

## 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'allocution 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 permettez 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 transtlantiques, 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 Cappelton 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