



Vieux écrits

PRÉSENTATION DE PIERRE COLLINS, ARCHIVISTE

Nous vous offrons dans cette livraison 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.

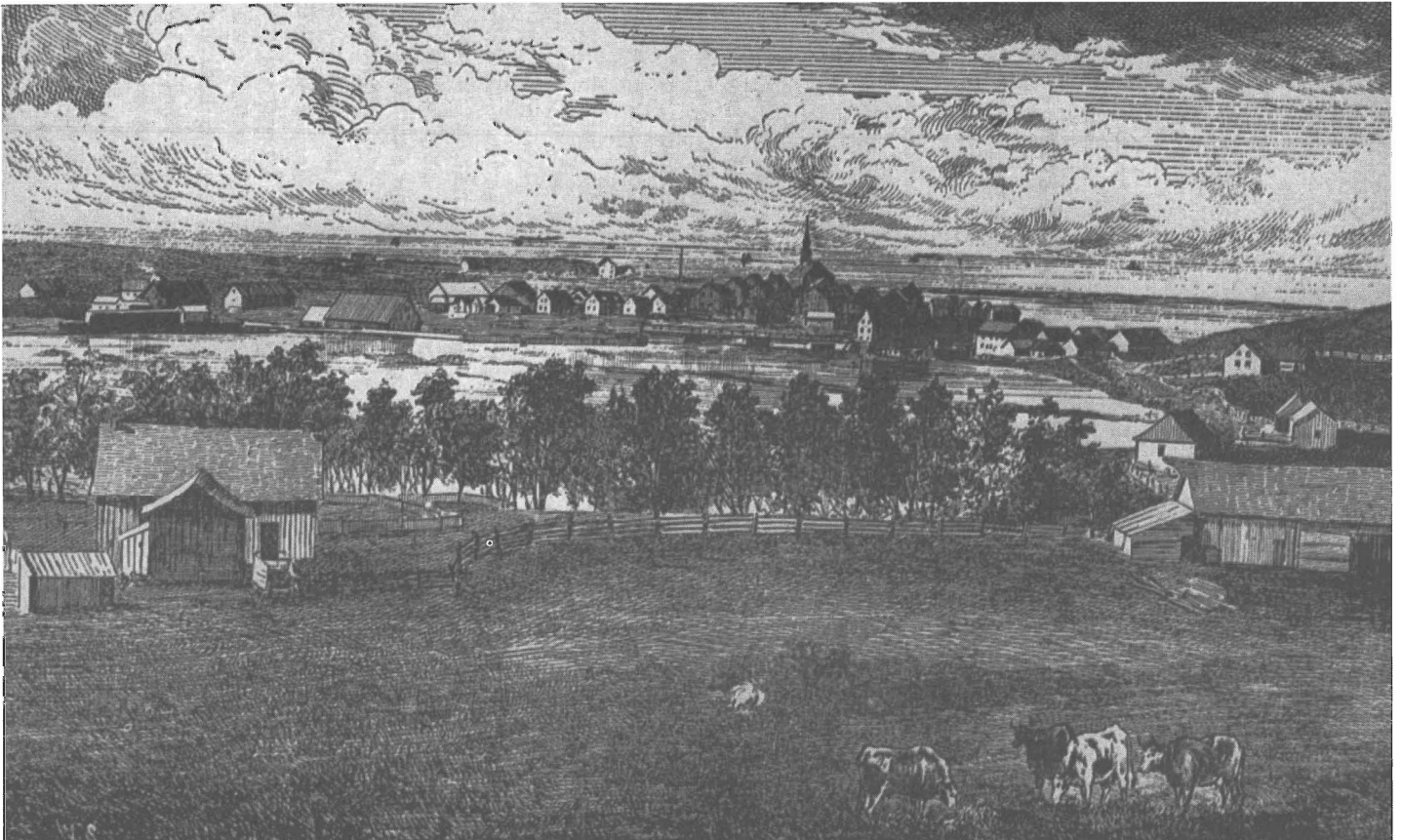
Les autres extraits de cet intéressant rapport ont paru dans les numéros 46, 47 et 48 de la *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent* et 54 de *L'Estuaire*.

Le comté de Matane (suite et fin)

III

Nous voilà maintenant arrivés à Matane, un des endroits les plus remarquables de la province et certainement l'un de ceux dont l'avenir est le plus promettant et le plus assuré.

Le voyageur qui arrive à Matane, à la vue de son port, de la rivière qui y débouche, des belles, nombreuses et vastes constructions du village, je dirais plutôt de la petite ville, de ses grandes maisons de commerce, de ses scieries, de l'animation qui règne dans tous les quartiers, des énormes cubes de madriers entassés sur le quai, prêts à être transportés dans des bateaux aux navires qui attendent leur chargement au large, à la vue, dis-je, de ce spectacle dont il a été déshabitué depuis qu'il a quitté les grands centres populeux et prospères, le voyageur se demande comment il se fait qu'un pareil endroit soit encore en dehors des communications par voie ferrée, et il reporte naturellement sa pensée vers les provinces d'Ontario, de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, où nombre d'endroits, perdus encore il y a quelques années à peine dans les bois, mais où l'esprit d'entreprise et l'intelligence de l'avenir avaient su placer des espérances raisonnées et réfléchies, se voient dotés aujourd'hui



Matane vers 1873 (Antoine Gagnon, *Monographie de Matane*, 1945, p. 25.)

d'embranchements qui les relient aux villes principales, et leur population s'accroît au point qu'ils deviennent bientôt eux-mêmes des villes de troisième ou de quatrième ordre. Nous sommes ici, monsieur le Premier, en présence d'une ville future importante. Jacques-Cartier, à son troisième voyage au Canada avait remarqué et mentionné particulièrement le port de Matane; plus tard, le capitaine Bayfield, qui a effectué des sondages dans toutes les parties du fleuve Saint-Laurent, et qui a dressé des cartes maritimes qui servent depuis lors à tous les navigateurs, déclarait qu'il n'y avait sur toute la rive sud du bas Saint-Laurent, que deux ports de mer, l'un à Matane, l'autre au Bic; ce dernier, les navigateurs le redoutent parce que le fleuve y cache, dans des profondeurs d'eau de dix à quinze brasses, d'énormes rochers qui sont autant d'écueils pour les navires, tandis qu'il n'y a rien de semblable à redouter à Matane.

Il y a bien encore jusqu'à un certain point Mont-Louis, situé beaucoup plus bas, sur la côte de la Gaspésie, mais l'aspect seul de ce port où vient aboutir la chaîne des Chikchak, dans un formidable entassement de mornes et de promontoires, suffit à détourner les plus hardis navigateurs. Reste donc le port de Matane seul. Qu'on ouvre une carte maritime, et l'on constatera immédiatement, que la course naturelle des navires qui viennent du golfe et qui se dirigent invariablement vers la Pointe-des-Monts, est de ce dernier endroit vers Matane. Le gouvernement McKenzie avait entrepris, en 1878, la construction d'une immense jetée, qui eût fait de Matane un port remarquable, un port d'abri, un port de relâche, un port de ravitaillement, un port de commerce fluvial et océanique, et un centre mis en possession de toutes les conditions nécessaires pour desservir tout le littoral du bas Saint-Laurent, et en outre l'immense péninsule de la Gaspésie. Malheureusement, il ne fût pas donné suite à cette entreprise, après la construction d'à peu près quatre cents pieds de jetée, la chute du gouvernement McKenzie entraînant, on ne sait pourquoi, la discontinuation des travaux.

Le courant de la rivière Matane est extrêmement rapide, il entraîne avec lui quantité de sable qu'il amoncèle à l'embouchure de la rivière, de façon à former ce que les navigateurs appellent un «barachois». Un peu en deçà de l'endroit où se développe ce barachois, la maison Price a fait construire un quai, d'où elle expédie ses madriers aux navires qui attendent au large. Entre ce quai et la jetée, il y a un espace de huit cents pieds environ, que l'on devrait combler afin de réunir les deux constructions; de la sorte, le courant de la rivière, resserré davantage entre le rivage d'un côté et, de l'autre, la jetée, sans solution de continuité, serait rendu encore bien plus rapide et entraînerait son sable beaucoup plus loin, ou bien il disperserait son sable tellement qu'il ne pourrait plus se former de barres à une distance plus grande et dans une eau bien plus profonde.

Le gouvernement fédéral a envoyé dernièrement sur les lieux deux ingénieurs pour examiner s'il y a raison de continuer les travaux interrompus naguère; il se propose, dit-on, d'ajouter cent cinquante pieds au premier tronçon de la jetée, mais cela ne peut amener aucun résultat durable ni changer notamment les conditions actuelles.

La rivière Matane, utilisée comme elle pourrait l'être si ce pays se développait sur une grande échelle, présente des avantages uniques. Elle est la seule qui offre un passage à travers la chaîne des Chikchak, de sorte qu'en en suivant le cours, on pourrait, soit y ouvrir un large chemin de colonisation, soit y construire avec le temps un chemin de fer allant de Matane à la Baie des Chaleurs. En outre, par cette rivière et les lacs successifs auxquels elle donne accès, on peut se faire un passage jusqu'à la Baie de Gaspé même. Cette voie, de quelque nature qu'elle soit, ouverte dans l'intérieur à travers un aussi vaste pays, où le bois de commerce est en quantité incalculable et où les terres, particulièrement de l'autre côté de la chaîne des Chikchak, sont d'une fertilité reconnue, métamorphoserait complètement cette région et en ferait l'une des plus productives du pays. Il est inutile de faire ressortir de quelle manière s'effectuerait ce résultat, il y a des choses qui sautent aux yeux et au sujet desquelles il est simplement puéril d'entrer dans les détails.

Au moyen d'un embranchement reliant l'Intercolonial avec le port de Matane, on développe immensément la navigation fluviale, on diminue la distance qui sépare ce port des grands centres et l'on apporte dans toute la région de la Gaspésie et au nord même du Saint-Laurent, sur une longue étendue du littoral, des éléments d'activité et un développement agricole et industriel inconnus jusqu'à ce jour. On pourrait encore, et avec infiniment de raison, faire de Matane un port pour l'expédition des bestiaux en Europe. On aménagerait à cet effet un vaste pâturage dans le voisinage du fleuve où les bestiaux resteraient un certain nombre de jours, et d'où l'on pourrait les diriger sur l'Europe, reposés de toutes leurs fatigues et dans un état de santé parfait. Enfin, grâce aux améliorations et aux perfectionnements apportés à son port, Matane deviendrait aisément l'escale où les steamers transatlantiques prendraient ou déposeraient leurs malles, et comme Matane est à vingt lieues de Rimouski, on se trouverait à gagner entre trois et quatre heures pour l'expédition et la réception des malles. Tous les capitaines de navires océaniques qui stationnent à Matane, s'accordent à dire que la construction d'un embranchement aboutissant à cet endroit, amènerait nécessairement la création d'un havre maritime, la prolongation de la navigation jusqu'au mois de décembre et son ouverture avant la fin de mars.

Il y a actuellement à Matane, indépendamment des scieries et des moulins pour la confection des rouleaux, fuseaux ou bobines, dont les produits s'exportent directement en Europe, diverses industries naissantes, entre autres des tanneries, une filature, etc., etc., lesquelles recevraient, par la création d'un chemin de fer, une impulsion extraordinaire.

En dehors de ces considérations, on peut en faire valoir une autre qui a bien elle aussi son importance, je veux parler de Matane comme station d'eau. On y verrait certainement tous les étés une affluence énorme de visiteurs, cet endroit possédant tous les attraits imaginables et tous les avantages pour un séjour même prolongé, pour les bains, pour la pêche, pour les excursions, pour les promenades sur l'eau ou le long du fleuve ou dans l'intérieur, enfin tout ce qui est de nature à attirer et à retenir l'habitant des villes.

Ce n'est certainement pas là une considération à dédaigner, quand ce ne serait qu'au point de vue des bénéfices qu'en retirerait l'embranchement projeté, sans compter que l'accomplissement de ce que je viens d'énumérer en détail, non seulement donnerait à toute cette partie du pays une vie nouvelle et un accroissement extraordinaire, mais contribuerait par dessus tout à retenir chez eux les enfants du sol, ce qui est le premier objet que nous avons en vue.

Aujourd'hui, quoiqu'il se fasse aussi de Matane une émigration encore trop considérable, hélas! de nos compatriotes, on s'en plaint moins cependant que dans les autres parties du comté, parce qu'il y a là, heureusement, des industries locales qui retiennent bon nombre de gens, et s'il en part néanmoins beaucoup trop, il en revient un nombre à peu près égal, et les effets du fléau se trouvent combattus pied à pied.

La principale industrie de Matane est celle du bois et le bois exploité consiste principalement en cèdre, épinette et bouleau. C'est avec ce dernier qu'on fait des rouleaux que l'on expédie directement en Europe.

Il y a à Matane deux moulins consacrés à cette industrie. On en trouve également dix milles plus bas, à Sainte-Félicité; plus bas encore, et, jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts, on voit M. M. Russell & Cie, propriétaires d'un des deux moulins de Matane et de Sainte-Félicité, en posséder d'autres au Cap à la Baleine, au Ruisseau à Sam et au Cap Chat, M. Charles Bertrand aux Capucins, à la Rivière à la Martre et à Sainte-Anne-des-Monts, où M. Théodore Lamontagne en exploite également quelques-uns.

Le bouleau est apporté l'hiver de la forêt et travaillé le printemps seulement. Aussitôt qu'il est prêt, il faut l'expédier sur le champ, parce que, le mois de juillet passé, le bouleau «sûrit» comme on dit à Matane, ses extrémités bleussent et il perd une grande partie de sa valeur. Il ne peut donc servir qu'à l'exportation, en l'absence d'un chemin de fer, ou bien, il faut l'expédier en goélette, de bonne heure l'été, ce qui est tout à fait insuffisant.

De son côté, M. Price fait une quantité considérable de madriers d'épinette pour l'exportation; de même beaucoup de cèdre et une quantité comparativement inférieure de pin.

Le cèdre est le bois qu'exploitent principalement les marchands de Matane. M. Joseph Levasseur, un des négociants les mieux posés de l'endroit, me disait qu'il en avait fait l'année dernière pour sept cents piastres et que les autres marchands de position égale en avaient fait à peu près autant. Mais encore ici faut-il que ce bois soit expédié par goélettes; ce qui est une cause de diminution dans ce commerce, une cause de retards et de détérioration sérieuse dans la valeur de cet article. Il arrive que, vers le milieu de l'été, le marché baisse et la moitié du cèdre confectionné reste aux mains des marchands jusqu'au printemps suivant, après avoir perdu beaucoup de sa valeur par la sécheresse et les accidents de température ou autres qui surviennent.

On calcule qu'il s'est fait à Matane l'hiver dernier environ 125 000 pieds de cèdre pour le commerce local, et quatre à cinq millions de pieds de bouleau pour l'exportation. S'il y avait un embranchement de chemin de fer, l'exploitation du cèdre ne tarderait pas à tripler pour le moins. En l'état actuel, les négociants de Matane, qui font de bonnes affaires comparativement, mais qui ne sont pas, après tout, des millionnaires, sont obligés de faire de fortes avances de provisions et de matériaux aux hommes qui travaillent dans les chantiers l'automne et l'hiver et d'attendre ensuite à l'été suivant pour rentrer dans leurs déboursés. Il est donc évident que s'ils pouvaient expédier leur cèdre, l'hiver, ou bien le vendre sur les lieux, ils en feraient énormément plus. Les négociants de Matane font également quantité d'épinette équarrie, quarante mille pieds en moyenne, qu'ils expédient aussi à Québec, toujours par goélettes. Il faut que l'épinette soit montée au printemps; autrement elle perd de sa valeur, aussi bien que le cèdre. Disons la même chose du bardeau dont on pourrait faire une exploitation en quelque sorte illimitée; mais toujours, il faut attendre à l'été et encore là, pour un commerce très restreint, puisqu'il n'y a à Matane que quatre goélettes qui peuvent servir au transport du bois, sans compter tous les obstacles et les empêchements qui résultent de la mauvaise saison et d'une foule d'autres choses dont la navigation fluviale se trouve embarrassée. Il résulte donc pour Matane, de l'absence d'un embranchement de chemin de fer, malgré l'activité de la population et quelques industries locales, une infériorité déplorable, comparativement aux centres également bien situés des autres provinces.

En arrière du village proprement dit, jusqu'à fort loin dans l'intérieur, le long de la rivière, s'étend une petite vallée, qui pourrait contenir une dizaine de paroisses; or, il n'y en a qu'une couple d'établies, parce que les cultivateurs n'ont pas un marché suffisant pour leurs produits ou pour le bois. Si les cultivateurs pouvaient être certains de réaliser des bénéfices en proportion de leur travail, ils paieraient eux-mêmes au comptant tous leurs achats; le commerce local recevrait une impulsion extraordinaire, l'élevage deviendrait une source de richesse, on pourrait établir des filatures et les travaux du havre aidant, toute la population de Matane, qui est remarquablement éveillée, entendue et active, trouverait de l'occupation et des profits à réaliser toute l'année; non seulement elle ne serait plus appauvrie et diminuée par l'émigration, mais encore, elle augmenterait considérablement et rapidement.

Encore ici, les patates ne se vendent que vingt centins le minot, quand elles se vendront cinquante et soixante centins dans le voisinage de l'Intercolonial, et malgré tout, des habitants de Matane y font quelque profit. Que serait-ce donc s'ils les vendaient trois fois plus cher et s'ils étaient assurés d'en vendre trois, quatre et cinq fois plus, comme cela se fait à Sainte-Flavie et à Sainte-Luce?

On m'a cité, pendant mon passage à Matane, un exemple entre cent autres, des richesses naturelles qui abondent dans ce pays et qui, convenablement exploitées, formeraient un total important. La contrée, en arrière de Matane, renferme quantité de lacs, dont le plus grand nombre fourmille de poisson. L'été dernier trois excursionnistes s'étant rendus au lac Taouagadec,

à vingt-cinq ou trente milles en arrière du fleuve, en revinrent avec cent neuf douzaines de grosses truites pêchées à la ligne dans l'espace de trois jours. Ils en remplirent neuf grands sacs et les envoyèrent vendre tout le long du chemin, jusqu'à Rimouski, soixante milles plus haut.

Cet exemple que je cite n'est sans doute pas d'une grande importance, mais il fait partie d'un ensemble dont l'importance est énorme, et il n'est pas hors de propos d'ajouter aux considérations majeures et déterminantes, certaines considérations secondaires, qui sont propres à rappeler au public combien dis-je, nous avons dans ce pays de richesses naturelles inexploitées, dédaignées ou même inconnues.

J'ai maintenant fini, monsieur le Premier, de vous énumérer en détail des raisons nombreuses et décisives qui militent en faveur de la construction ainsi rapide que possible d'un embranchement de l'Intercolonial, entre Saint-Octave-de-Métis et Matane. Malgré les efforts réitérés de M. le docteur J. B. R. Fiset, député du comté aux Communes, et une pétition signée par au moins la moitié des membres du Parlement, tant conservateurs que libéraux, le gouvernement fédéral a fait invariablement la sourde oreille et n'a pas jugé à propos jusqu'à présent de faire plus, en faveur de l'embranchement de Matane, que d'accuser réception le 28 février 1889, du mémoire présenté par le docteur Fiset et de la pétition qui accompagnait ce mémoire.

Vous seul, monsieur le Premier, reconnaissant de suite l'importance d'une pareille entreprise, à la lecture d'un exposé de faits, très sommaire, que vous a adressé le député de Rimouski, le 21 mai 1888, avez résolu de donner au projet tout l'appui possible et avez fait consentir par l'Assemblée Législative de Québec à la Compagnie organisée pour la construction du dit embranchement, une subvention de dix mille acres de terre par mille.

Je crois savoir, monsieur le Premier, qu'un des projets patriotiques que vous nourrissez de prédilection, est la construction d'un chemin de fer qui entourerait la péninsule de Gaspé dans sa partie la plus colonisable, c'est-à-dire à une certaine distance du rivage, de l'autre côté de la chaîne des Chikchak ou Monts Notre-Dame. Or, l'embranchement de Matane serait pour ainsi dire le point de départ obligé du chemin de fer de ceinture Gaspésien.

Comme je l'ai dit ci-dessus, le meilleur ou plutôt l'unique passage à travers les Chikchak est offert par la rivière Matane. On pourrait, grâce à ce passage, et une fois parvenu sur le versant méridional des Monts Notre-Dame, construire le chemin de ceinture en ligne presque directe jusqu'au bassin de Gaspé, de là contourner la Péninsule et venir raccorder le chemin de ceinture au chemin de fer de la Baie des Chaleurs. Ce qui n'empêcherait pas de relier directement le chemin de ceinture à la vallée de la Matapédia, par un embranchement partant des environs de la rivière à la Truite et aboutissant à Amqui ou à Causapscal, sur l'Intercolonial.

Sans doute un avenir prochain nous apportera la réalisation de cette idée féconde. Grâce au développement des communications, non seulement la surface de notre pays prendra un aspect nouveau, mais l'esprit lui-même de la population recevra comme une nature nouvelle, se sentira poussé par un souffle puissant et animé d'une énergie inconnue.

J'ose espérer, monsieur le Premier, que la lecture du présent rapport contribuera pour une part, quelque minime qu'elle soit, à l'accomplissement des projets auxquels vous avez assuré votre généreux concours, en même temps qu'il vous assurera, en échange, la reconnaissance et l'appui d'une nombreuse et vigoureuse population.

(Signé) ARTHUR BUIES

Rimouski, 5 octobre 1890