

Le chemin Kempt¹

GÉRARD LEVASSEUR
PAUL CAUCHON (TRADUCTEUR)

Au début du XIX^e siècle, le voyage entre Québec et Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, sur une distance de 680 kilomètres, s'effectuait par le portage du Témiscouata, tracé en 1783 le long de la rivière Saint-Jean.

Après la guerre canado-américaine de 1812-1814, les autorités canadiennes, voulant accroître la sécurité militaire, décidèrent qu'une nouvelle route s'imposait. Il fallait trouver un nouveau tracé dans la vallée de la Matapédia qui serait plus éloigné de la frontière américaine.

Sir James Kempt, dans une lettre datée de 1829, informa le colonel York qu'une expédition, dirigée par William McDonald, explorerait le long de la rivière Matapédia et qu'une seconde expédition serait entreprise à l'intérieur des terres, à l'est de la dite rivière.

En 1829, William McDonald et l'arpenteur Frédéric Fournier explorèrent la région et commencèrent le tracé de la route de Métis à Officer Brook sur la rivière Ristigouche. Ce tracé était à l'intérieur des terres sur une distance de 156 kilomètres. La construction de la route débuta en 1830 sous la surveillance de McDonald et du major Wolfe. La route serait terminée en 1832 au coût de 30 000\$. Elle était loin d'être parfaite mais servait aux voyageurs et aux colons.

Au moins une personne perdit la vie durant la construction du chemin

Kempt. Frédéric Fournier, l'arpenteur de Saint-Jean-Port-Joli, périt le 6 juin 1831. Les travailleurs de la route

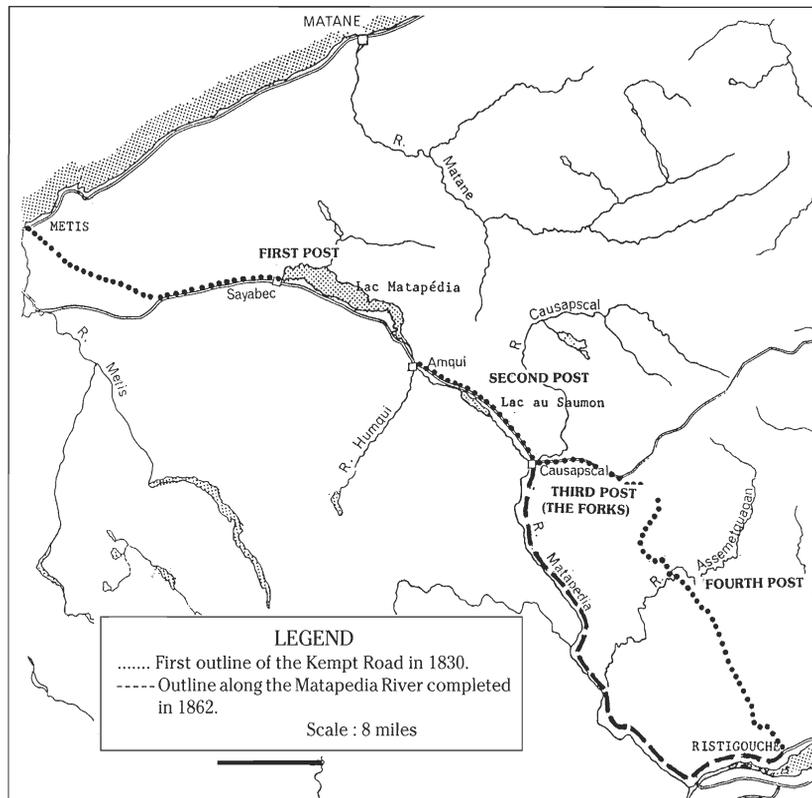
embarcation à fond plat, propriété du gouvernement, était à la disposition du gardien du poste, Pierre Brochu, pour le transport des voyageurs et des animaux. Parfois, des commerçants de bestiaux des paroisses qui bordent le Saint-Laurent traversaient avec leurs troupeaux en route pour les Maritimes afin d'y vendre leurs animaux.

Des étapes sont établies

Beaucoup de voyageurs sur le chemin Kempt moururent de froid et d'exposition aux intempéries. D'autres se noyèrent en essayant de traverser la rivière. Afin d'assister d'autres infortunés voyageurs, le gouvernement établit quatre étapes le long du chemin et plaça un gardien à chacune. Le 3

avril 1833, le gouvernement approuva le paiement de 125\$ par année à chacun des quatre gardiens.

Pierre Brochu fut le gardien de la première étape située à la rivière Saint-Pierre (Sayabec). Né à Saint-Vallier-de-Bellechasse en 1795, il était le fils d'André Brochu et de Marie-Anne Tanguay. Il maria Suzanne Guenette vers 1815. Il demeurait à Saint-Henri-de-Lévis en 1830 quand il fut engagé avec d'autres travailleurs pour tracer le chemin Kempt. À l'âge de 38 ans, il accepta de devenir gardien d'une étape à l'invitation du major Wolfe. On lui confia le relais de Sayabec sur la rivière Saint-Pierre à la tête du lac Matapédia.



devaient être approvisionnés au lac Matapédia par les Mimacs de Ristigouche, mais ceux-ci ne vinrent pas. Après 16 jours d'attente, les vivres diminuaient et l'équipe de travailleurs résolut de construire un radeau et de ramer jusqu'à Ristigouche. Avec quatre hommes à bord du radeau, ils commencèrent la descente. À Indian Brook, entre Amqui et Lac-au-Saumon, le radeau chavira et le jeune Fournier se noya sous les yeux ahuris de ses trois camarades. Il avait 22 ans.

De Métis au lac Matapédia, le chemin était passable. À la tête du lac (de Sayabec à Amqui), une grande

C'était en 1833 et il conserva son emploi jusqu'en 1871, année de son décès. Il fut le seul gardien le long du chemin de 1833 à 1839.

Pierre et Marie-Anne Brochu eurent quatre enfants. Une fille, Xantippe, épousa Joseph Olscamp à Ristigouche en 1848. De cette union naquirent Marie, Martial, Philippe et Wilbrod. Tous les Olscamp de la région de Ristigouche sont leurs descendants. Joseph Olscamp était un des frères de N. J. B. Olscamp, le premier curé de Ristigouche (1843-1852).

Pierre Brochu transportait des passagers, des animaux et des marchandises sur son embarcation à fond plat sur le lac Matapédia, de son relais jusqu'au suivant situé à Amqui. Il exploitait une scierie; il abattait les arbres et faisait flotter les troncs en aval de la Ristigouche pour les vendre aux Américains qui possédaient des moulins dans les Maritimes. Il cultivait aussi sa terre.

En 1849, Pierre Brochu se remaria. Plusieurs années s'étaient écoulées depuis le décès de sa première épouse, Marie-Anne Brochu, survenu en 1835 à l'âge de 36 ans. Sa nouvelle épouse, Marcelline Dumas de Métis, lui donna sept enfants. Brochu mourut en 1871 à l'âge de 76 ans et il fut inhumé à Saint-Octave-de-Métis.

La deuxième étape

Le deuxième relais était situé soit à Petit-Lac (Lac-au-Saumon), soit à la sortie du lac Matapédia (Amqui). Vers 1847, un Écossais du nom de Lowe ou Loof en était le gardien. En 1850, Marcel Brochu, fils de Pierre, remplaça l'Écossais. Il conserva cet emploi jusqu'à son décès en 1867.

À Lac-au-Saumon, un facteur se construisit une cabane. Un Amérindien

appelé Para y vécut en 1839. Les Micmacs de Ristigouche chassaient et pêchaient dans cette région. Vers 1848, un certain Peter Glasgow vivait près du camp: un type louche, semble-t-il. Pour s'en débarrasser, le facteur brûla sa cabane et Glasgow disparut.

La troisième étape

On construisit une troisième étape aux «Fourches» (Causapschal) et Jonathan Noble en fut le gardien. Noble défricha un terrain et construisit une maison en bois rond pour y recevoir sa famille en 1839. De 1839 à 1865, les Noble furent les seuls résidents à Causapschal. En 1859, James Richardson, un géologue à l'emploi du gouvernement, passa par là et ne consigna que des louanges à l'endroit des «merveilleuses moissons» de Noble. La première messe sur le chemin Kempt fut célébrée au foyer de Jonathan Noble en 1852 par l'abbé Duguay, curé de Sainte-Flavie.

La quatrième étape

Près de la rivière Assemetquagan, un facteur construisit une cabane. Il possédait un canot qui servait à la traversée de la rivière. En 1845, Thomas Evans devint gardien à l'étape et y demeura jusqu'en 1867.

* * *

Les plaintes sur l'état du chemin Kempt devinrent si nombreuses que le gouvernement décida de l'abandonner en 1857. Un nouveau tracé de Causapschal à la rivière Ristigouche fut adopté. La nouvelle voie fut appelée la route Matapédia et fut terminée en 1862.

Une des conditions à l'entrée des Maritimes dans la Confédération portait sur la construction d'un chemin de fer qui relierait tous les coins du pays. On décida en 1868 de construire la portion régionale du chemin de fer à travers la vallée de la Matapédia. Le 1^{er} juillet 1876, la section de Sainte-Flavie à Campbellton fut inaugurée. Le chemin Kempt fut ainsi moins fréquenté par les voyageurs et les Matapédiens.

Notes

¹ Ce texte a été publié le 14 novembre 1990 dans **The Tribune** (Campbellton au Nouveau-Brunswick). Cet article s'inspire d'un écrit de Bennie Audet qui fut conseiller municipal à Pointe-à-la-Croix au début des années soixante. Bennie Audet avait écrit son texte à partir de **Un site enchanteur de la Vallée de la Matapédia** (1928) de Lambert Classe, de **Notes historiques sur la Vallée de la Matapédia** (1922) de Jos. D. Michaud et des journaux.