

Vieux écrits

PRÉSENTATION DE PIERRE COLLINS, ARCHIVISTE

Nous vous offrons dans cette livraison et la suivante (juin 1999) la suite et la fin du rapport sur l'état et l'amélioration possible de l'agriculture et de la colonisation dans les comtés de Rimouski et de Matane qu'Arthur Buies rédigea

en 1890.

Les autres extraits de cet intéressant rapport ont paru dans les numéros 46, 47 et 48 de la **Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent**.

Le comté de Matane

À l'Honorable H. Mercier,
Premier ministre
de la Province de Québec,
Monsieur le Premier,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant d'une exploration spéciale, que je viens de faire dans le nouveau comté de Matane, en vue de constater et d'établir les conditions générales de cette contrée, en même temps que les raisons déterminantes qui justifient ou plutôt nécessitent impérieusement la construction d'un embranchement de l'Intercolonial, entre un point de cette dernière ligne, soit la station de Saint-Octave-de-Métis, soit dans les environs, et le «port» de Matane.

I

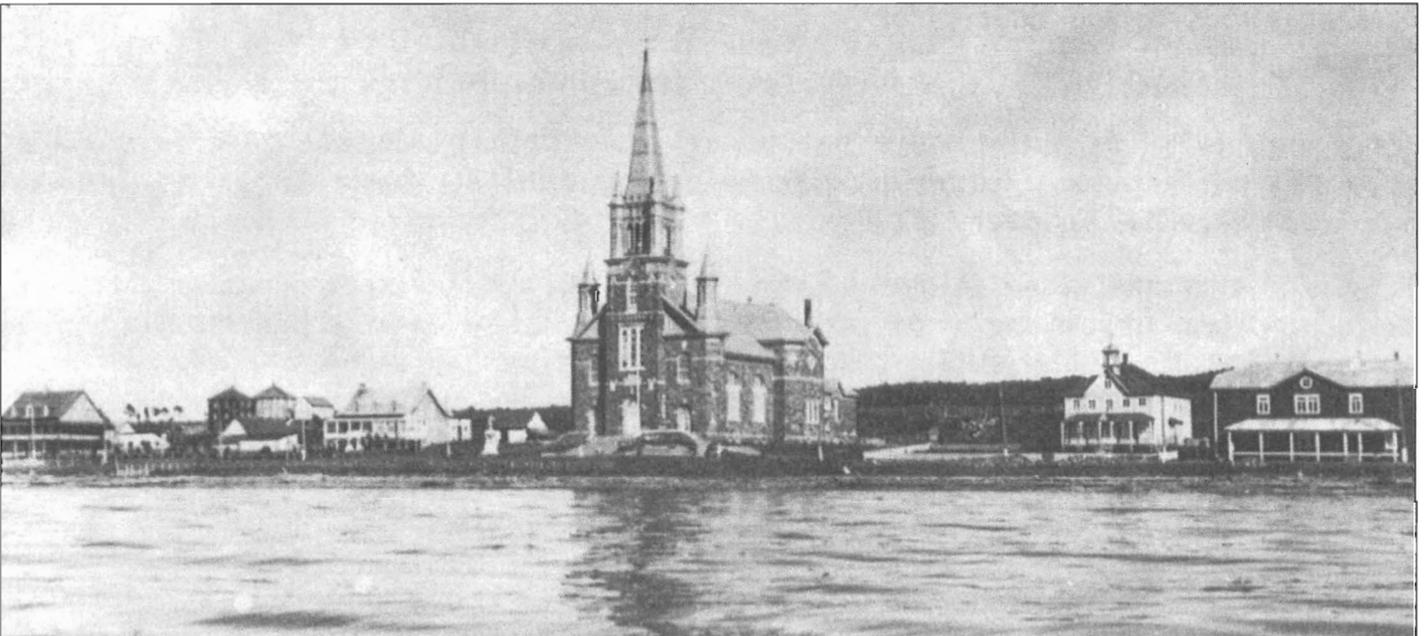
Je me suis arrêté dans chacune des paroisses qui se trouvent sur le parcours projeté du futur embranchement; j'ai examiné attentivement les lieux, j'ai consulté toutes les personnes en mesure de me donner les meilleurs renseignements, tels que les curés, les marchands et les cultivateurs éclairés, et je dois dire que les considérations qui naissent de la perspective de cette entreprise, en apparence très secondaire, puisqu'il ne s'agit que d'un embranchement de trente (30) milles environ, sont tellement importantes et nombreuses, qu'elles exigent un exposé circonstancié et soigneusement réfléchi, au lieu d'un simple rapport sommaire, comme je suis obligé de vous le présenter

aujourd'hui, afin de vous mettre plus rapidement au courant d'une situation pressante.

Je vais donc m'attacher uniquement à établir quelques bases fondamentales et à faire ressortir les conditions essentiellement inhérentes au sujet.

L'embranchement projeté traversera une des régions les plus belles qu'on puisse voir dans n'importe quel pays du monde, une région des plus favorisées par la nature, une région enfin qui deviendrait, grâce à des communications et aux développements qui en sont la conséquence, l'une des plus prospères et des plus productives de la province.

Il n'y a guère plus de trente-cinq



Baie-des-Sables vue du large (Robert Fournier, **Baie-des-Sables 1869-1969**, Rimouski, 1969, p. 55).

ans, un peu plus un peu moins, que cette région est établie, et déjà huit à dix rangs de concessions sont occupés, des paroisses nouvelles se sont formées, à quatre ou cinq lieues du fleuve, dans le voisinage de l'Intercolonial, et les paroisses qui se sont établies les premières sur le bord du fleuve, telles que Sandy-Bay, la Rivière-Blanche et Saint-Jérôme-de-Matane, que l'on met déjà au nombre des anciennes paroisses, ont eu un développement inouï, pour des endroits laissés à leurs seules ressources et à l'accroissement naturel de la population. Quand je dis «laissés à leurs seules ressources», je ne fais que répéter la plainte que j'ai entendu formuler sans distinction par les curés et les négociants de chaque paroisse, qui parlent amèrement de l'abandon dans lequel les ont tenus, avec une espèce de parti pris, les gouvernements torys qui ont administré la province presque sans interruption, pendant les vingt années qui ont précédé votre avènement au pouvoir, de même que les députés locaux, qui ne faisaient leur apparition au milieu d'eux que pendant les périodes électorales.

L'arrière-pays était absolument sans routes et même sans des chemins de colonisation rudimentaires, et par suite tout développement, tout défrichement serait devenu impossible, si la construction de l'Intercolonial n'avait pour ainsi dire forcé la main aux gens et rendu comme inévitable l'établissement de cette partie du pays. Sans communications, un pays reste comme un embryon dans son enveloppe.

Les routes et les chemins sont comme les artères et les veines, par où s'écoule le sang; sans la circulation pas de vie possible; le corps devient inerte et paralysé; de même, sans les communications, l'agriculture s'étiole et meurt; les cultivateurs désertent en foule; non seulement ils se voient incapables de retirer le moindre profit de leurs terres, mais ils perdent jusqu'à l'espérance, qui est leur dernier appui et leur consolation suprême.

Aussi n'ai-je pas la moindre crainte d'affirmer hautement que c'est par suite de l'absence ou de l'insuffisance des communications et d'une sollicitude réelle, efficace, diligemment et soi-

gneusement appliquée à la colonisation que nous avons souffert depuis tant d'années, de la plaie sans cesse grandissante de l'émigration. Quand on constate, comme je viens de le faire, les ravages profonds de cette plaie, dans de jeunes comtés comme celui de Matane, où tout invite l'enfant à rester sur le sol de ses pères, on reste comme frappé de stupeur, à l'idée de l'inintelligence en quelque sorte contagieuse et de l'incurie des gouvernements qui ont précédé le vôtre.

C'est là, monsieur le Premier, la considération non seulement matérielle, mais surtout morale sur laquelle je veux insister dans le présent rapport.

Sans une colonisation active et poursuivie avec toutes les forces dont peut disposer le gouvernement provincial, adieu pour notre race le rôle légitime auquel elle peut prétendre dans les destinées de la Confédération, adieu pour nous la direction de nos affaires, adieu l'amour du pays et tout ce qu'un patriotisme éclairé peut nous donner de force, de ressources et d'avantages.

En maint endroit, je me suis étonné de voir des maisons abandonnées de leurs habitants; pourquoi des maisons abandonnées dans un pays aussi jeune et en apparence aussi prospère? Car, en réalité, les terres du comté de Matane sont remarquablement belles et charment par leur apparence de fertilité les yeux du voyageur. C'est que, maintenant que les paroisses sont établies, que le grand coup du point de départ a été donné et que chacun a pris sa place, ce qui suffisait, il y a vingt ou trente ans pour la génération primitive, ne suffit plus pour la génération nouvelle, qui se trouve isolée, dépaysée au milieu des progrès modernes, et comme paralysée au sein même d'abondantes ressources, par suite du défaut de chemins de fer et d'autres communications pour les faire valoir. Obligée d'écouler tous ses produits sur place, et cela la plupart du temps à des prix très inférieurs et par conséquent nullement rémunérateurs, la population actuelle abandonne petit à petit l'agriculture, les jeunes gens désertent, toute entreprise languit ou dépérit, et des paroisses qui avaient pris un magnifique essor, se voient aujourd'hui arrêtées et comme

paralysées sans remède, et, cependant, rappelons-nous le, ces paroisses pourraient être mises au nombre des plus peuplées et des plus productives de la province.

À partir de Saint-Octave-de-Métis, l'embranchement projeté suivrait, sur une longueur d'une dizaine de milles, un admirable plateau d'un niveau absolu, occupé pour la plus grande partie par des Écossais, lesquels ont les premiers établi la seigneurie de Métis, et, plus loin par les Canadiens qui ont fondé la paroisse de Sandy-Bay.

M. A. L. Light, ingénieur en chef de la province, chargé de faire, en 1888, un examen des lieux, s'exprime comme suit à ce sujet, dans un rapport présenté, le onze juin de cette même année, à l'honorable P. Garneau, commissaire des travaux publics:

«À partir de Métis, la ligue passera par un pays comparativement plat et facile, dans le voisinage immédiat du Saint-Laurent jusqu'à Matane, en traversant les paroisses de Petit-Métis et de Sandy-Bay».

«La distance totale, entre le point de départ sur l'Intercolonial et le point d'aboutissement à Matane, est d'environ trente (30) milles en chiffres ronds. Sur tout ce parcours, le pays est exceptionnellement facile, et l'on peut y construire, à un prix modeste, une bonne ligne de chemin de fer, les rampes seraient légères et le pontage de peu d'importance. La campagne, sur toute cette étendue, aussi loin que l'on peut la voir de la grande route, est partout bonne et bien cultivée, les moissons sont en bel état et l'on n'aperçoit pas de montagnes dans un voisinage quelque peu rapproché. Le long du rivage, les maisons sont si nombreuses qu'il en coûterait trop cher pour les déplacer, et il est peu douteux qu'il ne serait préférable d'établir le tracé de la ligne sur le plateau supérieur. C'est ce qui peut être déterminé par un arpentage».

M. Light évaluait la construction de l'embranchement et sa mise en parfait état d'activité à la somme de 348 975 \$ dollars, comprenant l'achat nécessaire du terrain, la clôture en fils de fer, le déplacement des bâtisses quelconques, le déblayage, les ponts et ponceaux, les

hangars et abris et enfin les traverses.

II

Aussitôt après avoir laissé Petit-Métis, où, tous les ans, une population étrangère de quinze à dix-huit cents âmes, vient jouir des beautés naturelles de l'endroit et de l'incomparable climat des bords du Saint-Laurent, là où notre glorieux fleuve, large de près de quarante milles, remplit l'atmosphère de ses vivifiantes émanations, nous entrons dans la paroisse de Sandy-Bay et nous suivons sans interruption le littoral, jusqu'à Sainte-Félicité, dix milles plus loin que Matane, en tout un trajet de quarante milles au moins. Ceux qui n'ont pas fait ce trajet ne pourront pas me croire, monsieur le Premier, si je leur dis qu'il est impossible d'imaginer rien de plus beau ni de plus émouvant que le spectacle que vous offre cette longue promenade, faite sans interruption sur la grève même du Saint-Laurent, sur un terrain absolument planche et sur un chemin de gravier supérieur, sous tous les rapports, aux chemins macadamisés les plus parfaits, et tel qu'il n'exigerait qu'un entretien pour ainsi dire insignifiant, pour rester toujours, malgré les mauvais temps même, dans les plus excellentes conditions. On ne peut s'empêcher, en le parcourant de se sentir ému et comme pénétré de reconnaissance de ce qu'une Providence généreuse a voulu faire pour un aussi beau pays que le nôtre, et de ce qu'une nature prodigue nous y offre si souvent d'avantages à rechercher et à cultiver.

C'est sans doute, en grande partie, grâce à la facilité exceptionnelle offerte par un semblable chemin, le long du Saint-Laurent, et à l'extension des anciens établissements que l'on doit celui des paroisses dont nous parlons.

Mais aujourd'hui, malheureusement, cela ne suffit plus, et à moins de la construction très prochaine de l'embranchement de Métis à Matane, et de chemins de colonisation dans l'intérieur, la province court le risque de voir tomber dans l'insignifiance et l'inertie une des meilleures parties d'elle-même, un des membres les plus vigoureux de sa charpente.

Ici, je vais laisser parler lui-même monsieur D. Morisset, le curé de Sandy-

Bay, un homme remarquablement intelligent et un ami du véritable progrès: «Sandy-Bay, dit-il, comprend environ deux cent quatre-vingts familles. C'est une paroisse essentiellement agricole, mais qui n'a d'autre voie de communication que le chemin du littoral et une couple de routes qui montent aux concessions. Il est impossible d'y construire un quai, parce qu'il n'y a ni port naturel ni battures. On pourrait y cultiver avec profit les céréales, les légumes et y faire l'élevage des animaux, mais le marché manque pour l'écoulement des produits quels qu'ils soient. La station de chemin de fer la plus rapprochée est celle de Saint-Octave-de-Métis, à treize milles de distance. Comment veut-on que des bestiaux et des moutons puissent se vendre avec profit quand il faut les conduire à pied aussi loin que cela? Ils se fatiguent en route, subissent des accidents de température ou autres, arrivent à la station à moitié morfondus, risquent de perdre leur valeur, et, dans tous les cas, il faut pour les y conduire, perdre une journée entière et faire des dépenses de route qui enlèvent tout le profit, puisque le cultivateur est obligé de vendre ses animaux le même prix que le cultivateur des paroisses voisines de Sainte-Luce ou de Sainte-Flavie, qui, lui, a à sa disposition l'Intercolonial et vend sur les lieux mêmes ou expédie son bétail par chemin de fer.

Le question est la même pour le cultivateur de la Rivière-Blanche et de Saint-Jérôme-de-Matane, deux grandes et populeuses paroisses dont le développement agricole se trouve également arrêté. Le cultivateur de ces trois paroisses ne fera pas l'élevage des animaux parce qu'il ne peut pas les vendre ou bien qu'il lui faudra les vendre à un vil prix sur les lieux. Voilà donc pour ces trois paroisses considérables, une des plus importantes industries agricoles littéralement rendue impossible.

Un fait parfaitement acquis aujourd'hui, c'est que la province de Québec ne peut pas s'enrichir par la culture des céréales. Notre pays est un pays agricole sans doute, mais il l'est à sa manière; il y a différents points de vue

auxquels envisager cette situation; la province de Québec est surtout essentiellement propre à l'élevage et sous ce rapport les deux comtés de Matane et de Rimouski peuvent figurer sans conteste au premier rang.

Je ne sache pas que dans aucune partie de la province, la chair des bestiaux et des moutons soit plus tendre et plus succulente que celle des moutons et des bestiaux de ces deux comtés; c'est là une observation faite invariablement par tous les voyageurs qui y passent. Or, c'est précisément cette branche de l'industrie agricole, qui pourrait être si lucrative, dont sont privés les habitants des paroisses riveraines du comté de Matane. Heureusement que les nombreux étrangers, qui séjournent en moyenne deux mois de la belle saison à Petit-Métis, apportent quelques adoucissements à cette situation. Ils font nécessairement une grande consommation de viande de boucherie, et l'on voit les cultivateurs de toutes les paroisses environnantes profiter avec émulation de cette manne annuelle pour écouler au moins une partie de leurs produits; mais cela ne constitue pas un marché. Hâtons-nous de dire de suite que le nombre des étrangers stationnaires ou simplement visiteurs, qui viennent à Petit-Métis, doublerait incontestablement, s'il y avait un chemin de fer à leur portée.

Ils s'échelonnent tout le long du littoral, entre Petit-Métis et Matane, apporteraient l'abondance avec eux et contribueraient jusqu'à un certain point à combattre le fléau de l'émigration. C'est à eux que l'on doit déjà de grandes améliorations, entre autres des routes, de la culture maraîchère, etc... Néanmoins, la culture a fait de très grands progrès depuis une quinzaine d'années; les habitants se sont en bonne partie débarrassés de la routine; ils se sont éclairés, se sont familiarisés avec les méthodes nouvelles, et presque sur chaque ferme on voit des instruments agricoles en usage. La population est laborieuse, éveillée, et ne demande qu'à aller de l'avant pourvu qu'on lui facilite les moyens de le faire. À l'heure qu'il est, les marchands eux-mêmes ne veulent pas acheter les produits des cultivateurs, parce qu'ils ne peuvent pas s'en défaire;

ou bien ils les achètent au prix qu'ils veulent. De même, ils vendent aux cultivateurs les grains dont ils ont besoin à des prix excessifs, par exemple, le blé 2,25 \$ les 60 livres, tandis que la même quantité ne coûte que 1,40 \$ à Québec. S'ils avaient un chemin de fer, les habitants feraient venir directement, au prix de la ville, les grains dont ils ont besoin. Le commerce des patates seul, suffirait à enrichir la paroisse de Sandy-Bay. Et bien! elles ne s'y vendent que 20 centins le minot tandis qu'elles valent 50 centins à quelques milles de là seulement, dans le voisinage de l'Intercolonial. C'est ainsi que les paroisses de Sainte-Flavie et de Sainte-Luce, qui ne sont nullement plus favorisées par la nature que Sandy-Bay font des affaires magnifiques, en vendant leurs produits au comptant et aussitôt qu'ils sont mûrs, grâce à l'Intercolonial qui les traverse dans toute leur longueur. On dit même que la paroisse de Sainte-Luce produit chaque année plusieurs centaines de mille minots de patates, on verrait ce fait se reproduire à Sandy-Bay également et à la Rivière-Blanche, si les habitants y avaient un chemin de fer.

Sans avoir besoin de recourir, pour établir des différences, à une paroisse aussi avancée que Sainte-Luce prenons pour exemple Saint-Damase qui est une toute nouvelle paroisse en arrière de Sandy-Bay. Saint-Damase fait beaucoup plus d'argent que celle-ci, parce qu'elle expédie tous ses produits, comme elle le veut et à l'heure qu'elle le veut, étant placée à une distance de sept milles tout au plus de la station appelée Saint-Moïse, sur l'Intercolonial. En arrière du Saint-Damase et plus bas, dans les concessions en arrière de la Rivière-Blanche, les terres sont magnifiques; mais il faut faire cinq à six lieues pour s'y rendre, par des routes passablement montueuses et des côtes parfois difficiles. Ces côtes une fois franchies, on entre sur un terrain agricole admirable, qui mène jusqu'à la Baie des Chaleurs.

Il n'y a de curé domicilié à Sandy-Bay que depuis trente ans. C'est en effet en 1860 que le premier curé, M. Dumas, vint s'y fixer. Il n'y avait là alors qu'environ une soixantaine d'habitants. C'est à M. Dumas, c'est aux efforts

incessants, au travail infatigable de cet actif et intelligent apôtre que l'on doit tout particulièrement la fondation de la paroisse de Sandy-Bay.

L'honorable juge Tessier me racontait, tout dernièrement encore, qu'ayant été appelé à se rendre à Matane, il y a une quarantaine d'années, il avait dû faire tout le trajet entre Petit-Métis et Matane, c'est-à-dire près de trente milles, à cheval, le long de la grève, et que, lorsqu'il quittait le bord de l'eau, il s'aventurait dans des sentiers à peine pratiqués à travers les bois. Aujourd'hui, Sandy-Bay compte dix-sept cents communians, malgré la désastreuse dépopulation amenée par le départ de nombreux jeunes gens et même d'anciens citoyens; la paroisse de la Rivière-Blanche compte, de son côté, mille quatre cent trente-sept communians.

Autre chose, et ceci est une considération de première importance. La côte nord du Saint-Laurent pourrait faire avec les paroisses du comté de Matane, un commerce de poisson considérable, s'il y avait un chemin de fer pour prendre ce poisson à son arrivée sur les lieux et le transporter à Québec dans de la glace. On pourrait en faire autant pour le flétan, qui se prend en abondance au large de Sandy-Bay et de la Rivière-Blanche, ce qui serait d'un grand secours pour la partie de la population la plus indigente des deux rives du fleuve. On a vu des goélettes chargées de poisson traverser du nord à la Rivière-Blanche, et ce poisson, transporté en voiture, se vendre petit à petit le long du chemin, jusqu'à Rimouski. Mais ce sont là des choses qui n'arrivent qu'une fois; le poisson courrait trop de risques de se gâter à ce jeu. Si je mentionne ce fait, c'est pour établir qu'il serait facile, au moyen de l'embranchement de Matane, de créer toute une industrie locale entre les deux rives du fleuve, industrie qui contribuerait, aussi elle, à retenir dans ses foyers une partie de notre population. Aujourd'hui le poisson pris au nord ne traverse pas au sud. Il n'y a aucun avantage à cela et même tous les risques à courir. On ne traversera pas une cargaison de cette nature sans être sûr de la vendre immédiatement, et cela surtout

l'automne, alors qu'il faut se hâter, à l'aller et au retour, pour éviter les mauvais temps.

Ce qui est vrai du poisson l'est également du bois. Il se fait à la Rivière-Blanche un commerce de bois relativement considérable, que l'on verrait décupler avec un chemin de fer grâce auquel il pourrait être transporté en toute saison de l'année, sans aucun risque. En l'état actuel, ceux qui en font commerce sont obligés de se limiter extrêmement, parce qu'ils ne peuvent expédier leur bois que par des goélettes et cela encore seulement dans des temps favorables. Ce qui est perdu de fortune publique, ce qui est apporté d'entraves à la colonisation et au développement agricole et industriel de la région qui nous occupe, par l'absence d'un embranchement à l'Intercolonial, est quelque chose d'incalculable; il faut aller sur les lieux pour s'en rendre compte, et lorsqu'une fois on a bien vu de ses propres yeux, on se sent plein de confiance qu'un gouvernement éclairé ne saurait, non seulement ne pas différer l'exécution de cette entreprise, mais encore y apporter toute la diligence et tout le zèle possibles. Il y a dans toutes les concessions du comté de Matane du cèdre, de l'épinette et du bouleau en énorme quantité; néanmoins l'exploitation en est extrêmement limitée à l'exception de celle du bouleau, grâce à l'exportation directe qui se fait de Matane, comme on le verra plus loin. Ainsi, on aurait, sur les lieux mêmes, le cèdre pour faire les traverses de l'embranchement projeté, de même qu'il s'établirait un commerce très important de bois de corde, provenant de l'érablé et du merisier, commerce qui ferait la fortune de bon nombre de gens attirés tous les jours loin de nous par le redoutable aimant des États-Unis. D'autre part, plusieurs petites industries locales pourraient être développées suffisamment pour que leur somme totale produisit un résultat sérieux, pouvant contribuer pour une part appréciable à retenir notre population dans ses foyers. «Un peu d'un côté un peu de l'autre, comme dit le curé Morissette, et l'on arrivera bientôt à rendre tout le monde content de son sort». C'est depuis 1874 que M. Morissette

a été appelé à la cure de Sandy-Bay. C'est à ses exhortations réitérées, c'est à l'impulsion vigoureuse imprimée par lui à sa paroisse, que celle-ci doit les progrès notables qu'elle a accomplis dans l'agriculture, depuis qu'il en a pris la direction; mais aujourd'hui, quoiqu'il y ait encore beaucoup à faire, tout serait inutile sans la création d'une voie ferrée, et l'une des plus belles paroisses de la Province se trouverait arrêtée en plein essor de progrès.

On peut s'en assurer par un exemple qui vient à point sous ma plume, comme j'allais finir ce qui concerne Sandy-Bay. J'ai mentionné plus haut le commerce de patates et j'ai dit que les cultivateurs de cette localité n'en retiraient pas même la moitié du prix qu'en retirent ceux des paroisses avoisinant l'Intercolonial; il en est ainsi évidemment des autres produits; l'avoine, au lieu de se vendre 55 ou 60 centins, prix qu'on la paye à la ville, se vendra 30 ou 35 centins seulement. M. le curé Morissette est obligé de vendre à vil prix les produits de sa dîme aux gens qui travaillent dans les moulins de Matane et de Sainte-Félicité, en sorte que ce sont seulement certaines industries locales des environs qui permettent aux habitants de Sandy-Bay d'écouler une partie des produits qui excèdent les besoins de la consommation.

La pêche du capelan sur rivage et la préparation du varech pourraient donner une quantité considérable d'engrais, suffisant à fertiliser une bonne partie du comté de Matane, mais à quoi sert encore de se donner le moindre mal pour cela, puisque, à l'heure qu'il est même, il y a beaucoup de produits qui ne peuvent se vendre.

Passons maintenant à la Rivière-Blanche. Ici, il est inutile de nous arrêter trop longtemps, attendu que nous aurions à peu près les mêmes choses à relever que précédemment au sujet du commerce de bois, des produits agricoles et de l'élevage. Signalons toutefois qu'il se ferait ici un énorme commerce de bois, s'il y avait un chemin de fer, que ce chemin de fer pourrait s'y approvisionner indéfiniment, et que, d'un autre côté, la confection du bardeau prendrait une extension inouïe.

À l'heure actuelle, ce dernier commerce est assez considérable, étant donné l'impossibilité d'expédier le bardeau autrement qu'en goélette, et cela dans un temps fort restreint de l'année, et seulement à Québec, ville qui n'est pas du tout un marché pour ce produit. Aussi, le bardeau est «sacrifié», comme on dit vulgairement. S'il y avait un embranchement de l'Intercolonial, passant par la Rivière-Blanche, le bardeau, le cèdre et le bois de corde pourraient être expédiés en toute saison, et cela dans toutes les parties de l'Amérique, outre que l'exploitation en serait avant longtemps triplée et quadruplée.

Il y a aussi à la Rivière-Blanche la question des routes et des chemins. Il est vraiment pénible de voir dans quel abandon, j'oserais dire coupable, on a laissé cette belle paroisse, sous ce rapport. Jusqu'à ces dernières années, il n'y avait absolument qu'une route conduisant aux concessions, et cela à quatre milles plus bas que l'église, en sorte que le curé, lorsqu'il était appelé par des malades demeurant en ligne droite à trois ou quatre milles en arrière de l'église, était obligé de descendre jusqu'à l'unique route que je viens de mentionner, monter cette route, revenir ensuite sur ses pas par le chemin de la concession, et faire ainsi onze milles quand il n'en aurait fait que trois ou quatre, s'il y avait eu une route à partir directement de l'église, comme cela se voit dans la plupart des autres paroisses.

Il peut sembler puéril, au premier abord, de signaler un fait de ce genre, mais cette impression disparaît quand on réfléchit que c'est là un des nombreux traits caractéristiques de l'insouciance invétérée, de la négligence en quelque sorte voulue et arrêtée des gouvernements conservateurs, en tout ce qui concernait la colonisation et le progrès agricole de la province. On faisait en maints endroits des ébauches de chemins, on faisait travailler un certain nombre d'hommes, qu'on avait sous la main comme autant d'instruments électoraux, on faisait juste la quantité d'ouvrage nécessaire pour nourrir les bonnes dispositions et les espérances des diverses localités, on faisait ouvrir

des chemins à tort et à travers, bien plus par faveur, par privilège ou par calcul politique, que pour satisfaire les besoins de la colonisation; il en résultait que des localités à leurs débuts, que l'on avait leurrées des plus magnifiques promesses de chemins de colonisation pendant la période électorale, et que l'on abandonnait ensuite à elles-mêmes, se voyaient désertées rapidement de leurs premiers colons ou bien réduites à attendre dans la misère et la servitude qu'on voulût bien compléter les misérables chemins ébauchés naguère.

À ce propos, monsieur le Premier, on ne saurait trop insister sur un point essentiel, c'est qu'avec notre modeste budget provincial et l'impossibilité où nous sommes d'ouvrir toutes les voies de communication nécessaires, il faut se limiter absolument à en faire et surtout à en compléter un certain nombre, plutôt que d'en commencer un nombre plus grand, pour faire plaisir à plus de monde, et satisfaire plus d'exigences, et les laisser ensuite forcément inachevées. Les chemins complétés servent du moins, ceux-là, où on les fait, tandis que des ébauches de chemins sont partout inutiles et ne font que créer du mécontentement parmi les populations des nouvelles campagnes.

(à suivre dans le prochain numéro).