation syndicale. La perception de la cotisation syndicale sous forme de retenue obligatoire sur le salaire - telle qu'en vigueur aujourd'hui en vertu de la formule Rand - n'existait pas à l'époque. Chaque syndiqué devait remettre lui-même sa cotisation mensuelle de \$1.00 à ses officiers syndicaux ou venir la porter au secrétariat du Conseil central. Il n'existait pas non plus, au départ, d'obligation à être membre du syndicat. Cependant, en vertu de la loi des relations ouvrières de 1944, un syndicat obtenait une reconnaissance officielle lorsqu'il réunissait au moins 60% des travailleurs d'une industrie. Tous ces faits expliquent l'intérêt de la base pour la vie syndicale. Le syndicat était ainsi davantage qu'un simple organisme plus ou moins anonyme et pourvoyeur de services. (19)

L'Eglise et les syndicats catholiques

On connaît l'importance du rôle de l'Eglise catholique dans le développement des syndicats catholiques au Québec, particulièrement entre 1900 et 1950. L'Eglise est-elle à l'origine du syndicalisme catholique dans le diocèse de Rimouski? Au premier abord, on pourrait dire que non. Car la première grève, déclenchée en 1941, le fut pour une question salariale uniquement. C'est au cours des semaines qui suivirent que l'Eglise encouragea la formation de syndicats catholiques.

Cependant, Mgr Georges Courchesne, alors évêque de Rimouski, avait souhaité, dès 1937, la formation de syndicats catholiques dans son diocèse. Dans une lettre circulaire qu'il adressait à son clergé, il écrivait:

Il serait prudent de ne pas attendre que des émissaires des organisations neutres ou hostiles à la religion et au bien commun de notre pays, soient venus grouper les ouvriers de nos villages et de nos forêts. Je vous exhorte à former dans la paix, et sans attendre les périodes où il y aurait aigreur à propos des salaires, le groupement d'un bon noyau, dans chaque village d'ouvriers en scierie et de ce que vous avez de débardeurs. (20)

Dans l'esprit de Mgr Courchesne, le caractère rural du diocèse favorisait la formule de syndicats ouvriers rattachés à l'"Union catholique des cultivateurs". D'autant plus que le caractère saisonnier du travail dans les moulins à scie assimilait ces travailleurs aux bûcherons, lesquels possédaient déjà une section à l'intérieur de l'U.C.C.

Ce projet de l'évêque de Rimouski n'aboutira pas. Le syndicalisme naîtra comme un mouvement urbain, distinct de l'U.C.C. Cependant, dès le début, Mgr Courchesne saura s'adapter à la nouvelle situation et donnera son entier appui aux syndicats catholiques. Dans une lettre circulaire adressée au clergé diocésain le 10 novembre 1941, il trace une ligne d'action pour l'avenir.

La pensée sociale de Mgr Courchesne mériterait une étude plus approfondie. Qu'il suffise pour l'instant de dégager les grandes lignes de cette pensée telle qu'on la retrouve dans le document de 1941. L'objectif final consiste à instaurer un ordre social chrétien à tendance corporatiste, à la lumière de la doctrine sociale de l'Eglise, élaborée depuis le pontificat de Léon XIII. Dans cette perspective, les divers groupes qui composent la société doivent s'organiser dans le but d'amorcer une collaboration réciproque. Les conflits sociaux doivent être évités dans la mesure du possible car l'objectif final est la justice chrétienne et non la lutte des classes.

Déjà, fait observer Mgr Courchesne, les cultivateurs sont organisés au sein de l'U.C.C. Les ouvriers commencent eux aussi à s'organiser au sein des syndicats catholiques. Il faut aussi songer à organiser les patrons comme groupe. Quant à ceux qui ne sont ni paysans, ni ouvriers, ni capitalistes, on doit les regrouper au sein d'associations pieuses comme les Ligues du Sacré-Coeur et la Jeunesse Ouvrière Catholique.

Dans les instructions qu'il adressait au premier aumônier des syndicats catholiques du diocèse, l'abbé Théodule Desrosiers, Mgr Courchesne précisait ce qui suit:

Maintenez l'accent sur le sentiment du devoir d'état, qui doit dominer chez l'ouvrier catholique. C'est sur l'accomplissement de ses devoirs qu'il peut fonder la revendication de ses droits comme ouvrier et père de famille. (21)

Si Mgr Courchesne s'oppose aux revendications exagérées des ouvriers à l'égard des patrons, il est sans complaisance pour les compagnies étrangères qui exploitent de façon inconsidérée la forêt régionale:

Devant la forêt que ces syndicats financiers sont en train de ravager plus que jamais, sans s'occuper de l'avenir de leur propre industrie et des ouvriers qu'elle paie, je sais que des gérants souhaitent, en secret, que nos organisations alertent l'opinion et défendent la durée de leur industrie contre la ruine.

Avant dix ans au rythme de l'exploitation actuelle, la forêt qui alimente les scieries de Rimouski et de Matane sera épuisée. Que ferons-nous des ouvriers qui se sont massés dans ces humbles petites villes? (22)

Tous les curés ne partagent pas les vues de Mgr Courchesne sur les bienfaits du syndicalisme catholique; certains pour des raisons idéologiques ou morales. Ainsi, un curé de l'époque affirmait: "Si les ouvriers gagnent davantage, ils boiront davantage..." D'autres curés étaient en bons termes avec les propriétaires de moulins à scie, et s'opposaient de ce fait, à l'implantation du syndicalisme. Par contre, un autre curé refusa \$5,000, d'un employeur, à ce qu'on dit, pour empêcher le syndicat de naître dans sa paroisse...

L'incident qui suit rend compte des tensions qui existaient dans le clergé au sujet du syndicalisme. A Estcourt, en 1945, les ouvriers du moulin à scie Durette et Guérette voulaient fonder un syndicat catholique. Le curé de la paroisse, le père Eudiste, fit savoir à l'agent d'affaires des syndicats catholiques, F.X. Légaré, qu'il lui défendait de venir dans la paroisse et que la salle paroissiale lui serait refusée pour tenir une assemblée des travailleurs. F.X. Légaré raconte ainsi les suites de l'affaire:

"Je suis allé voir Mgr Courchesne pour lui faire part de la situation. Il me répondit: "Vas-y quand même!". Je me suis donc rendu à Escourt et la première visite, je l'ai faite au curé. Celui-ci m'a dit en me voyant: "Je t'avais dit de ne pas venir!". Je lui ai répondu: "C'est pour cela que je suis venu! Je suis allé voir Mgr l'archevêque et il m'a dit de venir pareil. (Et ici, j'ai ajouté une phrase qu'il ne m'avait pas dite): Il m'a aussi demandé de lui faire un rapport détaillé de mon entrevue avec vous!".

Là, ça l'a écrasé complètement... Il m'a dit: "Oui, on va organiser l'affaire", et il nous a ouvert la salle paroissiale et on a fondé le syndicat. Le curé a même accepté d'être l'aumônier du syndicat au début! (23)

On ne saurait donc minimiser le rôle important joué par le clergé lors de la fondation des syndicats catholiques. Sans l'appui déclaré de l'évêque et d'une partie du clergé -- en particulier les aumôniers de syndicats -- la pénétration syndicale aurait été sans doute plus lente et plus difficile.

Il y a quand même quelque chose d'ironique dans le fait que les officiers syndicaux catholiques de l'époque aient été traités publiquement de "communistes" de la part de certains curés d'un autre âge, alors que l'idéologie des syndicats catholiques s'attaquait précisément au communisme et aux unions neutres!

L'action socio-économique des syndicats

L'action syndicale catholique au cours des années 1940, se situe à la fois au niveau des revendications économiques au sens strict et au niveau d'une action sociale plus vaste. La dimension politique est tout à fait absente. La C.T.C.C. observait à cet égard, une complète neutralité, du moins jusqu'à la grève de l'amiante, en 1949.

Sur le plan économique, l'action syndicale s'exerce en particulier au niveau des salaires. Il n'y a pas de doute que cette action a favorisé les hausses progressives de salaires obtenues durant la guerre, par l'intermédiaire du Conseil régional du travail en temps de guerre qui siégeait à Québec. La hausse des salaires se poursuivra par la suite après la guerre. Voici, à titre d'exemple, la hausse des salaires, à la compagnie Price, de Rimouski; en septembre 1941, avant la fondation du syndicat, le salaire horaire était de 18 cents, et le salaire hebdomadaire totalisait \$10.80. Le mois suivant, par suite de la grève, les ouvriers obtenaient un salaire de 25 cents l'heure, soit \$15.00 par semaine. Des augmentations de salaires viennent s'ajouter à cette somme, à chaque année de 1941 à 1949. Ainsi le salaire hebdomadaire atteint \$27.00 en avril 1945 et \$43.20 en mai 1949 (24)

Mais l'augmentation du salaire n'est pas la seule préoccupation des syndicats catholiques. Dans l'industrie du bois, ils obtiennent de la compagnie Price l'instauration d'un plan de pension facultatif, en 1945. La Fédération de l'industrie du bois obtient également, la même année, les premières vacances payées. Vacances bien modeste en vérité: les ouvriers se voient accorder un congé mensuel d'une demi-journée, soit le quatrième samedi après-midi... (25) Par ailleurs, certains syndicats instaurent eux-mêmes une caisse de décès, au profit de leurs membres et de leur famille.

On commence aussi timidement à s'intéresser à l'amélioration des conditions de travail. Ainsi, dans un article qu'il écrit dans *Le Castor*, Emilio Duchesne, président de la F.I.B. souhaite l'instauration de la semaine de 40 heures, tout en s'interrogeant sur l'état d'esprit des ouvriers:

Si les unions ouvrières obtiennent la semaine de 40 heures dans toutes les industries, elles devront lancer en même temps une campagne, invitant les ouvriers à se reposer, à profiter de leurs loisirs, autrement cela ne servira à rien, au moins comme remède au chômage. (26)

19. Synthèse des entrevues réalisées avec Louis Longchamp, F.X. Légaré et Emilio Duchesne. 1974.

20. Circulaire au clergé, 10 septembre 1937, Mgr Georges Courchesne, *Mandements et circulaires*, vol. 11, janvier 1936 à mars 1941, Rimouski, s.d. p. 108.

21. Circulaire au clergé, 10 novembre 1941, Georges Courchesne, *Mandements et circulaires*, vol. 111, mars 1941 à septembre 1942, Rimouski, s.d. p. 66.

22. *Ibid.*, p. 67.

23. 1ère entrevue avec F.X. Légaré, 13/4/74.

24. Rapport de l'agent d'affaires du Syndicat catholique de l'industrie du bois de Rimouski, 16 octobre 1949, p. 2.

25. *Le Castor*, mai 1945, p. 7 et juillet 1945, p. 5.

26. *Le Castor*, avril 1946, p. 10.

Les syndicats catholiques ne se préoccupent pas uniquement des questions économiques. Mgr Courchesne avait fixé l'étude comme une des activités principales du mouvement. Plusieurs tentatives seront faites pour mettre sur pied des cercles d'études mais les résultats de ces efforts demeureront modestes. L'étude de la coopération et de la doctrine sociale de l'Église ne semblait pas intéresser tellement les travailleurs. Il faut dire que les longues heures de travail ne devaient pas favoriser ce genre d'activités.

Une expérience concrète de coopération fut quand même lancée à l'époque avec la construction dans la paroisse St-Pie X de Rimouski de quelques maisons pour des familles ouvrières. Cette première réalisation n'eut cependant pas de suites.

Les syndicats catholiques se sont également intéressés au développement régional, bien avant la création du B.A.E.Q. Dans un article paru dans *L'Echo du Bas St-Laurent*, en 1950, F.X. Légaré, appuyé par le Conseil central de Rimouski, préconisait la création d'un "Comité d'expansion économique" qui réunirait tous les corps intermédiaires de la région dans le but de promouvoir le développement régional. Ce comité régional serait relié à plusieurs comités locaux dans différentes paroisses et une brève enquête serait faite auprès de toutes les familles du diocèse pour connaître la situation du chômage, etc. Cette suggestion n'eut pas de suites immédiates et il fallut attendre en 1956 pour que s'organise un "Conseil d'expansion économique du Bas St-Laurent" (C.O.E.B.). (27)

Les échecs du syndicalisme catholique

On aurait tort d'affirmer que la croissance du syndicalisme catholique se fit sans problèmes et de façon continue. Il faut tenir compte des revers et des échecs. Tous les syndicats mis sur pied n'ont pas eu la même longévité. Les faillites et les incendies ont fait disparaître plusieurs moulins à scie, et par le fait même, plusieurs syndicats. De plus, certains essais de syndicalisation ont avorté ou ont échoué après une première tentative. C'est le cas des travailleurs de l'industrie du Bois de Luceville et de Marsoui. Dans les deux cas, des patrons hostiles au syndicalisme, fût-il catholique, ont bloqué l'organisation syndicale dès ses débuts. La chose était d'autant plus facile pour ces patrons qu'ils étaient,

dans bien des cas en même temps créanciers de leurs ouvriers et propriétaires de leur logements...

Il convient également de mentionner le cas du syndicat de l'Hôpital de Rimouski. Fondé en 1947, il disparaît en 1950, par suite d'une décision de l'archevêché. (28)

Un des échecs les plus retentissants est peut-être celui du syndicat des ouvriers en forêt de la Côte-Nord et de la Rive Sud. Fondé en 1947, il regroupait quelque 6,000 bûcherons répartis dans les centres suivants: Rimouski, Price, Matane, Forestville, Shelter Bay, Baie Comeau et Franquelin. F.X. Légaré raconte de quel façon s'organisait le recrutement:

La compagnie tolérait qu'on aille dans les chantiers mais les "jobbeurs" eux, y étaient hostiles. On faisait les camps un par un. On partait avec un sac-à-dos et le bureau sur le dos. Parfois, les "jobbeurs" ne voulaient pas qu'on couche avec les hommes, ils nous envoyaient coucher dans l'écurie. On faisait entre vingt et vingt-cinq milles à pied par jour. C'était très dur. Ça s'est syndiqué, mais l'affaire a tourné en queue de poisson. (29)

Des subtilités juridiques ont en effet détruit le syndicat. Il faut se rappeler que durant cette période, les syndicats catholiques s'incorporaient. C'était d'ailleurs la seule façon d'obtenir une personnalité juridique, avant l'adoption de la loi des relations ouvrières de 1944, laquelle instaurait le système d'accréditation. En principe, le syndicat des bûcherons aurait pu être accrédité sans s'incorporer; mais en fait, il avait suivi la mode de l'époque et s'était incorporé. Or la loi d'incorporation obligeait à une réunion générale de tous les membres à tous les trois mois. On comprendra facilement que c'était impossible à cause de l'éloignement. L'assemblée générale a donc fonctionné selon le mode des délégués de chantier. Mais lorsque le syndicat est entré en conflit avec la Quebec North Shore au cours de négociations, la compagnie a invoqué la loi de l'incorporation et obtenu une injonction en Cour supérieure pour empêcher tout recrutement, toute assemblée syndicale et toute perception de cotisation. Ces procédures ont duré deux ans et ont amené la disparition progressive du syndicat.

Un bilan de la période

Quel bilan provisoire de l'action syndicale dans le Bas St-Laurent peut-on établir pour la période des années 1940?

D'abord, il faut remarquer que le syndicalisme est un phénomène relativement récent dans la région, en comparaison avec d'autres régions du Québec. La faiblesse de la structure industrielle et l'éloignement des grands centres expliquent pour une bonne part ce retard. On peut par ailleurs affirmer que les travailleurs de l'industrie du bois ont été l'élément moteur du syndicalisme en particulier à Rimouski et à Price.

De plus, dès le départ, les syndicats catholiques ont pu compter sur l'appui explicite de l'évêque de Rimouski, Mgr Courchesne, et d'une bonne partie du clergé, en dépit de certaines résistances. Pourtant cet appui reposait sur une équivoque quant à la véritable nature du syndicalisme. On voulait faire de ce mouvement social, un mouvement d'action catholique alors qu'il allait se révéler plus tard un outil de revendication de la classe ouvrière et un élément de changement social.

La lecture des documents de l'époque nous donne l'impression que le syndicalisme était une espèce de grande famille où l'on se serrait les coudes pour affronter ensemble des situations difficiles. Aussi, doit-on considérer la fondation du syndicalisme dans la région comme une oeuvre d'équipe plutôt que celle d'un seul homme ou de quelques vedettes.

Au total, le syndicalisme catholique s'est avéré à la fois un outil valable pour améliorer la condition des travailleurs de l'époque et un mouvement d'éducation populaire. Le syndicalisme catholique a aussi connu ses échecs, ce qui rend d'autant plus méritoires les succès qu'il a remportés à l'époque difficile de son implantation.

Il convient, en terminant de saluer tous ces organisateurs et militants syndicaux de la première heure qui ont oeuvré, souvent dans l'ombre, avec les moyens du bord, pour améliorer la condition des travailleurs de la région. Car déjà le vent de l'oubli souffle sur cette époque des pionniers.

Fernand Harvey
Université du Québec
à Rimouski

27. *L'Echo du Bas St-Laurent*, 12 janvier 1950.

28. 2e entrevue avec F.X. Légaré, 9/8/74. A noter que ce syndicat renaîtra en 1964.

29. *Ibid.*

UN ECRIVAIN DANS LES FORETS DU TEMISCOUATA

Une rapide enquête, menée cet été dans la région, m'a prouvé qu'on n'y connaît guère l'écrivain canadien Grey Owl, et encore moins le séjour qu'il fit dans les forêts du Témiscouata, à partir de 1928. Si les fidèles lecteurs de la collection **Bibliothèque Nelson illustrée**, dont les livres remplissaient les bibliothèques de paroisses et de collèges, peuvent se souvenir d'avoir goûté les histoires de **Sajo et ses castors**, peu ont sans doute poussé la curiosité jusqu'à lire les trois autres volumes de Grey Owl, traduits en français: **Récits de la cabane abandonnée**, **Ambassadeur des bêtes**, et **Un homme et des bêtes**. Ce dernier récit leur aurait pourtant appris comment, dans la région de Squatteck et de la rivière Touladi, était née la vocation d'écrivain et de "cinéaste" de ce grand écologiste dont les ouvrages reviennent maintenant à la mode.

Lui-même se présentait comme fils d'une Indienne apache du Nouveau-Mexique et d'un "scout" écossais vivant aux Etats-Unis; il aurait été adopté par les Indiens Ojibways, qui lui aurait donné le nom de Wa-Sha-Quon-Asin, ou Celui qui voyage la nuit, autrement dit Grey Owl ou le Hibou Gris. Mais, après sa mort en 1938, on apprit que Grey Owl était en réalité Archibald Stansfield (Archie) Belaney, née en Angleterre en 1888. Fasciné par les histoires d'Indiens et décidé à en devenir un, il avait quitté son pays à l'âge de 16 ans et il avait vécu avec les tribus Ojibways du Nord de l'Ontario de 1906 à 1925. Cette année-là, il était allé s'installer aux environs de Senneterre en Abitibi. C'est de là qu'il était parti en 1928 pour venir au Témiscouata.

Déjà hantés par le souci de la conservation des castors, Grey Owl et sa compagne Anahareo avaient rencontré un Indien Micmac, originaire du Nouveau-Brunswick, "menteur par nature et né avec ce talent (1)". Il leur avait parlé avec enthousiasme du Témiscouata:

Ses récits, à ce sujet, étaient abondants et longs. Il possédait des bateaux là-bas, sur les lacs de Touladi, ainsi qu'une loge de chasseur. Son nom suffisait pour qu'on obtint crédit dans tous les entrepôts, et ses nombreux amis recevaient à bras ouverts quiconque se recommanderait de lui. J'établis le compte des richesses qu'il s'attribuait; j'en divisai modestement le total par six, et cette opération terminée, il me parut encore que Touladi ou Témiscouata, de quelque nom qu'on l'appelât devrait être un pays remarquable. (2)

Vivement intéressés par ce territoire où, au dire de Joë Isaac, les castors sont en si grand nombre que "les ruisseaux les plus petits commençaient à se surpeupler", Grey Owl et Anahareo prennent le train pour le Témiscouata avec un équipement complet: pirogue, raquettes, fusils, batterie de cuisine, et deux petits castors qu'ils avaient sauvés de la mort et qu'il voulaient apprivoiser. "Les cas-



GREY OWL, en habits de coureur des bois. Ce faux Indien fut un véritable apôtre des castors.

tors voyageaient dans une caisse doublée de fer blanc, avec une écuelle à eau fixée dans un des coins, et le fourgon des bagages contenait pour eux un énorme fagot de peuplier (3)”. Après deux changements de train, à Québec et à Rivière-du-Loup, ils atteignent enfin Cabano.

Grey Owl parle du village témiscouatain et de ses habitants avec beaucoup de sympathie:

La Ville de Cabano était un village typique du Canada français, dispersé de façon pittoresque sur le bord du lac, à l’abri d’une haute crête boisée.

L’endroit, fort ensoleillé, nous parut agréable. On ne s’y sentait pas accueilli par cette réserve glaciale, si intimidante pour le nouveau venu dans beaucoup de ces petites villes. Les passants n’y montraient pas non plus, comme trop de citadins, des visages à l’expression harassée. L’aspect seul de ses trottoirs ombragés d’arbres, et de ses maisons de bois, propres mais sans prétention faisait prévoir un esprit obligeant et hospitalier chez ses habitants, et les maisons, comme les vêtements, reflétaient bien souvent la personnalité de leurs possesseurs. Les bâtiments les plus importants étaient une scierie -- seule raison d’être du village -- et une grande église de pierre, dressée sur une éminence et dominant de haut les maisons qui semblaient se blottir à son ombre.

Comme nous marchions par les rues, accompagnés de la voiture qui portait, empilés, tous nos biens terrestres, nous croisions quantité de gens s’entretenant en français. (...) Nous entendîmes souvent répéter le mot de SAUVAGES (c’est-à-dire Indiens) par ceux qui nous examinaient. Nous provoquions évidemment l’intérêt, mais tout en faisant preuve d’une franche curiosité, il n’y eut personne, parmi les plus entreprenants, qui se montrât désagréable à notre égard, ou simplement même impoli. Au contraire, comme nous tentions, à un moment donné, de passer sur le trottoir, à côté d’un petit groupe qui discutait avec la vivacité cordiale caractéristique de cette race, je fus frappé de voir tout le monde descendre sur la chaussée. Les dames s’inclinèrent en même temps avec un murmure d’excuses et les hommes touchèrent leur chapeau. (4)

Après avoir fait soigner leurs castors par le médecin de Cabano, un ancien militaire -- on reconnaîtra le docteur Latulippe, -- et avoir réussi à acheter à crédit toutes leurs provisions pour l’hiver, les deux aventuriers s’embarquent à bord du **Saint-Jean-Baptiste** pour traverser le lac Témiscouata. Puis, en pirogue, ils atteignent Squatteck.

Une église, qui semblait trop vaste pour une population aussi réduite, dominait le paysage, comme à Cabano; on la voyait de partout, et son omniprésence semblait promettre aux habitants cet appui moral bienfaisant et sûr, qui leur est un tel réconfort dans leur laborieuse existence.

Aux alentours, se rencontraient des colons typiques; certains d’entre eux ne connaissaient rien du monde, à part ce qu’ils en voyaient sur leurs domaines minuscules, et ce que leur en disaient leurs instructeurs spirituels. Ceux que l’on pouvait désigner comme les chefs de la communauté se montrèrent accueillants à notre égard, hospitaliers et d’esprit ouvert au progrès. L’un d’eux, bien que manchot, était un homme de ressource qui démontait des automobiles pour en faire des traîneaux à moteur. Il avait installé la lumière électrique dans le village et construit le ferry-boat de Témiscouata, qui lui appartenait.

Par contre, bien d’autres villageois nous regardaient avec méfiance et s’embusquaient derrière leurs portes ou leurs fenêtres à demi closes pour contempler les Peaux-Rouges de passage, quand ils ne se plantaient pas sur notre route, les yeux écarquillés par une curiosité silencieuse. Certains même, s’ils nous rejoignaient en voiture, allaient jusqu’à mettre leurs chevaux à notre pas et à rouler lentement à côté de nous, tandis que nous marchions, pour se rassasier autant que possible de notre vue. (5)

De Squatteck, Grey Owl, Anahareo et les deux castors se dirigent, à travers mille difficultés, vers le lac des Bouleaux, où ils s’installent enfin.

Dans la cabane qu’il s’y construit, Grey Owl se met à l’étude de la vie des bêtes et commence à écrire ses premières pages qu’il envoie, avec une cinquantaine de photographies, à une revue d’Angleterre. C’est un succès immédiat, mais avec lui arrive le malheur. Pendant une absence pour aller toucher le prix de l’article à Ca-

bano, un Indien de ses amis, David Pierre-Blanche, arrive à la cabane et tue quatre castors que Grey Owl s’apprêtait à apprivoiser. Complètement découragés, Grey Owl et Anahareo quittent au printemps le lac des Bouleaux avec leurs premiers castors, Mac Ginnis et Mac Ginty, et vont camper au bord du lac Touladi, puis près du lac Témiscouata.

Grey Owl raconte avec ferveur la vie qu’il y mène, avec ses malheurs (la fuite des deux premiers castors) et ses joies (les prouesses d’un nouveau castor, Jelly Roll). Ses relations avec les habitants de Cabano deviennent de plus en plus cordiales.

Notre attachement à nos petits amis de race animale semblait avoir fait bonne impression en notre faveur sur les habitants de Cabano, et, en dépit des différences de religion, de couleur et de langage, ils nous acceptaient amicalement comme des citoyens de leur ville. Aux jours de fête, des pique-niques s’organisaient et quelque groupe joyeux venait aborder sur notre rive pour passer plusieurs heures à l’ombre des bouleaux. Jelly examinait toujours de la tête aux pieds chaque membre de ces réunions - habitude qui lui est restée jusqu’à ce jour. Et comme chacun d’entre eux ne lui semblait jamais digne d’une approbation bien vive, elle repartait à l’amble vers l’un de ses nombreux domiciles, avec quelque chose de si dédaigneux dans l’allure de son arrière-train que sa retraite produisait chaque fois une explosion de gaieté - en même temps peut-être qu’un peu de soulagement. Le prêtre, un gentleman cultivé, sachant beaucoup de langues et observateur pénétrant de la nature humaine, se prit pour notre manière de vivre d’un intérêt à la fois scientifique et affectueux, et nous fit plus d’une visite.

Au début, nos hôtes nous intimidaient un peu, mais leur conduite pleine de tact et de considération à notre égard fit bientôt naître en nous le désir de nous montrer à eux sous notre meilleur jour. Si bien que nous primes quelque peine pour sortir de notre silence et les recevoir sur le pied d’une bonne camaraderie mutuelle.

(...) C’est ce même esprit que nous pouvions constater, lors de nos rares visites à la ville, même chez des petits garçons, qui soulevaient poiment leur casquette devant un SAUVAGE vêtu de peaux de daim et chez des petites filles, toutes prêtes à s’effacer rougissantes avec une révérence timide, en croisant une femme de la race vaincue. Alors que nous suivions les rues, les femmes nous souriaient et nous souhaitaient le bonjour, tandis que les hommes s’arrêtaient pour causer. Si nous étions chargés, ce qui arrivait souvent, les gens descendaient du trottoir pour nous faire place. Cet esprit de communauté imprègne la vie de tout ce peuple; ce n’est pas une attitude menteuse, ou un vernis artificiel, revêtu dans une intention intéressée pour obtenir quelque avantage; on l’observe principalement durant les heures de danger. Lorsqu’éclatait un incendie, toutes les personnes présentes aidaient à combattre les flammes et si la maison était détruite, ses habitants trouvaient asile à leur choix dans une douzaine de demeures voisines. Si un décès se produisait, le deuil devenait celui de tous, et pendant que le cortège funèbre défilait dans les rues, les rares voitures s’arrêtaient - une sorte de fierté civique l’exigeait, les piétons faisaient halte, les marchands sortaient de leurs boutiques, et tous demeuraient tête nue, dans une attitude de respect, jusqu’à ce que la procession solennelle eût passée. (6)

Tout en s’occupant de l’élevage et du dressage des castors, Grey Owl continue à écrire; il commence aussi à faire des conférences. La première a lieu à Métis Beach.

La seule station un peu importante où l’anglais fut entendu de tous, Métis Beach, était une plage située sur la rive sud du Saint-Laurent, très loin de nous par conséquent. Pourtant je résolus de tenter l’aventure. Nous désirions vivement faire savoir à l’Univers quelle était notre façon personnelle d’envisager les choses en général. Anahareo se disait prête à courir la chance avec moi. Si bien que nous confiâmes la tente à Dave, empaquetâmes Jelly Roll, quelques provisions, notre matériel pour camper, et primes le train pour Métis Beach.

Nous y arrivâmes avec notre dollar habituel, plus soixante-neuf cents en poche, pour découvrir bientôt qu’une tournée de conférences risque de n’être pas une entreprise d’un très grand rapport financier, lorsqu’on s’y lance démuné de certains petits accessoires, tels qu’un manager, un fonds de publicité, et ainsi de suite, et que tout votre actif se compose d’un bloc à écrire rempli de notes.

Dès l’abord, nous eûmes des difficultés à obtenir la permission de camper, les gens de notre sorte n’étant pas communs sans doute dans le pays. Un français nous installa sur sa propriété, et je fis personnellement un certain nombre de démarches qui pouvaient nous être utiles -- blessure amère à mon orgueil -- (...)

Deux semaines s'écoulèrent. La seule idée de ce que nous avions à faire nous rendait tellement nerveux que nous restions blottis dans notre tente, devant les vagues hostiles de l'Océan Atlantique. Cependant, Jelly clamait sa colère et maigrissait de convoitise à la vue de cette eau salée, où nous n'osions pas la laisser entrer. (...) Je songeais à télégraphier au marchand, notre prêteur, pour lui demander les billets de retour à Cabano, qu'il m'avait garantis en cas d'échec. Mais cela me paraissait une lâcheté méprisante, et, de plus, trop de choses graves étaient en jeu. Je me décidai enfin à faire une tentative quelconque, et me retirant dans un reste de fourré, j'écrivis une conférence de cinq mille mots environ.

Pendant ce temps, des rumeurs avaient couru la ville au sujet de nos intentions. Un membre de l'ancienne famille de colons, établie là depuis l'origine et qui possédait presque tous les terrains, nous proposa de venir camper sur l'un de ses domaines où se trouvait un petit étang. Jelly Roll vit donc comblé tous ses vœux. Une dame, personne importante parmi les touristes d'été, prit intérêt à nos projets. Elle lut la conférence et les sentiments qui s'y trouvaient exprimés excitèrent sa sympathie. Elle nous approuva, nous prit sous son patronage et se constitua secrétaire, agent de publicité et trésorière bénévole de notre entreprise, elle se mit à l'oeuvre pour en assurer le succès. Ses jeunes filles et leurs amis vendaient les billets, tandis qu'elle-même, artiste de talent, dessinait et faisait imprimer une quantité de belles affiches illustrées. Elle m'informa de la date où je devais donner ma conférence, et de l'endroit, qui serait une salle de bal, puis me donna quelques bons conseils quant à ma diction. (7)

La conférence obtint un immense succès, mais elle ne donne qu'une mince idée de ce qui attend Grey Owl qu'on paiera jusqu'à \$1,000. la soirée pour l'entendre.

La renommée de l'Indien lui a attiré depuis longtemps la visite des gens de la région du Témiscouata. D'autres viennent de plus loin, tel Jean-Charles Harvey, alors journaliste au *Soleil*, qui rencontre Grey Owl au cours d'une excursion de chasse dans la région de Squatteck. Il est gagné par l'originalité de ce "sauvage vivant la vie des sauvages, mais instruit, cultivé, débordant de poésie"; il en parle encore avec émotion dix ans après:

C'était au bord d'un lac. L'homme des bois vivait dans une ancienne hutte de bûcherons, en compagnie d'une jeune sqaw d'une grande beauté. Ce qu'il faisait là: peu de

chose et beaucoup. Il se vouait à l'éducation de deux êtres qu'il aimait comme on aime ses propres enfants, et, dans l'effort qu'il faisait, il avait tant de consolations et de succès qu'il résolut dès lors de consacrer tout le reste de son existence à protéger les frères de ces êtres, qui font le charme de nos forêts, et que les blancs traquent parfois avec une férocité sans nom. (8)

Harvey conclut: "Je passai avec lui quelques-unes des plus belles heures de ma vie".

Devenu célèbre par ses articles et son premier livre, Grey Owl accepte l'invitation du Ministère du Nord et des Ressources nationales d'Ottawa d'aller établir des colonies de castors dans les lacs du Riding Mountain National Park, au Manitoba, puis ensuite dans le parc national de Prince-Albert, en Saskatchewan (9). Il quitte alors le Témiscouata avec le sentiment d'y laisser "de vrais amis", et il leur dit en partant: "**Au revoir, nos amis.** Canadiens français, si gais, si hospitaliers, toujours satisfaits et chantants, **Au revoir**" (10). Pris par ses travaux et surtout sa carrière d'écrivain et de conférencier, le faux Indien ne revint pas au Témiscouata et son souvenir semble s'être passablement effacé dans la région.

Il y a sans doute encore des gens qui ont connu Grey Owl. Un chercheur de l'Université d'Ottawa en a contacté quelques-uns pour écrire une biographie de l'écrivain célèbre. Il vaudrait la peine de faire parler ces personnes non seulement de Grey Owl, mais de tous ces Indiens qui parcouraient le Témiscouata jusqu'à une date assez récente; ce serait un bon matériau pour une histoire de la mentalité populaire. Il faudrait faire lire **Un homme et ses bêtes** qui contient de si belles pages sur la nature, mais aussi sur le Témiscouata des années trente. J'espère vous en avoir donné le goût par les larges extraits que je vous ai livrés.

Nive Voisine
Département d'histoire
Université Laval

*Une bonne partie des renseignements et de la documentation pour cet article vient de M. Donald B. Smith, de l'Université Carleton d'Ottawa, qui travaille à une biographie de Grey Owl. Les lecteurs l'obligeraient en lui communiquant les informations qu'ils peuvent avoir sur l'écrivain.

1. Grey Owl, *Un homme et ses bêtes*, Paris, Boivin & Cie, (1937), p. 68.
2. *Ibid.*, p. 69.
3. *Ibid.*, p. 74.
4. *Ibid.*, p. 81s.
5. *Ibid.*, p. 95s.
6. *Ibid.*, p. 197s.
7. *Ibid.*, p. 200-202.
8. Jean-Charles Harvey "Un Apache au pays des Hurons", *Le Jour*, 22 janv. 1938, p. 1.
9. Jacques Coulon, "Grey Owl, bigame et faux Indien", *Le Petit Journal*, 6 déc. 1959, p. 2s. La vie sentimentale de Grey Owl a été extrêmement difficile; sur le sujet, voir: M. U. "Mike" Bates, "Grey Owl, The English School Boy Who Became An Indian Chief", *Hunting and Fishing*, Aug. 1938, p. 12s.
10. Grey Owl, *Un homme et ses bêtes*, p. 301.

GRIDEQ

La Société d'Histoire régionale du Bas Saint-Laurent est heureuse de s'associer aux mouvements intéressés par les problèmes régionaux. Le dernier-né de ceux-ci est connu sous le sigle GRIDEQ: **Groupe interdisciplinaire en développement de l'Est du Québec.**

Fondé en octobre 1974, ce groupe est formé de professeurs de l'Université du Québec à Rimouski.

Ses objectifs:

1. Contribuer à la connaissance de la région par des recherches à caractère géographique, historique, économique, sociologique, etc.
2. Sensibiliser le milieu universitaire aux problèmes de l'Est du Québec.
3. Participer, avec des organismes régionaux, à des actions en faveur du développement économique et social.
4. Etablir un inventaire de la documentation publiée sur l'Est du Québec.

Coordonnateur:

Fernand Harvey, sociologue.

Membres:

Guy Massicotte, Noël Bélanger, James Thwaites, Jacques Lemay (historiens);

Clermont Dugas, Pierre Bruneau (géographes);

Yves Dion (économiste);

Yvon Bouchard (sociologue);

Pierre Fortin (éthicologue);

Maurice Royer (psychologue); etc.

Le GRIDEQ a organisé une table ronde sur la notion de région, en novembre 1974. D'autres activités ouvertes au public sont prévues au cours de l'année 1975. Pour tout renseignement, on communique avec M. Fernand Harvey, Université du Québec, Rimouski.

Le centenaire de Notre-Dame de l'Île Verte

Notre-Dame des Sept-Douleurs de l'Île Verte, seule paroisse du diocèse de Rimouski à être formée d'une île du Saint-Laurent et seule à devenir centenaire cette année, a été érigée canoniquement le 6 mars et civilement le 18 novembre 1874. Son territoire était jadis le refuge saisonnier de quelques tribus indiennes, surtout les Papinachois et les Malécites. Le premier blanc à s'y établir à demeure fut Pierre Fraser, en 1764.

Avant d'avoir leur autonomie paroissiale, les habitants de l'Île étaient sous la dépendance de l'Isle-Verte (terre ferme) et de Cacouna. Leur première église, érigée en 1877, fut détruite par un incendie le 31 janvier dernier. Ils l'ont remplacée déjà par un Centre communautaire qui a été béni à l'occasion des célébrations du centenaire, le 14 juillet 1974. Cette paroisse, qui en est à son 32^e curé depuis son érection, ne compte plus maintenant qu'une quinzaine de familles.

Aux amateurs de généalogie

Des lecteurs nous ont communiqué leur désir de voir paraître une chronique généalogique pour la revue. Nous sommes pleinement d'accord pour combler ce qui était certes jusqu'ici une lacune. Qui s'en chargera? Si vous voulez nous aider à atteindre cet objectif, offrez-nous vos services ou suggérez-nous le nom de collaborateurs éventuels.

Nous avons besoin de vous pour que la revue justifie pleinement son existence et qu'elle ait un contenu qui intéresse tous les lecteurs.

La Rédaction

Points de vente de la revue à Rimouski

1. **La Tabagie Enr.**, La Grande Place
2. **Publication Service Enr.**, 146, rue Evêché ouest
3. **City News**, 102 rue St-Germain est
4. **Riki News**, 140, rue St-Germain ouest
5. **Librairie Comptoirs Horizon Inc.** 41, rue Evêché ouest
6. **Tabagie St-Robert Enr.**, 286, rue Michaud
7. **L'Imprimerie Gilbert Ltée**, 6 rue de l'Evêché est
8. **G. Gérald Lacombe**, 277 rue Rouleau
9. **Tabagie Eclair**, 204, rue de la Cathédrale



Complainte de l'Empress

Air: Minuit Chrétien

Le Saint-Laurent à l'onde enchanteresse
Suivait son cours lent et majestueux
L'Empress filait diminuant sa vitesse
Car le brouillard enveloppait les cieux
Sur ce vaisseau qui portait tout un monde
Chacun dormait ignorant le danger,
Un cri soudain vint de la nuit profonde
Debout, debout car l'Empress va couler (bis)

Un charbonnier a frappé le navire
Semant la mort par un grand trou béant,
Les passagers pleurant dans leur délire
Cherchaient partout leurs amis, leurs parents
Ils s'élançaient dans les vagues perfides
Tout affolés, le corps à moitié nu,
En un instant, dans l'élément liquide
Horreur, horreur l'Empress est disparu (bis)

Il entraînait dans les eaux du grand fleuve
Ses occupants hier contents, joyeux,
Mais aujourd'hui les orphelins, les veuves
Sentent couler les larmes de leurs yeux
L'Empress brisa par la mort les familles
Ce souvenir doit rester dans leurs coeurs
Peuple habitant les campagnes ou les villes
Prions, prions pour eux le Rédempteur (bis)

Le fond du fleuve est aujourd'hui leur tombe
Dernier sommeil précédant le Grand Jour,
Mais aujourd'hui un devoir nous incombe
Aux affligés il faut porter secours
Pour adoucir leur peine et leur misère
A pleine main, donnons, donnons pour eux
La charité suivra notre prière
Donnons, donnons pour tous ces malheureux (bis).