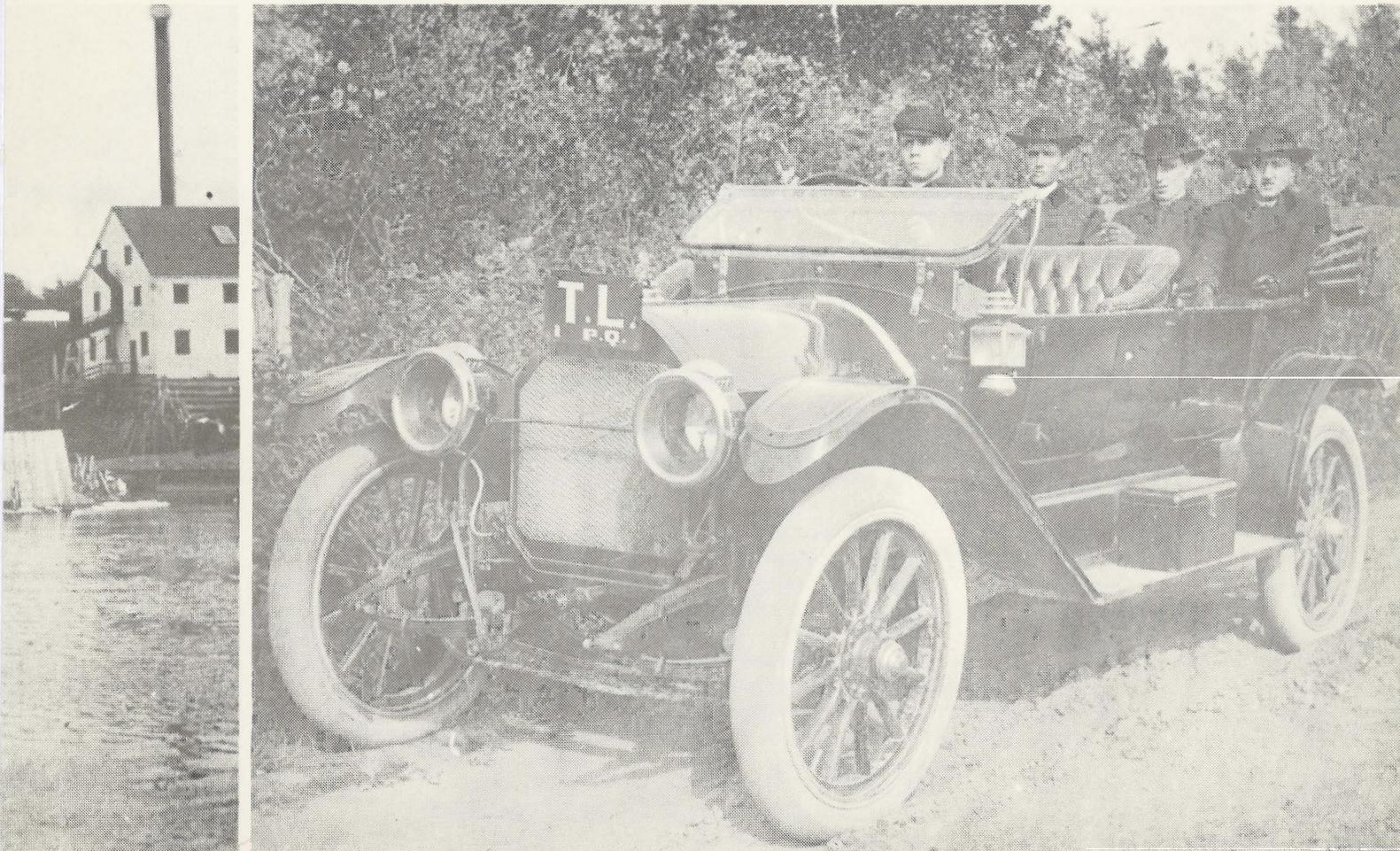


revue d'histoire du bas saint-laurent



Vol. III

Nos 3-4

Décembre 1976

LES TRANSPORTS
DANS LE BAS SAINT-LAURENT

revue d'histoire du bas saint-laurent

Revue publiée
par la
Société d'Histoire
du Bas Saint-Laurent

EXECUTIF :

Président
Vice-présidents

Secrétaire
Trésorier
Directeurs

Jean-Yves Leblond
Antonio Lechasseur
Jacques Ouellet
Marie-Ange Caron
Germain Thériault
Robert Claveau
Noëlla Jean-Bouchard
Jacques Lemay
James-Douglas Thwaites

Comité de
rédaction de la
Revue

Robert Claveau
Noëlla Jean-Bouchard
Antonio Lechasseur
Jacques Lemay
Jacques Ouellet
James-Douglas Thwaites

décembre 1976 **volume III** **numéros 3 - 4**

SOMMAIRE

Editorial: Un climat favorable Noël Bélanger	2
Le transport du courrier par le Portage de Témiscouata Nive Voisine	4 à 7
Echec d'une grande artère dans les terres de l'intérieur. Le Chemin Taché Léo Bérubé	8 à 11
Chemin Kempt - Chemin Matapédia Gérald Garon	12 à 14
La venue du chemin de fer dans l'Est du Québec Jacques Ouellet	14 à 19
Coup d'oeil sur les moyens de transport d'autrefois Lionel Pineau	20 à 21
Mentalités et réactions au changement: l'avènement de l'automobile dans le Bas Saint-Laurent Antonio Lechasseur	22 à 26
La construction de la moto-neige: les premiers essais de monsieur J.-Adalbert Landry Marie Côté	27 à 28
Un port de mer à Pointe-au-Père, Bic ou Rimouski? Marguerite Garon	29
L'île Verte, ou la tyrannie des moyens de transport Charles Lindsay	30 à 32
Trois générations de commerçants, trois générations de maires: la maison H.G. Lepage de Rimouski Marie-Ange Caron	3 (couverture)

Dépôts légaux:

Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada

Photos de la couverture:
Lionel Pineau et Jacques Ouellet

La distribution du présent numéro de la revue, a été facilitée
grâce à la collaboration de la maison Les Distributions Eclair: Roland Amiot concessionnaire.

Numéro international normalisé
des publications en série: ISSN-0381-8454

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

UNE REÉDITION:

L'ouvrage de Joseph-Désirée Michaud intitulé **Notes historiques sur la Vallée de la Matapédia** publié à Val-Brillant en 1922 et depuis longtemps épuisé, vient tout juste d'être réédité. Amateurs d'histoire régionale et personnes intéressées à la Matapédia seront heureux de pouvoir prendre connaissance de plusieurs faits et événements entourant le peuplement et la colonisation de ce vaste territoire. En effet, J.-D. Michaud aborde plusieurs aspects de cette réalité: de la description topographique aux origines de la Vallée, en passant par la seigneurie du lac Matapédia aux premières heures de la paroisse de Val-Brillant. Tels sont, grossièrement, les points retenus par l'auteur dans cet ouvrage, qui est en quelque sorte un classique de notre histoire régionale!

L'Actualité régionale et les historiens.

La nécessité pour les historiens d'affronter l'actualité, cette actualité que d'après nos traditions de sagesse nous font trop souvent éviter d'approcher et de toucher aura sa large part au module d'histoire de l'UQAR, cette année. En effet, les étudiants de cette institution ont décidé de s'initier à l'expérience coopérative qui se déroule, près de nous, au J.A.L. Pour eux il ne s'agit plus de regarder ce phénomène de développement du dehors mais du dedans, par des rencontres avec les animateurs, par une visite sur le terrain et des échanges avec les participants. L'avantage est d'importance. Il garantit à l'avance la possibilité de s'expliquer, voire d'en discuter de façon raisonnable, passionnée peut-être, mais non injuste. Il est impossible, en tout cas, pour l'historien de saisir les problèmes de civilisation sans que l'actualité, et surtout lorsque celle-ci est près de nous, vienne imposer sa présence intellectuellement bienfaisante. Et quelle démonstration d'espoir et de dynamisme nous révèle celle-ci! Toute une histoire nouvelle risque de s'imposer à nous. Et nous nous en réjouissons.



Pour compléter votre collection

La Société a procédé à la réédition des numéros 1 et 3 du volume I de la Revue. Tous les numéros de la Revue, sont désormais disponibles.

moi, ovide leblanc,
j'ai pour mon dire
Val-Brillant



Parution récente

C'est avec plaisir que nous signalons aux lecteurs de notre revue la parution récente d'un livre plein de saveur et d'humanité, dû à la plume de Bertrand B. Leblanc. Celui-ci n'est pas un inconnu. Originaire de la Vallée de la Matapédia, il nous a déjà donné **Horace ou l'art de porter la redingote** (Le Jour, 1974). Ceux qui fréquentèrent le Séminaire de Rimouski dans les années quarante y retrouvèrent leurs maîtres dans l'atmosphère familière d'une institution vouée à la formation humaniste de la jeunesse.

Cette fois Leblanc, avec **Moi, Ovide Leblanc, j'ai pour mon dire** (Leméac, c1976, 239 p.) nous fait pénétrer dans l'univers des chantiers de la Matapédia et la Gaspésie. On croit sur parole le héros du livre quand il affirme: "Je vas vous conter comment ça se passait dans les chantiers y a une cinquantaine d'années. Je peux pas vous parler d'autre chose: je connais pas ça. Y a rien que le bois que je connais" (p. 91). La narration est alerte, colorée, chaleureuse, précise. Voilà un ouvrage à classer parmi les documents intéressants de l'histoire régionale du Bas Saint-Laurent.

éditorial

Un climat favorable

Le titre de ce billet ne veut pas suggérer un désir plutôt pervers de risquer quelques traits d'un humour douteux sur l'hiver que nous subissons dans l'Est du Québec. N'insistons pas là-dessus, car nous sommes en train de redécouvrir où sont maintenant "les neiges d'antan". Mais il y a climat et climat, n'est-ce pas?

Celui qui nous intéresse pourrait se décrire comme un désir de plus en plus affirmé, une volonté de mieux en mieux structurée au Québec de retrouver ses propres racines, de remettre en honneur le patrimoine, de remonter aux sources de la culture québécoise et régionale. Notre intention n'est pas d'analyser les raisons de ce qui pourrait bien être une sorte de renouveau, à tout le moins l'objet d'une nouvelle ferveur. Il est certain que le fort courant nationaliste des dernières années constitue un puissant stimulant. Prenons donc acte du fait et signalons plutôt quelques-uns des jalons et des signes qui marquent l'évolution de cette récupération et de cette promotion des valeurs spécifiquement québécoises. Il est évident que la création du Ministère des Affaires Culturelles a amorcé des politiques qui, malgré leurs incohérences passées et leurs carences réputées, n'en ont pas moins abouti à un LIVRE VERT [1] dont les bonnes intentions sont peut-être en voie de se concrétiser. N'est-il pas significatif que près de deux cents personnes se soient réunies du 15 au 17 octobre dernier dans un ancien juvénat de la région et discutent des problèmes culturels de l'Est du Québec [2]? Bien sûr, on y a discuté de culture nouvelle, celle qui conviendrait à un autre type de société vers laquelle nous allons. Mais est-il possible de prendre conscience de soi et de la société, de ce qu'on est dans la société, du projet collectif qu'on veut réaliser, sans remonter aux sources? Un collègue-historien de l'UQAR a ainsi exprimé cette démarche nécessaire:

Que s'est-il passé dans le temps pour que nous en soyons là où nous en sommes aujourd'hui? Cette question, dont nous espérons, en vertu de l'histoire que nous préconisons, qu'elle nous éclaire sur la route à suivre, c'est l'essence même de toute recherche historique [3].

Cette importance de l'histoire régionale, nous l'avons affirmée de maintes façons dans chacun des billets que nous avons signés dans la REVUE D'HISTOIRE DU BAS SAINT-LAURENT. Des collaborateurs de la première heure en ont fidèlement fait l'illustration par des articles écrits avec autant de régularité que de conviction. A ceux-là sont venus se joindre ceux que j'ai envie d'appeler avec affection des "disciples". Mais par leur vitalité et leur autonomie, ils ont déjà manifesté qu'ils sont capables d'originalité et de responsabilité. D'autre part, à tous les niveaux de l'enseignement, on retrouve dans la région nombre de professeurs d'Histoire qui se connaissent et échangent entre eux, qui ont souvent fait de la recherche en histoire régionale, qui essaient d'éclairer l'histoire générale au moyen d'exemples tirés du milieu même. Il faudrait que la coordination de tous ces efforts aboutisse à de bons instruments de travail: recueils de textes, documents visuels, bandes sonores, etc. Ils existent déjà ailleurs: l'Abitibi-Témiscamingue et le Saguenay-Lac-Saint-Jean en fournissent la preuve.

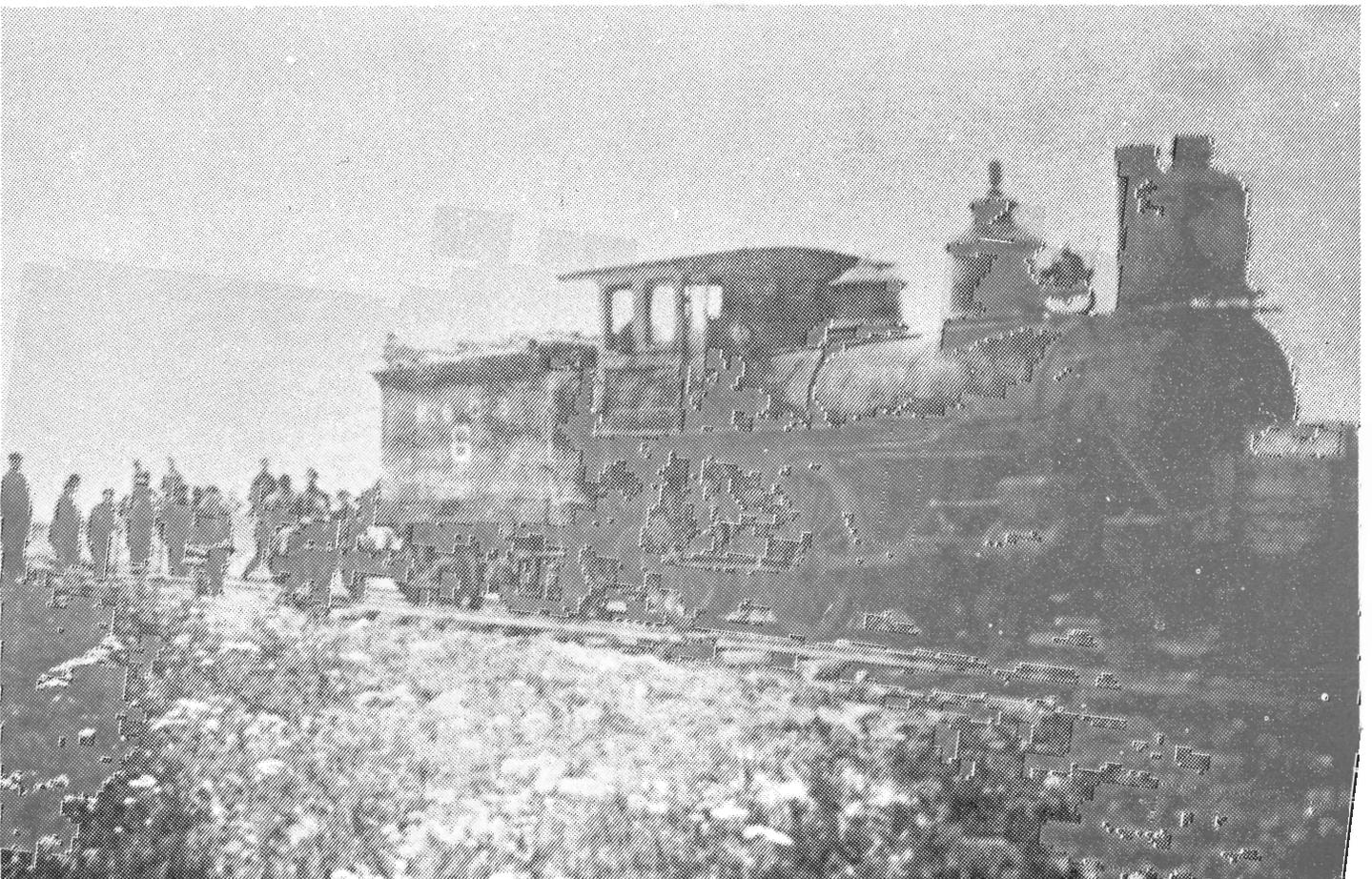
Au moment où commence à s'élaborer une politique d'organisation et de récupération de la documentation écrite dans l'Est du Québec, grâce aux efforts de l'UQAR, il faut de toute urgence s'attaquer à la tâche de constituer des archives historiques visuelles et sonores. On ne remplace pas les témoins de l'histoire; leur disparition constitue une perte inestimable. Ne pourrait-on pas profiter de certaines largesses - toutes fédérales qu'elles soient -, pour asseoir notre nationalisme sur des bases authentiques? Là encore le climat semble favorable...

Faire de l'histoire, disait Pierre Goubert, c'est "faire acte de curiosité et d'attachement". Nos lecteurs discerneront facilement cette attitude chez nos collaborateurs qui ont oeuvré dans la préparation de ce numéro thématique sur LES TRANSPORTS DANS LE BAS SAINT-LAURENT. Quant à nous, nous cédon's à la "nouvelle relève" la tâche d'orienter la revue dans des voies menant à une connaissance de plus en plus authentique de nous-mêmes. Nous sommes assurés qu'avec votre collaboration, ils réussiront.

Noël Bélanger

-
1. Jean-Paul L'Allier, **Pour l'évolution de la politique culturelle**, mai 1976, 258 p.
 2. Une publication intitulée **Colloque culturel de l'Est du Québec** rend compte des délibérations et conférences de cette rencontre.
 3. Guy Massicotte, "L'historien et le développement régional", p. 2. (Document non publié).

LES TRANSPORTS DANS LE BAS SAINT-LAURENT



le transport du courrier par le Portage de Témiscouata

L'un des plus intéressants chapitres de l'histoire des communications dans le Bas-Saint-Laurent est celui du transport du courrier par le Portage de Témiscouata, du régime français jusqu'à la deuxième moitié du XIXe siècle. Je voudrais, par ces quelques notes, vous faire connaître à la fois cette route importante et ses principaux utilisateurs, les courriers.

● Le Portage de Témiscouata et le chemin du Portage

Dès le début de la Nouvelle-France, à cause du froid qui paralyse pendant plusieurs mois le Saint-Laurent, la seule voie de communication entre Québec et la mère-patrie, les autorités gouvernementales cherchent un moyen de correspondre avec la France via l'Acadie de novembre à mai. Dans ce but, elles s'intéressent tôt à la vallée du Témiscouata, le "seul accès par terre des pays du St-Laurent vers les provinces maritimes (1)", que leur font connaître les Indiens.

Orientée du Nord-Ouest au Sud-Est, cette vallée a pour centre le lac Témiscouata dont elle n'est à vrai dire que le bassin. Cette immense étendue d'eau, d'environ 28 milles de long par un de large, déverse ses eaux dans le fleuve Saint-Jean par l'intermédiaire de la rivière Madawaska. D'autre part, par le réseau des lacs et des rivières qui l'alimentent, le lac Témiscouata rejoint presque les cours d'eau qui se jettent dans le Saint-Laurent. Il suffit alors de très courts portages pour passer en canot du fleuve Saint-Jean au Saint-Laurent.

Les Indiens fréquentaient assidûment trois de ces portages. L'un reliait la rivière Trois-Pistoles aux Sept Lacs, à la rivière Ashberish et à la tête du lac Témiscouata. Un deuxième unissait la rivière Bouabouscache, affluent de la rivière Trois-Pistoles, au lac Saint-Jean qui, par la rivière du même nom et le lac et la rivière des Aigles, conduisait au lac et à la rivière Touladi et, enfin, au lac Témiscouata. Le troisième, un très long portage, permettait de passer du lac Témiscouata à la rivière du Loup. Quittant la

rive droite du lac à 15 milles environ de sa décharge, ce sentier suivait les plus hautes terres pour aboutir à la rivière du Loup, à une dizaine de milles du Saint-Laurent. Seul ce dernier portage est appelé **Portage de Témiscouata** (2); je tiens à souligner que, même si un ou deux voyageurs anglais l'appellent **Grand Portage** par ignorance, c'est une erreur historique de baptiser ainsi le sentier du Témiscouata et... sa région.

Ce sont les portages qui mènent à la rivière Trois-Pistoles qui sont connus les premiers des Français d'Acadie et de Nouvelle-France; les missionnaires récollets et jésuites les utilisent en compagnie des Indiens, suivis plus tard par des partis de guerre. Puis, au XVIIIe siècle, le Portage de Témiscouata prend davantage la vedette et devient une voie stratégique de plus en plus utilisée. Pendant la guerre de 1744, par exemple, Paul Marin, Jean-Baptiste-Nicolas-Roch de Ramezay et Daniel-Hyacinthe-Marie de Beaujeu, entre autres, y font passer des expéditions militaires vers l'Acadie. On décide même, en 1746, de pratiquer "un Portage depuis La Rivière du Loup (...) jusques au Lac Temisquata (3)" et on construit un entrepôt de vivres près du lac (4).

Bien plus, après 1748, le Portage de Témiscouata constitue une maille essentielle du vaste réseau de communication reliant Louisbourg et l'île Saint-Jean (Ile-du-Prince-Édouard) au Canada. Grâce à lui, les échanges sont possibles, **hiver comme été**, entre Québec, le fort Beauséjour et Louisbourg; l'île Saint-Jean, la rivière Saint-Jean et le Canada peuvent se secourir "en tout tems et malgré l'Anglois (5)". C'est pourquoi les commissaires français désignés pour étudier les frontières de l'Acadie soutiennent qu'il "n'est rien de plus essentiel pour la conservation de l'Isle royale, que de lui conserver les moyens de communiquer avec le Canada" et que "la Rivière Saint-Jean qui traverse ce pays (Acadie) est la seule voye par laquelle on puisse communiquer durant six mois de l'année de Louisbourg à Québec (6)".

En conséquence, les autorités coloniales françaises essaient de tenir le Portage en bon ordre. En 1749, l'intendant Bigot fait refaire le chemin au complet, car "les bois y

avoient repoussés et quelques fossés comblés commençoient à le rendre impraticable (7)". On y peut transporter des marchandises par traîne en hiver et en charrette l'été. Des bateaux plats assurent la liaison avec la rivière Saint-Jean. On y construit de plus trois magasins: un à la rivière du Loup, un autre au lac Témiscouata et un troisième "au dessus du portage thémiscouata (8)". Des gardiens s'y installent pour distribuer des vivres aux courriers qui vont et viennent.

Cette route, en effet, quoique fréquentée par des militaires et des missionnaires, sert avant tout au transport des dépêches. Bigot assure que les courriers y sont fréquents. D'après un autre témoin, les gouverneurs du Canada et de l'île Royale s'envoient des nouvelles une fois pendant l'hiver, "le plus communément à la fin de mars (9)". Mais la fréquence des envois dépend des besoins: un sondage fait dans la correspondance du gouverneur de la Nouvelle-France, n'a prouvé que, de la fin mars au 27 octobre 1746, 30 transports de courrier avaient eu lieu entre Québec et l'Acadie (10). C'était en période guerre...

Après la conquête, le Portage de Témiscouata connaît une éclipse jusqu'en 1775. Si les Acadiens et les chasseurs de fourrure le parcourent encore, les courriers l'abandonnent puisque les dépêches passent désormais par les colonies anglaises du bord de l'Atlantique (les futurs Etats-Unis). Mais la révolte de ces colonies désorganise le service postal qui était centré sur New York. Pour se tenir en relation avec la Nouvelle-Ecosse et la Grande-Bretagne, le gouvernement de Québec doit, comme les autorités de la Nouvelle-France auparavant, mettre sur pied un système de courriers empruntant le Portage de Témiscouata. L'organisation est prête dès 1775. Pendant toute la durée de la guerre (1775-1783), des Acadiens et quelques Indiens, c'est-à-dire ceux qui connaissent le mieux la route du Portage, relient Québec à Halifax à des périodes plus ou moins régulières. Grâce à eux, les communications sont maintenues entre les colonies fidèles à l'Angleterre, et le Portage de Témiscouata reprend son ancienne valeur. Mais comme les courriers en profitent pour exiger des prix très élevés - le gouverneur Haldimand parle même de la

“honteuse exploitation” des Acadiens (11) -, les autorités gouvernementales décident, dès la fin de la guerre, d'améliorer le service de la poste en construisant le chemin du Portage de Témiscouata.

Les travaux, faits par corvée par les habitants de Saint-Roch à la Rivière-des-Caps, commencent à la fin de mai 1783 et se poursuivent jusqu'au début de novembre. Le chemin construit suit en gros le tracé de l'ancien sentier du régime français et rejoint la route qui mène à Québec à environ “Six lieues plus bas que l'Eglise de Kamouraska (12)”, à peu de distance de l'église actuelle de Notre-Dame-du-Portage. De là, il s'enfonce dans les terres en suivant presque toujours la direction sud-est; passant ainsi sur le travers du pays, il croise toutes les montagnes et traverse des bas-fonds. Comme il a fallu éviter les obstacles les plus considérables, la route est très tortueuse. Ouverte de douze pieds de large sur toute la longueur, elle est débarrassée du bois, des souches, des roches et des cailloux. Sur une partie du parcours, soit du fleuve à la rivière du Loup, les bas-fonds sont pontés “avec des lambourdes hautes de Deux pieds à Deux pieds & demy & des pièces de Dix pieds à travers & de distances en distances, de quinze pieds”. Cette partie est donc complètement achevée et permet facilement de circuler en voiture.

Mais le temps a manqué pour construire un pont sur la rivière du Loup - on la traverse en canot - et pour faire un travail définitif de cette rivière au lac Témiscouata. Dans cette partie, le chemin est aussi passable pour les voitures, mais le pontage est moins solide, provisoire pour ainsi dire (13). Il faut donc poursuivre les travaux dans les années suivantes. En 1785-86, par exemple, la route est élargie jusqu'à 22-24 pieds avec des fossés de chaque côté; ce qui en fait, selon Hugh Finlay, directeur général des postes au Canada, “une bonne route d'été, mais qui ne sera guère praticable l'hiver, jusqu'à ce qu'on installe des colons pour battre le chemin d'un établissement à l'autre (14)”.

Comme ce conseil n'est pas suivi et qu'aucun entretien n'est fait, le chemin du Portage se détériore rapidement et, au bout de quelques années, des arbres tombés l'encombrent et tous les ponts sont détruits; il devient impassable pour n'importe quelle voiture et très difficile pour les voyageurs à pied. C'est d'ailleurs là toute l'histoire du chemin du Portage de Témiscouata! En temps ordinaire, les autorités civiles le négligent et n'engagent des sommes d'argent que pour assurer un minimum de passage; quand surviennent des crises - la guerre anglo-américaine de 1812-14, le soulèvement de 1837-38, la “guerre” de l'Arostook de 1839 -, les chefs militaires font remettre le chemin en bon état pour y faire passer rapidement des troupes de la Nouvelle-Ecosse au Canada. Mais ce ne sont que des expédients qui s'avèrent insuffisants quand commence la colonisation du Témiscouata dans les années 1840-50. Il faut alors songer à refaire complètement une nouvelle route. Des trois tracés possibles - Témiscouata-Trois-Pistoles, Témiscouata-Isle-Verte,

vière-du-Loup -, on choisit le dernier qui suit en gros le chemin du Portage de Témiscouata, même s'il s'en écarte en plusieurs endroits “pour éviter des monticules et des savanes et pour l'améliorer en général (15)”. Construit de 1856 à 1862 au coût “astronomique” de \$182,000, le “chemin neuf” fait oublier graduellement la route de 1783 (16).

● Le chemin du Portage comme route postale

Du régime français à 1861, le Portage et le chemin du Portage de Témiscouata ont une vocation diversifiée. Ils servent de voie de pénétration aux missionnaires et autres voyageurs européens qui vont de l'Acadie à Québec, et vice versa; plusieurs Acadiens empruntent le Portage pour se sauver de la déportation. C'est également une route commerciale connue des chasseurs, mais aussi des négociants qui font des échanges entre Madawaska et Québec. De même, de nombreux Canadiens des paroisses de la rive du Saint-Laurent gagnent le haut de la rivière Saint-Jean pour s'y installer, si bien qu'en 1831 la moitié de la colonie de Madawaska est d'origine canadienne, l'autre moitié étant acadienne. Mais le Portage est davantage une route militaire qu'empruntent, particulièrement en hiver, les troupes qui veulent passer “rapidement” de leurs quartiers généraux à Halifax au Canada.

Ces divers types d'utilisation restent secondaires par rapport au transport du courrier. Construit en 1783 pour assurer une route postale facilement utilisable, le chemin du Portage de Témiscouata est régulièrement parcouru par les courriers chargés de la malle des colonies maritimes et de l'Angleterre. Malgré un départ difficile - le premier voyage coûte un prix exorbitant, un meurtre sème la terreur en 1784 -, le service s'organise efficacement, si bien qu'au tournant du XIXe siècle le Portage est devenu une maille importante du système postal des colonies britanniques de l'Amérique du nord. Il sert d'abord à relier le Canada aux différents bureaux de poste du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse; en 1800, la malle est transportée une fois par quinze jours en été, une fois par mois en hiver. La malle d'Angleterre prend le même chemin. Chaque mois, un paquebot part de Falmouth pour l'Amérique avec une malle à bord pour Québec. Pendant l'été, le navire arrête à Halifax et y dépose la malle pour le Canada; lettres et dépêches sont de là envoyées à Québec par le Portage. De novembre à février, cependant, le paquebot va directement à New York et livre les malles à un agent spécial qui les expédie à Montréal par le chemin le plus court. Par contre, le gouvernement et les particuliers peuvent envoyer, à l'année longue, leurs correspondances en Angleterre via le chemin du Portage; une malle pour l'Angleterre part de Québec à tous les quinze jours en été et une fois par mois en hiver “pour être mise à bord du premier paquebot pour Falmouth (17)”.

Le Portage a cependant de la difficulté à conserver son rôle de route postale. Les marchands et le public en général trouvent que le transport du courrier est trop lent. En 1810, le voyage Halifax-Québec durent souvent un mois; le gouverneur Craig exige de le réduire à 16-17 jours (18). Si, à partir de 1820, le temps est parfois diminué à sept jours, la moyenne n'en reste pas moins de dix jours par voyage (19). C'est beaucoup trop, assure-t-on. C'est pourquoi certains gouverneurs - Craig, Richmond, Dalhousie, entre autres - expédient des dépêches par les Etats-Unis. A plus forte raison les marchands et les particuliers ont-ils tendance à utiliser la voie plus rapide de New York car, au dire du responsable des postes canadiennes, “le système de la transmission des lettres par la voie d'Halifax est maintenant (1831) moins commode, que la voie de New York, par la raison que par la voie d'Halifax, nous n'avons qu'un paquebot par mois, tandis que par la voie de Liverpool et de New York, il part régulièrement toutes les semaines des vaisseaux marchands de l'une et l'autre place (20)”.

La différence dans le prix d'envoi des lettres favorise également la voie de New York au détriment du Portage. On sait que le système postal anglais, adopté au Canada, prévoit un tarif basé sur quatre classes de lettres (simple, double, triple, d'une once) et sur la distance parcourue. De ce point de vue, la route d'Halifax, plus longue que celle de New York se trouve donc défavorisée. Ainsi, en 1839, le tarif officiel d'une lettre simple pour Londres s'établit comme suit:

	Halifax	New York
De Québec	3s. 8d.	3s. 4d.
De Montréal	4s.	2s. 11d.
De Toronto	4s. 8d.	3s. 3d.

Faut-il alors s'étonner de l'impopularité de la voie d'Halifax et du Portage chez les marchands de Montréal et de Toronto?

Et pourtant, le Bureau des Postes de Londres, de qui dépendent directement les postes canadiennes, et les secrétaires d'Etat insistent pour faire passer au moins les dépêches officielles par le Portage. Ils considèrent “la voie d'Halifax, comme le canal naturel de nos communications avec l'Europe, en ce que le trajet de terre est tout le long sur notre territoire, et que les malles sont comme de raison sujettes aux réglemens (sic) de notre gouvernement; au lieu que nos communications par la voie de New York, dépendent de nos relations politiques avec les Etats-Unis, et de leurs dispositions à no(u)s laisser, comme ils le font à présent, percevoir leurs taxes de poste (21)”. C'est donc pour se libérer de la tutelle américaine qu'on favorise le transport des malles par le Portage et Halifax. On s'efforce en conséquence d'augmenter les facilités en améliorant régulièrement le chemin du Portage et en organisant des malles plus fréquentes: hebdomadaires à partir de 1822 et bihebdomadaires en 1839.

Grâce à cette politique, le service postal atteint, vers 1839, sa plus grande célérité. La distance entre Fredericton et Woodstock s'effectue “par waggon ou sleigh” en 18 heures et de là au Grand Sault en 24 heures.

Du Grand Sault à la tête du lac Témiscouata, on prend 36 heures en remontant en canot et 24 heures en descendant, 24 heures dans les deux directions en "sleigh". Enfin les 150 milles qui séparent le lac Témiscouata de Québec sont parcourus en "petite charrette ou sleigh" en 40 heures. La malle passe donc de Fredericton à Québec en 213 heures environ. De plus, des malles extraordinaires sont envoyées qui passent de Fredericton à Québec en 12 heures de moins que la malle ordinaire (22). Mais ce n'est pas assez pour concurrencer la voie des États-Unis. En 1842, les autorités gouvernementales cèdent aux pressions et acceptent de faire désormais passer les malles par Boston. Le chemin du Portage de Témiscouata, de route postale, se mue en route militaire encore une fois.

● Les courriers qui parcourent le chemin du Portage

Le transport des malles se fait par des courriers. Au début, la même personne parcourt toute la distance de Québec à Halifax, aller-retour. C'est le cas, en 1784, de Durand, Louis Mercure et David Higginbottom. En 1787, John Givin possède tous les contrats des diverses étapes de Québec à Halifax. Mais quand l'organisation se précise, le long trajet est divisé entre plusieurs courriers. En 1821, par exemple, huit employés différents transportent la même malle de Québec à Halifax. Le nombre des étapes varie cependant avec les époques. Alors qu'en 1821 le même courrier va de Fredericton à Québec, en 1832 le trajet est confié à deux contractants différents. L'organisation définitive entre Fredericton et Québec compte les quatre étapes suivantes:

1. de Fredericton à Woodstock;
2. de Woodstock au Grand Sault;
3. du Grand Sault à la tête du lac Témiscouata (Cabano);
4. du lac Témiscouata à Québec.

Plusieurs de ces courriers sont bien connus dans les régions de Madawaska et de Témiscouata: Jean-Baptiste Desgranges, David Higginbottom l'Indien (23), les frères Martin dont Alexandre est le plus célèbre, et les trois Mercure: Louis, Joseph et Michel (24). Dans les archives, j'ai rencontré le nom de: Joseph Robichaud, Charles Beaulieu, Henry Tardie, André Marquis, André Boucher, Firmin Cyr, Philippe Long, Thomas Jones, Lewis Stripman et la mention des nommés Labadie et Toupin. Et cette liste n'est sûrement pas complète.

Leur tâche n'est pas une sinécure. Sauf peut-être à la fin des années que nous étudions, le transport des dépêches se fait toujours dans des conditions très difficiles. Les sacs qu'il faut porter contiennent des lettres, des journaux, des livres de comptes et toute la paperaie gouvernementale, et ils pèsent de 100 à 130 livres. De Québec à l'entrée du Portage, on peut compter sur un système de voiture de louage et une bonne

route. Par contre, la plupart du temps, il faut traverser le Portage à pied ou, tout au plus, à dos de cheval. En hiver, c'est un véritable cauchemar à cause des tempêtes de neige et des arbres tombés. Au printemps, les inondations rendent le passage encore plus périlleux: "Il est à ma connaissance personnelle, témoigne T.A. Stayner, que dans plusieurs endroits du chemin entre Frédéricton et le fleuve St-Laurent, des Courriers ont été obligés de marcher des milles entiers dans l'eau jusqu'à la ceinture, et de porter les Malles sur leur tête ou sur leurs épaules, pour empêcher qu'elles ne fussent endommagées par l'eau, faisant en cela ce que personne au monde n'aurait voulu faire excepté des Voyageurs Canadiens (25)". Une fois atteint le lac Témiscouata, les tribulations ne sont pas terminées, car sa traversée est toujours dangereuse à cause des hautes vagues, et même la rivière Madawaska n'est pas de tout repos en automne et au printemps.

Le plus souvent, les courriers ne voyagent pas seuls, car la malle est trop considérable. En 1816, par exemple, le courrier régulier entre Fredericton et Québec, Charles Beaulieu, doit demander de l'aide pour transporter la malle d'Angleterre qui comprend trois sacs. Le nombre des sacs augmente d'ailleurs d'année en année. Vers 1825, Sayner avoue lui-même avoir vu "six, neuf, et même dix gros sacs pesans (26)". Faut-il s'étonner que ces courriers protestent régulièrement contre le mauvais état de la route?

Comme ces courriers étaient assez peu instruits, ils n'ont guère laissé de récits de leurs voyages au Témiscouata. Mais nous avons plusieurs descriptions de la traversée du Portage; l'une des plus intéressantes est celle d'un officier du 104^e régiment d'infanterie du Nouveau-Brunswick qui se rend de Saint-Jean à Québec, du 11 au 27 janvier 1813. Plusieurs courriers ont dû vivre des aventures semblables:

Le matin suivant le vent ayant modéré les deux compagnies traversèrent le lac. La nature de la marche de ce jour était une nouvelle expérience. Sous l'action du soleil et du froid une croute s'était formée sur la neige, mais elle pouvait à peine supporter les moins lourds, et les autres s'enfonçaient dans la neige jusqu'à la glace qui couvrait le lac; ce trajet était pénible, mais ceux qui chassèrent la raquette s'évitèrent ce désagrément. Une marche de 18 milles fut exécutée et nous fûmes enchantés de trouver une habitation au commencement du portage [la ferme de Long]. [...]

La marche le lendemain était effectuée à travers un pays montagneux [...]. C'était une journée triste et fatigante, car les bancs de neige étaient d'une épaisseur, ici et là, de dix à douze pieds et les montées et descentes continuelles étaient extrêmement fatigante pour ceux qui devaient trainer les toboggans. Les descentes étaient plus dangereuses que les montées car si le conducteur

n'était pas habile il perdait contrôle du toboggan qui descendait la côte à une allure vertigineuse avec le résultat que tout ce qu'elle contenait était renversée pêle-mêle, ou elle se heurtait contre les arbres et se brisait au grand amusement de ceux qui avaient échappé à un accident. Tout ceci retardait tellement la colonne que quoique la tête avait complété sa marche à onze heures du matin, l'arrière-garde ne rentrait au campement qu'à cinq heures et demie du soir. Notre repas, composé de lard salé et de biscuits, terminé, nous nous couchions sur nos branches de sapin tout autour du feu [...]

Au matin nous partions cette fois l'esprit gai sous l'impression que ce serait notre dernier jour dans un pays inhabité et que le lendemain nous nous trouverions dans une région où la hache avait conquis la forêt et où la culture quoique encore très rude et primitive nous montrerait des signes d'activité humaine. Nous avons été seuls si longtemps n'ayant à templer que la neige et la forêt silencieuse, que les officiers et les hommes étaient réjouis de voir tout à coup arriver un représentant de l'intendance, en traîneau tiré par un cheval, qui avait été spécialement dépêché de Québec à notre rencontre. En plus de l'eau de vie et des rations, il avait eu la gentillesse de nous apporter de bonnes provisions de volailles, jambons, veau et vins, à trois milles du portage, ce qui nous permit cette fois-ci de nous préparer le meilleur repas que nous ayons jamais goûté [27].

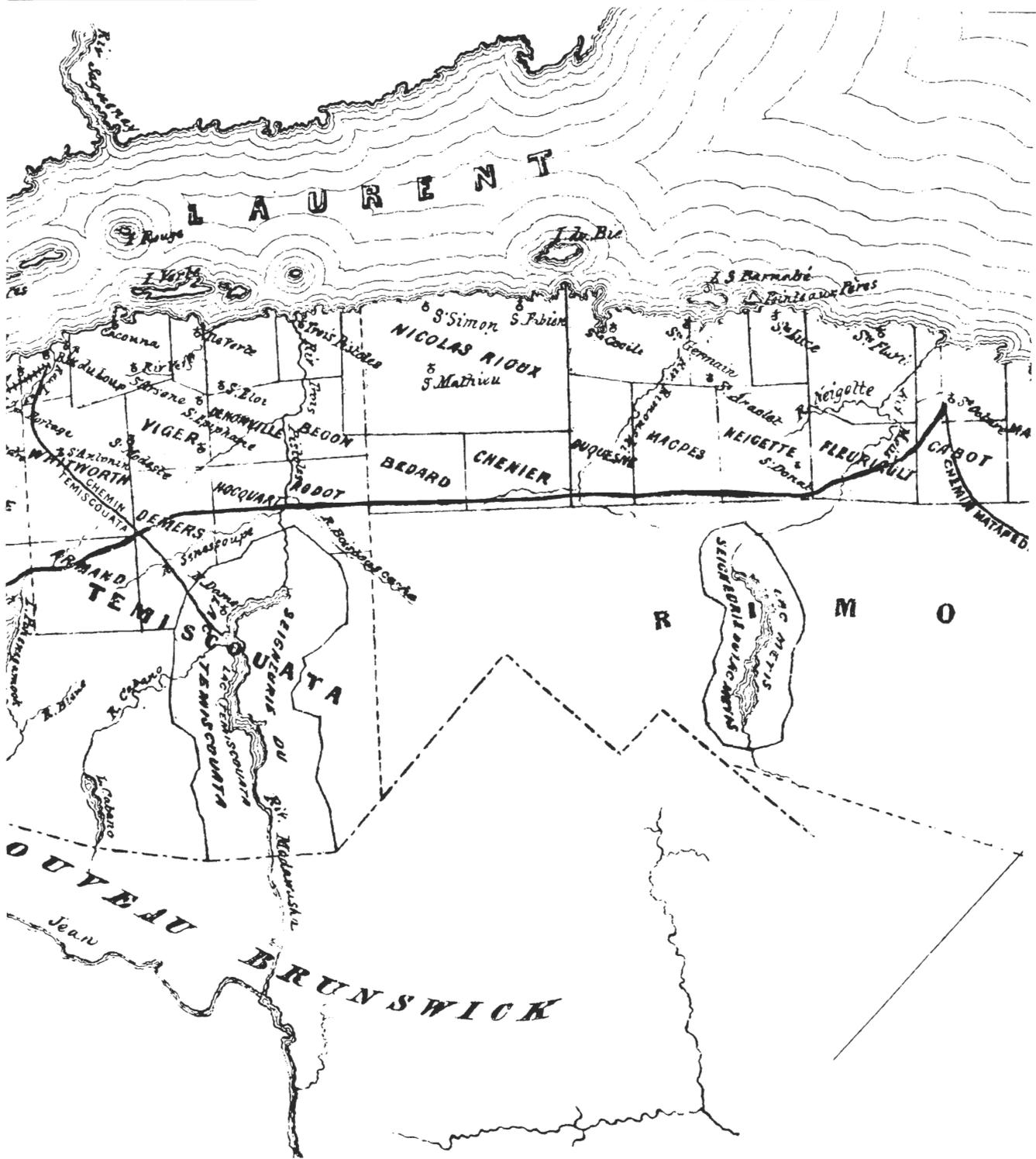
● On peut donc conclure de ce qui précède que, de toutes les anciennes routes du Québec, le Portage de Témiscouata a sans doute l'une des histoires les plus passionnantes. Sentier indien très tôt fréquenté par les missionnaires, les militaires et les voyageurs européens, il devient finalement une route essentielle que parcourent régulièrement les courriers. C'est d'ailleurs pour eux qu'est construit le premier chemin en 1746 et surtout celui de 1783. Le chemin du Portage de Témiscouata est alors une route postale importante, et cela jusqu'en 1842.

Les courriers qui l'empruntent pour porter les dépêches de Québec à Woodstock, à Fredericton et même à Halifax sont des personnages courageux, débrouillards, forts que nous aimerions connaître davantage. Ils n'ont malheureusement laissé que peu de documents sur leur vie et leur métier. Il faut donc scruter les correspondances officielles, les rapports gouvernementaux, les journaux pour rapailler certains témoignages sur les Mercure, les Martin, les Marquis... Ce que nous y trouvons nous fait souhaiter qu'on se penche davantage sur la vie de ces courriers du Témiscouata.

Nive Voisine,
Université Laval

NOTES ET REFERENCES:

1. Raoul Blanchard, **L'Est du Canada français, "province de Québec"**, Montréal, Beauchemin, 1935, I, p. 200.
2. C'est le nom que lui donne, entre autres, le chevalier de Lévis: "De cette ville (Québec), on descend quarante lieues le fleuve Saint-Laurent, jusqu'à la Rivière du Loup; on remonte cette rivière; après quoi, on fait le portage de Témiscosatac (Témiscouata), qui a vingt lieues et au travers des montagnes, et l'on arrive au lac Témiscosatac, qui a sa décharge par la Rivière Madawaska dans la rivière Saint-Jean" (Lévis au maréchal de Mirepoix, 4 sept. 1757, **Collection des manuscrits du maréchal de Lévis**, Montréal, 1889-95, II, p. 148.
3. AC, CIIA, 85: 165v. C'est évidemment le premier chemin construit au Témiscouata et, si je ne m'abuse, dans le Bas-Saint-Laurent.
4. AC, CIIA, 85: 147. L'entrepôt est construit en 1746, mais les vivres ne sont transportées au lac Témiscouata qu'au printemps de 1747.
5. "Mémoire touchant la situation de la rivière St-Jean et des environs de d'Acadie", 1749, **Rapport de l'archiviste du Canada (RAC)**, 1905, II, app. A, 3, p. 371.
6. Silhouette et la Galissionnière, "Mémoire sur les colonies de la France Septentrionale", déc. 1750, **ibid.**, p. 399.
7. Bigot à Rouillé, 22 oct. 1750, **ibid.**, p. 382.
8. La Jonquière au même, 1 mai 1751, **ibid.**, p. 402.
9. Pierre Gauthier, **Voyage en hiver et sur les Glaces, de Chédaïque à Québec (En l'hiver, de 1755-1756)**, reproduit dans: Fr. Marie-Victorin, "Le Portage du Témiscouata", **Mémoires de la Société royale du Canada**, XII (1918), I, p. 68.
10. Beauharnois et Hocquart, **Extrait en forme de Journal de ce qui s'est passé d'intéressant dans la Colonie, à l'occasion des mouvements de guerre...**, 4 nov. 1746, AC, CIIA, 85: 101-169.
11. Haldimand à Parr, 22 juin 1783, APC, B150, 187.
12. Joseph Bouchette, **Description topographique de la province du Bas-Canada (...)**, Londres, Faden, 1815, p. 556.
13. Je base ma description sur un rapport du grand voyer Jean Renaud (ANQ, **Procès Vergaux des grands voyers du district de Québec**, VII, 63v. -66) complété par une lettre du même à Haldimand, 20 juin 1783, **ibid.**, VII, 35-37. J'ai raconté la construction de ce chemin dans ma thèse de licence ès lettres, **Le chemin du Portage de Témiscouata de 1783 à 1839**, Québec, 1958, p. 28-35.
14. H. Finlay, **Copy of a Report made by the Deputy Postmaster General for the Province of Quebec to the Right Honorable Lord Dorchester**, 30 août 1787, British Museum, **King's Maps**, CXLX, 59-2-a, p. 1-5.
15. **Appendices des Journaux de l'Assemblée de la Province du Canada**, 14 (1856), 4, app. no 31, p. 33.
16. Sur tous ces travaux, voir: **Un portage, le Détour, Notre-Dame-du-Lac**. Le comité du centenaire de Notre-Dame-du-Lac, 1969, p. 39-45.
17. **The Quebec Almanach**, Québec, Neilson, 1800, p. 55.
18. Craig à Liverpool, 19 nov. 1810, APC, Q113, 92.
19. Griffin à Goldie, 13 fév. 1839, APC, Q229-1, 180.
20. "Rapport du comité spécial sur les affaires du Département du bureau de la poste", 26 mars 1831, **Appendices des Journaux de l'Assemblée du Bas-Canada**, XL (1830-31; F.F., p. 8. Le responsable est alors Thomas Allen Stayner.
21. **Loc. cit.**
22. "Rapport sur le Département des Postes, 1840-46", **Appendices des Journaux de l'Assemblée de la Province du Canada**, V (1846), F, p. 15.
23. Vers 1787, on lui concède, à Cabano, une terre qui sera occupée par John Long à partir de 1809; Higginbottom l'avait mise en vente dès 1788 (**La Gazette de Québec**, 25 déc. 1788).
24. Le frère Marie-Victorin (**op. cit.** p. 71s.) donne d'intéressants détails sur Louis Mercure.
25. "Deuxième rapport du Comité sur le Département de la Poste", 8 mars 1835, AJBC, XLV (1835-36), II, G.G., p. 18.
26. **Ibid.**, p. 20.
27. M. Pope, "Le 104ième régiment dans sa marche de Frédérickton à Kingston en 1813", **Le Terroir**, XII, 12 (mai 1931), p. 23-25; XIII, 1 (juin 1931), p. 26-28.



"1. Le manque de chemins et de ponts pour communiquer des anciens établissements avec les terres vacantes de la couronne; 2. les concessions abusives de vastes étendues de terres faites autrefois par faveur et par intrigue à des individus ou à des compagnies; 3. le défaut de manufactures qui puissent occuper une partie de la population, réduite durant les longs hivers à une inaction forcée et préjudiciable; 4. les vices d'administration qui

existaient dans le mode de vente des terres de la couronne, et dans les ventes de bois faites au commerce sur ces mêmes terres." (1)
 Les recommandations de l'enquête variaient un tant soit peu selon les régions. Sur la rive sud du bas Saint-Laurent, l'accent portait surtout sur la nécessité d'ouvrir des voies de pénétration dans le territoire de la couronne. Il s'agissait de mettre un terme au morcellement forcé des terres dans les

seigneuries, et de procurer aux fils des cultivateurs l'opportunité de s'établir sur des terres nouvelles. Sans chemin, disait-on couramment, point de colonisation possible. Du reste, les chemins ne devaient pas seulement donner accès aux terres incultes de la couronne: leur rôle était aussi de garder les nouveaux établissements en relation étroite avec les principaux centres riverains, surtout avec la navigation fluviale et la voie ferrée.

● une idée d'Etienne-Paschal Taché

Le premier ministre canadien de l'époque, Etienne-Paschal Taché, était bien au fait des besoins de ses compatriotes et croyait fermement au bien-fondé de leurs revendications. En 1857, alors qu'il occupait déjà le fauteuil d'orateur au Conseil législatif, il se chargea en plus du Commissariat des Terres de la couronne. Par ce geste qu'on peut croire plus obligeant qu'ambitieux, il a sans doute voulu se donner l'occasion de faire exécuter, pour le bien de la colonisation, un plan qui lui paraissait être la vraie solution au problème de l'heure: c'était de faire ouvrir à l'intérieur des terres de la couronne un grand chemin parallèle à celui de la côte du Saint-Laurent, qui ferait le lien entre le chemin de Kénébec et le chemin Kempt. Le ministre entrevoyait que cette grande artère, qui devait couper à peu près par le milieu de sa largeur la longue bande de terre comprise entre la profondeur des seigneuries et la frontière provinciale, deviendrait un jour, grâce au choix de son emplacement et à la gratuité des lots sur son parcours, le centre d'une contrée agricole comparable à celle qui longe le Saint-Laurent.

On procéda donc, le 21 juillet 1857, à la signature des instructions pour ce chemin qui prit définitivement le nom de Taché, mais qu'on s'est plu souvent à surnommer le "Grand-Tronc" des chemins de colonisation. Il fallut d'abord en faire le tracé sur près de 200 milles de longueur à travers les 22 cantons suivants: Buckland et Mailloux, dans le comté de Bellechasse; Montminy et Patton, dans le comté de Montmagny; Arago, Garneau et Lafontaine, dans le comté de l'Islet; Chapais, Painchaud, Chabot et Pohénégamook, dans Kamouraska; Armand, Demers, Hocquart et Raudot, dans Témiscouata; Bédard, Chénier, Duquesne, Macpès et Neigette, dans Rimouski; Fleuriau et Cabot, dans l'actuel comté de Matapédia. Puis dans bon nombre de ses cantons, surtout les moins accidentés et les plus fertiles, ce fut l'arpentage et la division des terres longeant le tracé.

La construction du chemin Taché relevait du Département de la Colonisation. Au moment d'en commencer les travaux, en 1859, celui-ci vit d'abord à s'assurer les services d'un agent ayant la charge de placer les colons à mesure que le chemin s'ouvrirait et de leur procurer l'assistance dont ils pourraient avoir besoin dans les premiers temps. Stanislas Drapeau, alors directeur du journal *Le Courrier du Canada*, paraissait être l'homme tout désigné pour cette fonction. On le regardait en effet comme un apôtre infatigable de la colonisation, tant en raison de ses écrits que pour son action. C'est le président du Conseil législatif, Narcisse-Fortunat Belleau, qui l'a proposé à l'attention du gouvernement, et c'est lui aussi qui lui a fait part de sa nomination de la manière originale que voici:

● "Stanislas, va planter ton drapeau sur les hauteurs du chemin Taché!" [2]

Le nouvel agent de colonisation alla donc s'établir à Saint-Jean-Port-Joli, où il ouvrit un bureau d'octrois gratuits des terres de la couronne. Par octroi gratuit, on entendait la concession d'un lot de 100 acres faite gratuitement au colon, âgé d'au moins 18 ans, qui s'établissait sur un chemin public de colonisation. Ce colon avait un mois pour prendre possession de son lot. A l'expiration de sa quatrième année d'occupation, s'il avait construit une maison habitable et mis en culture au moins douze acres de terre, il pouvait recevoir ses lettres patentes. Pour Stanislas Drapeau, l'agent de colonisation n'avait pas seulement le devoir de placer des colons sur les lots: son rôle était aussi de les encourager dans leur entreprise et au besoin, de les aider matériellement. C'est pourquoi il fit instituer dans la plupart des vieilles paroisses l'**Association de Secours**, une organisation permanente qui voyait à distribuer, chaque printemps, des grains de semence aux colons méritants qui en étaient dépourvus.

Agent de colonisation pour l'ensemble du projet, M. Drapeau était aussi l'agent local pour le comté de L'Islet. Les autres agents locaux étaient: S.-V. Larue de Saint-Charles, pour le comté de Bellechasse; François Têtu de Montmagny, pour le comté de Montmagny; Florence Deguise de Sainte-Anne de la Pocatière, pour le comté de Kamouraska; Louis-Narcisse Gauvreau de L'Isle-Verte, pour le comté de Témiscouata; Jean-Baptiste Lepage de Rimouski, pour le comté de Rimouski. Tous ces agents ont fait commencer à peu près en même temps la construction du nouveau chemin, mais les travaux ont d'abord été plus poussés dans les comtés de Bellechasse, de Montmagny et de L'Islet. Après trois ans, par exemple, le chemin était ouvert sur une longueur de 43 milles dans ces comtés, alors qu'il était à peine ébauché cà et là dans les autres. Ce qui en retardait l'ouverture, c'est qu'on s'occupait d'abord de construire ou de prolonger les routes qui devaient mettre les nouveaux établissements en communication directe avec les paroisses riveraines.

Dans le comté de Bellechasse, une de ces routes allait déjà de Saint-Gervais à Buckland, le point de départ du chemin Taché. Une autre partait de Saint-Raphaël et atteignait le chemin Taché en traversant le canton d'Armagh et une partie de celui de Mailloux. Dans le comté de Montmagny, on se rendait aussi au chemin Taché par deux routes principales: celle de l'Anse à Gilles, qui partait de Cap Saint-Ignace, et la route Beaubien, qui partait de Saint-Thomas de Montmagny. Le comté de L'Islet avait surtout le chemin Arago et la route Elgin comme voies de pénétration dans le territoire de la couronne. Grâce donc à ce réseau de routes, les terres longeant le chemin Taché ont pu se coloniser rapidement et donner naissance aux paroisses qui se nomment aujourd'hui

Saint-Philémon, Saint-Paul de Montminy, Sainte-Apolline de Patton, Saint-Marcel et Sainte-Perpétue.

Dans le comté de Kamouraska, les routes de Sainte-Anne de la Pocatière, de Mont-Carmel, de Sainte-Hélène et de Saint-Alexandre ne facilitaient pas moins l'accès aux terres du chemin Taché; mais à cause de la défectuosité de ces terres, les cantons de Chabot et de Pohénégamook ont été les seuls à se coloniser. Ce sont ces établissements qui forment aujourd'hui les paroisses de Saint-Athanase et de Saint-Elleuthère.

Le chemin Taché ne s'est ouvert que partiellement aussi dans le comté de Témiscouata. On n'a fait que le tracer dans le canton d'Armand, paroisse de Saint-Honoré, où il avait à croiser le chemin de Témiscouata; mais on l'a ouvert et colonisé dans les cantons de Demers, de Hocquart et dans la partie ouest de celui de Raudot. Commencée vers 1870, la colonisation dans Demers et Hocquart a fait naître les paroisses de Saint-Hubert et de Saint-Cyprien, dont les principales portes d'entrée étaient les routes de Saint-Epiphanie, de Saint-Eloi et de Saint-Jean-de-Dieu. Quant aux anciens établissements du chemin Taché dans le canton de Raudot, ils font partie de la paroisse de Sainte-Rita depuis 1924.

Pour le comté de Rimouski, il est à noter que le tracé du chemin Taché a dû être repris dans toute sa longueur. On l'avait d'abord marqué cinq ou six milles plus au nord qu'il n'est actuellement. Ainsi dans le canton de Bédard et dans une partie de celui de Chénier, ses terres étaient attenantes à la seigneurie Nicolas Rioux. En approchant du centre de Chénier, il déviait vers le sud pour contourner des lacs, puis il s'introduisait entre les rangs IV et V du canton de Duquesne, les rangs II et III du canton de Macpès, les rangs III et IV du canton de Neigette et les rangs II et III du canton de Fleuriau.

Le nouveau tracé a porté le chemin entre les rangs II et III du canton de Bédard, les rangs I et II du canton de Chénier, puis sur le rang IX du canton de Duquesne et le rang VII du canton de Macpès, enfin entre les rangs VII et VIII du canton de Neigette et les rangs IV et V du canton de Fleuriau. Le chemin n'a pas été colonisé d'abord dans tout son parcours, mais seulement dans les cantons de Fleuriau, de Neigette, de Macpès et dans une partie de celui de Duquesne. Il est à l'origine des paroisses de Saint-Gabriel et de Saint-Marcellin, d'une partie de celle de Saint-Narcisse et de la mission de Fonds d'Ormes. Ses principales voies d'accès dans cette circonscription étaient les routes de Saint-Donat, de Saint-Anaclet et de Sainte-Blandine.

Quant à la colonisation des terres du chemin Taché dans les cantons de Bédard et de Chénier, elle est plutôt récente, ayant suivi la fondation des paroisses de Lac des Aigles, de l'Esprit-Saint et de la Trinité des Monts, après 1930. Jusque là, le chemin

Taché n'avait servi que pour l'exploitation forestière, et on lui donnait généralement le nom de **Vieux Portage**.

Enfin, après avoir traversé dans toute sa longueur le canton de Fleuriau, le chemin Taché, qui devait d'abord se relier au chemin Kempt dans le canton de Cabot, a rejoint le chemin Matapédia dans le village de Sainte-Angèle de Mérici, soit à l'extrémité sud de la seigneurie de Lepage-Thibierge.

● les difficultés de construction du chemin...

Quant à la construction même du chemin, il va sans dire qu'elle ne se faisait pas avec de l'outillage mécanisé comme nous en voyons de nos jours: tout s'opérait plutôt à la main, à force de bras et avec des chevaux. On commençait par débarrasser le tracé de tout son bois, de ses souches et au besoin, de ses pierres, sur 16 à 20 pieds de largeur dans les terrains secs, et 26 pieds dans les terrains mous. Aux endroits secs et solides, il suffisait ensuite de faire à la charrue et à la pelle la forme du chemin. Dans les fondrières cependant et les terrains généralement humides, il fallait creuser des fossés et les pourvoir de décharges, faire le pavage avec des troncs d'arbres ou avec des fascines et appliquer enfin une bonne couche de terre. Il y avait aussi des côtes à abattre et des ponts ou des ponceaux à construire.

Avec l'argent que le gouvernement octroyait chaque année pour la colonisation, on pouvait généralement construire deux ou trois milles de chemin par canton, au coût moyen de \$250.00 le mille. D'après un rapport de l'agent du comté de Rimouski pour le canton de Fleuriau, en 1867, (3) il en avait coûté \$135.40 pour environ douze arpents de chemin, mais il avait fallu creuser des fossés, pratiquer des décharges, faire du fascinage, même un peu de pontage. Par contre, la construction de deux ponts mesurant ensemble 162 pieds de longueur n'avait coûté que \$101.85. Il convient de rappeler que le chemin Taché n'absorbait pas, dans les débuts du moins, tout l'argent consacré à la colonisation: une bonne partie de cet argent allait au prolongement ou l'amélioration des routes qui lui donnaient accès.

Là où le chemin Taché s'ouvrait, les colons ne manquaient pas d'affluer généralement; quelques-uns devançaient même l'ouverture du chemin pour se choisir un lot. Dans Fleuriau, par exemple, où les travaux avaient commencé en 1862, il y avait en 1867, 125 détenteurs de lots; sur ce nombre, 51 étaient établis dans le canton; on comptait 31 maisons et 32 granges et il y avait 876 acres de défrichement. Le développement fut rapide aussi et assez considérable dans les autres cantons rimouskois de Neigette et de Macpès ainsi que dans les cantons de Hocquart et de Demers, au Témiscouata. Mais l'ardeur des premières années fut plutôt de courte durée. Malgré surtout une propagande accrue de la part des sociétés

de colonisation, il y eut, surtout après 1875, beaucoup moins de colons à se porter chaque année vers les terres nouvelles, et jamais l'on ne vit le raccordement complet des sections ouvertes du chemin Taché.

Ce projet d'une grande artère à travers les terres de l'intérieur pour établir des communications à l'échelle provinciale, a donc été en soi un échec, une affaire manquée. Actuellement encore, le chemin Taché, tel qu'il avait été conçu, n'existe que de nom. Il convient cependant de reconnaître que son entreprise ou sa mise en chantier a produit des effets très avantageux. Elle a permis à la colonisation de prendre un essor considérable, le plus grand peut-être qu'elle ait connu; elle a permis aussi aux vieilles seigneuries qui manquaient déjà d'espace vital, de se décongestionner en plaçant l'excédent de leur population sur des terres; de plus, elle a doté l'ensemble du territoire d'un système routier presque complet. Quant au mouvement d'émigration vers les Etats-Unis, si l'on ne peut pas dire qu'elle l'a arrêté, elle l'a au moins ralenti pendant quelques années.

On s'est souvent demandé par la suite pourquoi le but premier de ce projet n'a pas été atteint. D'après des observateurs sérieux, c'est dans le caractère même de la population agricole qu'il faut en chercher la cause. Les jeunes gens qui se destinaient à la colonisation n'avaient pas toujours en eux un goût bien marqué pour leur profession. Pour la plupart, ils étaient des fils d'aventuriers, de ces gens qui avaient aimé les voyages lointains et les entreprises hasardeuses. Ce penchant de leurs pères avait bientôt fait de se réveiller en eux à la moindre difficulté pour les porter au découragement. Il y avait aussi pour leurrer les colons et les détourner de leur vocation, les beaux récits de ceux des nôtres qui avaient goûté à la vie large et facile du pays voisin. Bien des colons encore qui supportaient déjà difficilement certains inconvénients de leur condition de commençants, comme le manque de confort et l'éloignement de tout, achevaient de perdre courage quand des fléaux comme les feux de forêt, les grandes sécheresses ou les gelées hâtives venaient les frapper.

Tout cela est pour beaucoup sans doute dans l'abandon du projet du chemin Taché; mais la cause principale et occasionnelle de cet abandon, on l'a attribuée à la grande crise économique des années 80, qui a ranimé plus que jamais le mouvement d'émigration.

Léo Bérubé, ptre

REFERENCES:

1. La France aux Colonies, par E. Rameau, p. 187
2. Biographie de Stanislas Drapeau, par Chas. Thibault, p. 37
3. Journal **La Voix du Golfe**, 31 décembre 1867

Autres ouvrages consultés:

- Colonisation du Bas-Canada (1851-1861), par Stanislas Drapeau, Québec, Typographie de Léger Brousseau, 1863.
- Le Canada et l'Emigration française, par Frédéric Gerbié. Québec, C. Darveau, 1884.
- L'Est du Canada français, par Raoul Blanchard. Masson & Cie, Beauchemin Limitée éditeurs, 1935.
- Histoire de l'Agriculture, par Firmin Létourneau, 1959.
- Gazette des Campagnes, vol. I, III et IV.
- Revue Canadienne, tomes I, II et III.

chemin Kempt chemin Matapédia



Construction d'une voie de communication à la fin du XIX^e siècle.

Source: Alfred Pelland, LA COLONISATION DANS LA PROVINCE DE QUEBEC. GUIDE DU COLON. Québec, 1910. Planche no 4.

Il y a quelques années, à peine, nous étions forcés, pour nous rendre à Québec, après la clôture de la navigation, de passer des journées entières assis sur un traineau péniblement tiré par quatre chiens: heureux encore lorsque la fortune nous favorisait d'un logement pour la nuit et que nous n'étions pas obligés de la passer sur le bord du sentier, dans un trou creusé dans la neige, et abrités par quelques misérables branches de sapin. Qui, ayant été une fois forcé de passer à travers l'ancien chemin Kempt, n'en conservera par toute sa vie le souvenir?

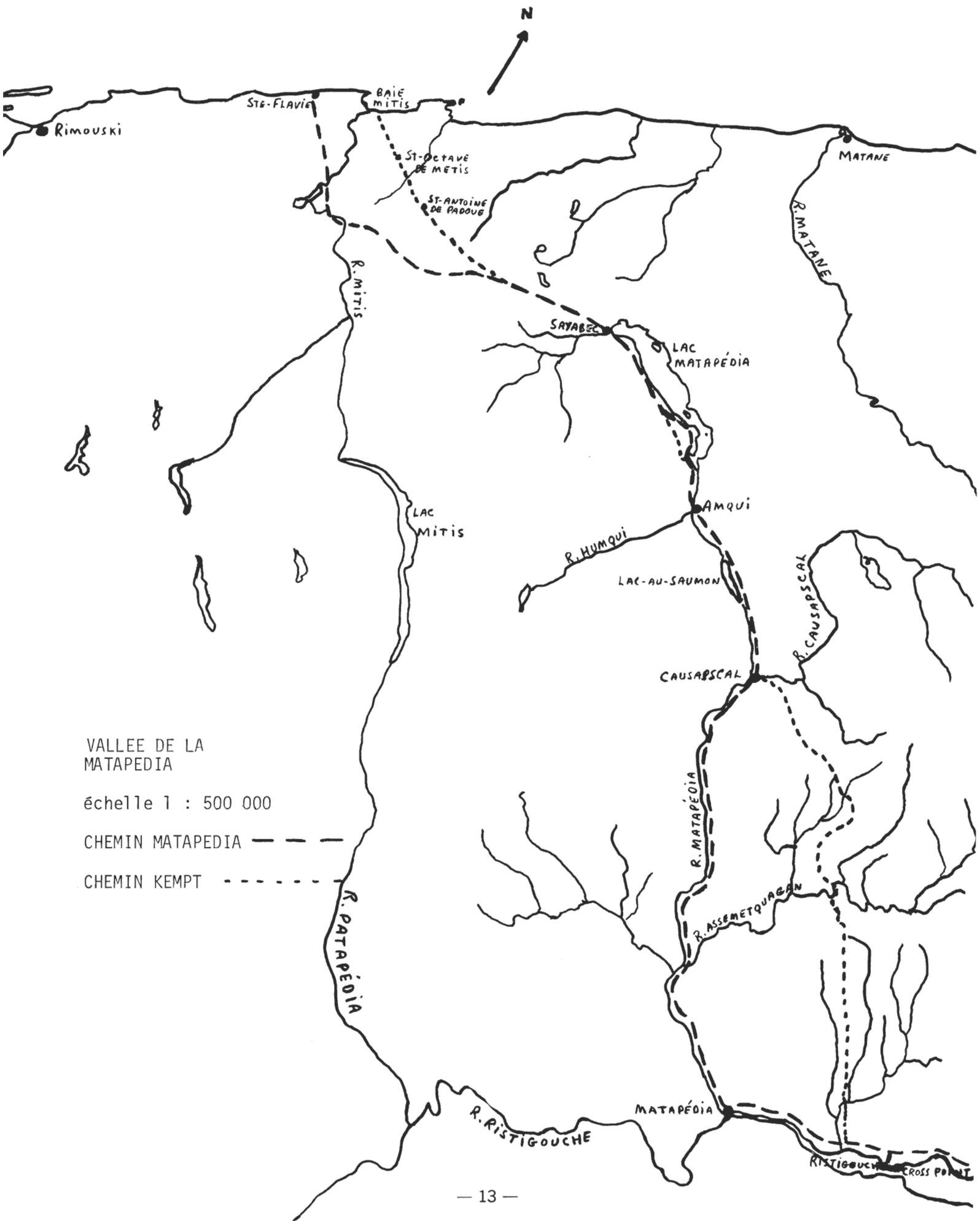
L.Z. JONCAS, "La colonisation dans la Gaspésie et la Baie des Chaleurs", dans GAZETTE DES CAMPAGNES, XXI^e année, no 32, 13 mars 1884, p. 2.

Au début du XIX^e siècle, à part la route maritime du St-Laurent, la seule autre voie de communication entre le Québec et les Maritimes était le portage du Témiscouata, de Kamouraska au lac Témiscouata, un sentier pour piétons où l'on faisait le service des postes entre Halifax et Québec.

La guerre anglo-américaine de 1812-1814 et l'invasion du Canada par les Américains avaient sensibilisés les autorités canadiennes à l'importance de bonnes routes pour le transport des troupes et de l'artillerie vers les Maritimes. Or le passage du Témiscouata étant devenu impraticable, principalement lors de la crue du printemps, on songea à construire une route militaire. Le tracé par la Vallée de la Matapédia présentait certains avantages: d'abord il ouvrait à la colonisation une région où il n'y avait pas un seul habitant en 1830; deuxièmement il desservait la population des côtes de la Baie des Chaleurs; enfin, il éloignait les communications de la frontière américaine, ce qui représentait un avantage stratégique certain.

En 1824, sous l'administration de Sir James Kempt, gouverneur général du Canada, James Crawford fut chargé d'explorer la Vallée de la Matapédia. En 1829, William MacDonald fit une nouvelle exploration de la région et la construction du Chemin Kempt débuta l'année suivante sous sa surveillance et celle du Major Wolfe.

Terminé en 1832, le Chemin Kempt s'étendait de Métis au Ruisseau des Officiers, sur la Ristigouche, et de là jusqu'à la Tête de la Baie des Chaleurs soit 97, 75 milles de chemin à peine passable par endroits surtout entre La Décharge (Amqui) et Ristigouche. Le long du lac Matapédia, on avait ébauché le tracé du chemin mais les voyageurs, de



plus en plus nombreux, empruntaient volontiers le bac de Pierre Brochu, gardien du poste de la Tête du Lac (Sayabec) et premier colon de la Vallée, conduisait jusqu'à la Décharge.

Fait hâtivement et sans soin, ce chemin que l'on disait terminé alors qu'à peine ébauché, passait aux pires endroits, longeant des précipices, plongeant dans des marécages, à peine circulaire dans les meilleures années par les voitures à chevaux. Plusieurs voyageurs y périrent de froid, de faim ou par noyade. C'est pourquoi le gouvernement décida dès 1833 d'engager des gardiens de postes pour recevoir voyageurs et postillons. Pierre Brochu, engagé cette année là, fut pendant six ans le seul gardien de poste et le seul habitant de cette forêt vierge. D'autres postes, quelques fois non officiels, s'installèrent par la suite: Jonathan Noble aux Fourches (Causapscal) en 1839, Thomas Evans à Assametquaghan en 1847 et l'indien Para au Petit Lac (Lac-au-Saumon) en 1848.

Dès 1838, l'état du chemin était devenu si pitoyable et les plaintes si nombreuses qu'on décida de l'améliorer. C'est alors que commença la fameuse querelle du tracé entre Causapscal et Ristigouche. La ligne directe par l'intérieur des terres avait été choisie en 1830 parce que plus courte et moins coûteuse mais ne valait-il pas mieux suivre le cours de la rivière Matapédia même si cela ajoutait huit milles de route? William MacDonald, chargé de cette étude, recommanda naturellement le maintien de son tracé et le gouvernement accorda quelques subventions pour débroussailler à nouveau cette pauvre piste.

En 1857, le Chemin Kempt étant devenu absolument inutilisable, le gouvernement entreprit la construction du Chemin Matapédia. En fait, on proposait alors d'apporter seulement quelques améliorations au vieux Chemin Kempt, particulièrement dans son tracé entre Causapscal et Matapédia, afin d'en faire une route de colonisation convenable.

Les travaux accomplis entre 1857 et 1862 rendirent cette route carrossable mais la Guerre de Sécession aux Etats-Unis et les rumeurs d'invasion du Canada par les Nordistes, suite à la sympathie manifestée par l'Angleterre aux Confédérés, vinrent modifiés en 1862 les vues du gouvernement. On comprit l'urgence d'une voie de communication et on décida de faire du Chemin Matapédia une route militaire avec de solides ponts capables de supporter l'artillerie lourde.

Du printemps 1862 à juillet 1867, une route magnifique fut construite de Ste-Flavie à Ristigouche, soit sur une distance de 110½ milles. Selon Arthur Buies qui la parcourt en 1894, elle était alors la plus belle route de la province de Québec. La construction de ce chemin et celle de l'Intercolonial quelques années plus tard allaient ouvrir la Vallée de la Matapédia à la colonisation.

Gérald Garon,
CEGEP de Rimouski

la venue du chemin de fer dans l'Est du Québec

Petite chronologie de la construction du chemin de fer dans l'Est du Québec

En 1860, le "Grand Tronc" se rend jusqu'à Rivière-du-Loup. En 1876, l'Intercolonial qui part de Rivière-du-Loup atteint Matapédia, en 1903 Paspébiac et enfin Gaspé en 1912. De Rivière-du-Loup, un embranchement se rend jusqu'à Edmundston au Nouveau-Brunswick (1881) et un autre de Mont-Joli à Matane, est terminé en 1910. En 1913, une troisième ligne, celle du Transcontinental, relie Lévis à Edmundston en passant par le Témiscouata. Nous verrons, dans l'ordre, la construction de ces trois lignes.

• Le Grand Tronc

Un des premiers projets de la construction ferroviaire au Canada sous l'Union consistait à relier Montréal à la ville de Portland (située dans le Maine), grand port accessible en toutes saisons. Le projet avait reçu l'appui vigoureux de tous ceux qui désiraient le développement du Bas-Canada que la ligne allait desservir. La Compagnie du Grand Tronc qui construisit la ligne se rendit compte que si de nombreux tronçons

étaient ajoutés à ceux déjà construits et ce avec le soutien financier du gouvernement, le trafic ferroviaire serait d'autant plus accru (le Grand Tronc se rendait jusqu'à Sarnia en Ontario). (1) De 1857 à 1858, le Grand Tronc acheta des terrains pour une nouvelle ligne entre Lévis et Rivière-du-Loup. Les travaux de construction s'effectuèrent entre les années 1858 et 1860. En 1860, le premier train fit le voyage, attirant sur son passage une foule immense. Pour les villages situés le long de la ligne, l'arrivée du chemin



de fer promettait un futur développement. A Saint-Philippe-de-Néri, il fut pendant plus de soixante ans le lien le plus rapide et le plus utilisé pour communiquer avec l'extérieur. Tous les colis, matériaux et fournitures diverses pour les magasins et les divers corps de métier arrivaient par chemin de fer; le courrier également. (2)

• L'Intercolonial

A- Pourquoi un chemin de fer dans l'Est de Québec?

En 1867, la Confédération ouvre une nouvelle ère de construction ferroviaire intensive. Le gouvernement fédéral assigne au rail une fonction politique, militaire et économique. L'Intercolonial naîtra surtout de l'union politique des provinces de l'Atlantique, du Québec et de l'Ontario. (3)

Déjà en 1847, on avait chargé le Major Robinson "de tracer une ligne de chemin de fer qui relierait Québec avec un port de la Nouvelle-Ecosse" (4). Le Major procéda à des explorations et recommanda au gouvernement de relier les Maritimes au Québec par un chemin de fer qui suivrait la Vallée de la Matapédia et atteindrait le St-Laurent à Ste-Flavie pour rejoindre le Grand Tronc à Rivière-du-Loup en suivant la rive sud du fleuve. (5) Suivant ce tracé, le

chemin de fer aurait 265 milles de longueur et coûterait \$20,000,000.00. (6) Quelques années avant la Confédération, les dirigeants de l'industrie et du commerce des provinces de l'Atlantique se sont trouvés aux prises avec des conditions économiques en évolution constante. Un chemin de fer reliant les Maritimes avec l'Ouest leur permettrait de trouver de nouveaux débouchés. En 1863, lors des négociations sur une future confédération, les conditions premières que posèrent à ce pacte fédératif les provinces étaient qu'elles fussent reliées à la future capitale du Canada par un chemin de fer. (7) Le 8 juillet 1867, le gouvernement fédéral décréta la construction de l'Intercontinental. La route de la Matapédia (tracé du Major Robinson) était définitivement choisie par le Conseil le 11 novembre 1869. (8)

Le tracé répondait aussi à des préoccupations militaires. Au point de vue de la défense nationale, le chemin de fer était devenu primordial (sa construction avait été prévue dans l'Acte confédératif comme nécessaire à la défense du pays). En cas de menace américaine (on s'en était rendu compte en 1812), la position du Canada était extrêmement désavantageuse durant l'hiver parce que pendant huit mois de l'année, le Bas-Canada ne pouvait avoir accès à la mer. Il était donc impossible de recevoir des secours de l'Angleterre. Et c'est pour parer à

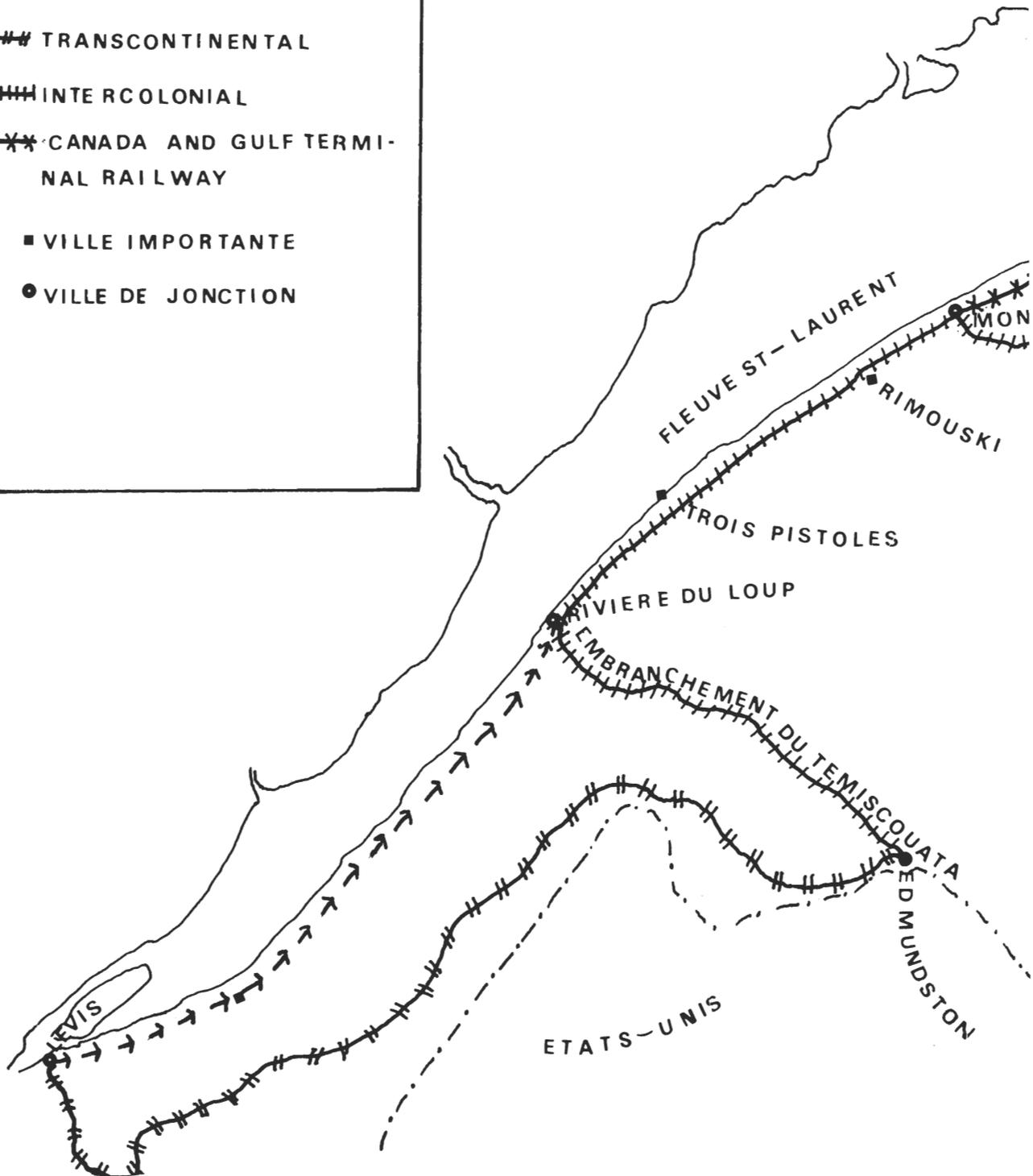
ce terrible inconvénient qu'on décida la construction du chemin de fer. (9)

Le chemin de fer répondait également à des préoccupations économiques en rapport avec l'impact économique que le Grand Tronc avait créé plus à l'ouest. L'Intercolonial ferait la richesse de la partie du pays qu'il parcourait. Son premier effet serait d'activer le commerce et de favoriser la colonisation. A l'époque, comme on croyait que les comtés de Témiscouata et de Rimouski étaient d'une grande fertilité, le nouveau colon y aurait trouvé de bonnes terres et de grandes facilités de communication avec les centres de commerce. Cette question de la colonisation restait vitale pour le Bas-Canada (c'était l'époque des fortes émigrations aux Etats-Unis). (10) Dans **La Voix du Golfe** de 1867, on nous dit que pour le comté de Rimouski, c'était une question de vie ou de mort, face à l'immense besoin que ressentait le comté d'avoir un débouché pour ces produits agricoles de toutes sortes. (11) Cela aurait également favorisé Rimouski qui depuis longtemps avait été choisi comme endroit de villégiature à cause de la beauté de ses sites et de la salubrité de son air. De plus, c'était pour notre petite ville l'occasion désirable de sortir de sa léthargie, devenir un port de mer d'une certaine importance, un centre de commerce et d'industrie, prendre rang parmi les villes les plus progressives et les plus florissantes du pays. (12)

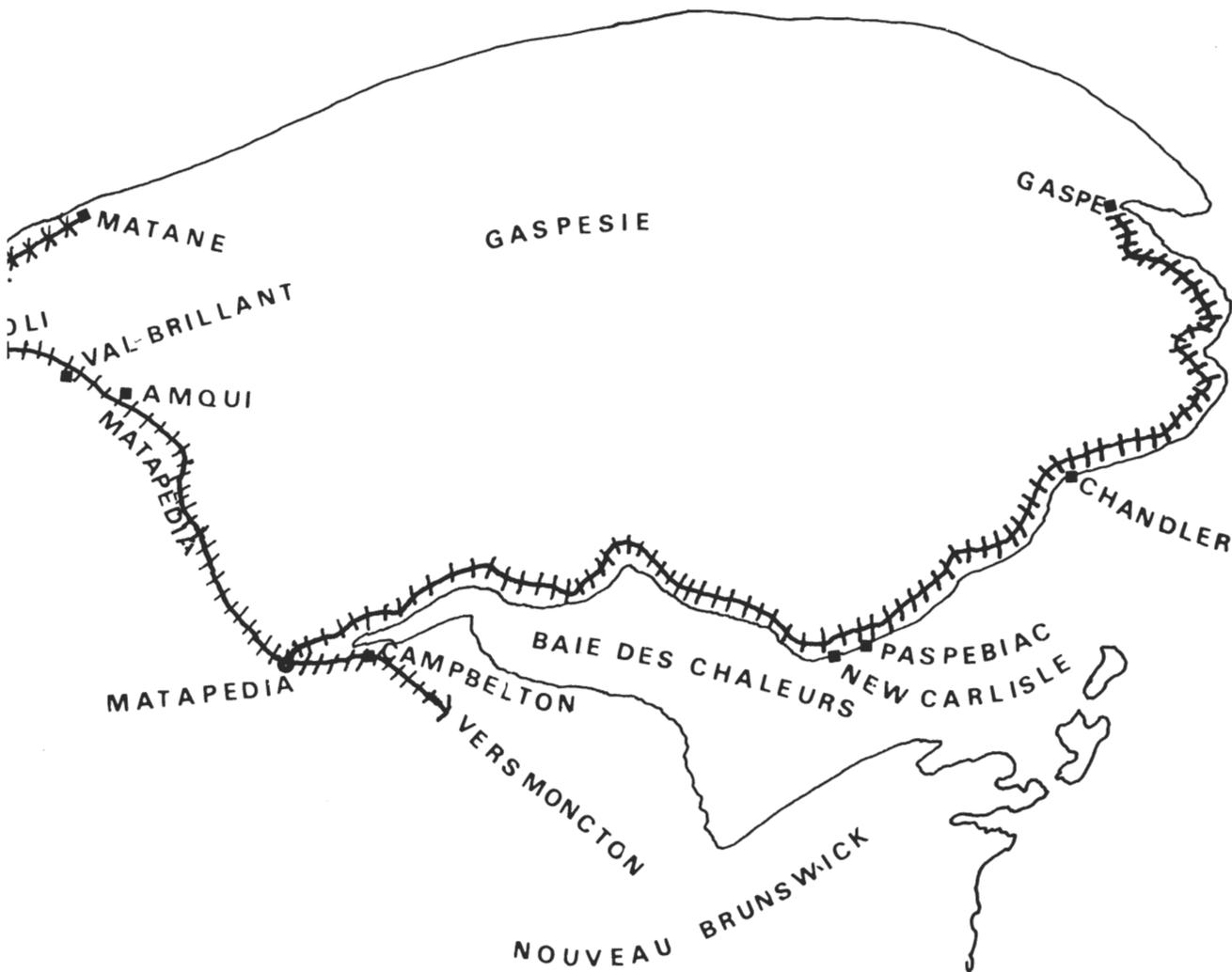
LES CHEMINS DE FER DANS L'EST

LEGENDE

- GRAND TRONC
- ### TRANSCONTINENTAL
- #### INTERCOLONIAL
- *** CANADA AND GULF TERMINAL RAILWAY
- VILLE IMPORTANTE
- VILLE DE JONCTION



DU QUEBEC (HISTORIQUE)



SOURCES: RAOUL BLANCHARD, LE REBORD SUD DE L'ESTUAIRE DU ST-LAURENT, P. 140.

"LE PROGRES DU GOLFE," 18 NOVEMBRE 1920, P. 4.

W.L. MORTON, THE KINGDOM OF CANADA. A GENERAL HISTORY FROM EARLIEST TIMES, PP. 368-369.

ECHELLE
0 5 10 15 20 30
1 POUCE = 24M.

B- La construction de l'Intercolonial

1) Structure

La technique de construction utilisée dans l'Est du Québec avait été mise au point aux Etats-Unis. Le procédé consistait à fixer les rails de fer à des traverses de pin incrustées dans du ballast répandu sur un terrain bien drainé et bien nivelé. Les courbes ne dépassaient pas deux degrés et les pentes n'excédaient pas 20 à 26 pieds au mille. L'utilisation des rails d'acier se généralisa vers 1875. L'Intercolonial sera en partie construit au moyen de ces rails d'acier plus léger et plus résistant (voir figures 1 et 2 pour la technique d'assemblage des rails). Les ponts sont en fer. La technique américaine et anglaise révolutionna l'art de construire les ponts dans l'Est du Québec. On adopta l'écartement de 4 pieds 8 pouces et demi. (13)

L'emplacement des gares est naturellement indiqué à l'endroit où viennent aboutir les routes de l'intérieur. Ainsi, à Cacouna, la gare est construite près de la route qui communique avec les différents rangs de St-Arsène et les paroisses de St-Modeste, Ste-Epiphanie et St-François-Xavier. (14)

2) La construction

Dès 1867, les contracteurs se mirent à l'oeuvre pour finir vers 1873 le tronçon de Rivière-du-Loup - Ste-Flavie. Pour ce qui est de Rimouski, les travaux commencèrent le lundi 24 mai 1869. L'inauguration officielle de cette section de l'Intercolonial (St-Simon - Rimouski) eut lieu le 2 août 1873. L'arrivée du chemin de fer à Rimouski donna lieu à de nombreuses manifestations. Pour l'occasion, la ville fut illuminée. (16) La population avait attendu l'arrivée du train avec impatience, elle y avait mis tant d'espoirs. Le tronçon Ste-Flavie - Campbellton fut terminé en 1876. La ligne ferroviaire suivant, dans cette partie du pays, le chemin Kempt. Blanchard nous dit qu'on travaillait en force au chemin de fer en 1873-74. Il y avait 4,200 ouvriers sur le chantier. (17) La liaison avec Gaspé n'avait pas été prévue en 1867, mais après des pressions de plus en plus fortes, on décida donc de construire un autre tronçon reliant Matapédia à Gaspé. La réalisation en fut très lente. Le chemin de fer atteint New-Carlisle seulement en 1898 et Gaspé en 1911. (18)

Du côté nord de la péninsule, on avait également prévu qu'une ligne relierait Mont-Joli à Gaspé en passant par Matane. L'étude faite par M. M.A.L. Light, ingénieur en chef de la province, démontre que jusqu'à Matane, le chemin de fer passerait par un pays comparativement plat et facile. La distance de Ste-Flavie jusqu'à Matane ne serait que de quelques 30 milles. En 1902, une compagnie est fondée pour la réalisation de cet embranchement: Canada and Gulf Terminal Railway". De 1902 à 1908, les choses traînent en longueur et ce n'est qu'en 1909, qu'après les nombreuses démarches du Chanoine Soucy, curé de Matane, que débute la construction. Le chemin de fer atteindra Matane en 1910. On ne parlait plus de son prolongement jusqu'à Gaspé. (19)

TECHNIQUE D'ASSEMBLAGE DES RAILS

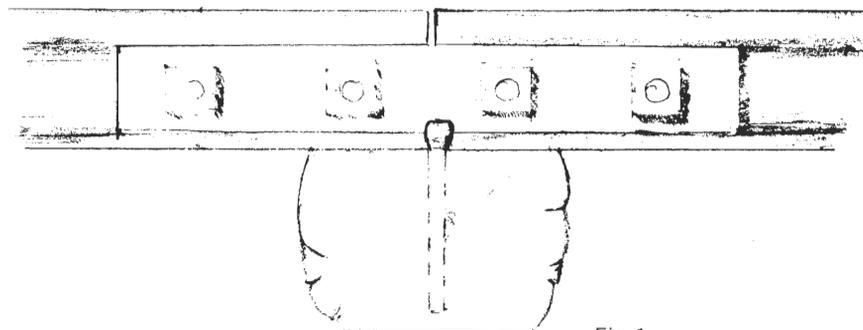


Fig. 1.

Pour l'assemblage des rails, deux techniques furent utilisées. Au début, on employa l'éclisse qui liait les rails ensemble. L'éclisse avait 2½ pouces de large. L'autre technique rendait l'assemblage plus rigide. Elle consistait à lier les rails avec des plaques d'acier de 3½ pouces. Après plusieurs essais, on l'adopta définitivement.

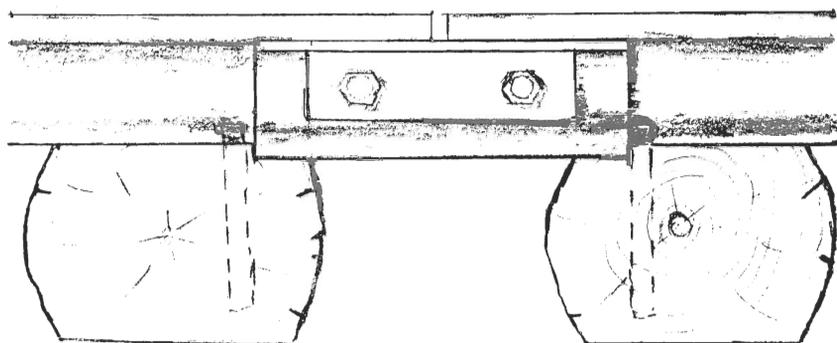


Fig. 2.

...d'après Sandford Fleming, THE INTERCOLONIAL. Montréal, Dawson Brothers, 1876, pp. 114-115.

3) L'embranchement du Témiscouata et le Transcontinental

Au Témiscouata, l'ouverture de deux voies ferrées: un embranchement de l'Intercolonial de Rivière-du-Loup à Edmundston (1888) et le Transcontinental de Lévis à Edmundston en opération en 1901, facilita fortement le peuplement. D'ailleurs la construction du Transcontinental surtout, répondait au désir de mettre en exploitation des terres neuves. (20)

• L'impact créé par le chemin de fer

Il est certain que la construction du chemin de fer eût un très grand impact sur la région et cela surtout sur le plan économique. Mais la région ne sut profiter qu'un temps de cette nouvelle voie de communication.

Pour la région du Bas-St-Laurent (Montmagny - Mont-Joli), la construction du Grand Tronc et de l'Intercolonial fut le signal d'une évolution économique. Ce nouveau lien de la région avec les grands centres commerciaux de Québec et de Montréal offrait des perspectives immenses mais il fallait savoir concurrencer l'Ouest qui, en plein

développement, inondait le reste du Canada de ses grains. Montréal et Québec réclamaient de la viande, des produits de lainage, des oeufs et de la volaille. La région devait vite s'adapter à la nouvelle tendance et abandonner les cultures céréalières. On se porta tout d'abord vers la culture de la pomme de terre. Dans la région de Rimouski, la pomme de terre en arrive à être le principal produit du cultivateur. Sainte-Luce en expédie 300 wagons par an, Baie-des-Sables se spécialise dans la pomme de terre de semence, Saint-Octave en tire \$100,000.00 par an. Les produits laitiers devinrent également très demandés par les grands centres, on les expédie ainsi par chemin de fer vers Montréal et Québec. Dans Bellechasse, il partira de 700 à 800 gallons de lait par jour. Dans le **Nouvelliste de Rimouski** on nous dit que pour l'année 1878, Rimouski et les paroisses environnantes ont vendu plusieurs milliers de livres de beurre qui ont été envoyés à Québec pour être expédiés sur le marché européen. (21) Dans Montmagny, c'est la viande qui prit de l'importance.

Au point de vue strictement industriel, le chemin de fer fut un facteur de changement. Le travail du bois mis à part, l'industrie était très clairsemée dans la région. A Mont-

magny, l'arrivée précoce de la voie ferrée favorisa fortement l'industrie. La venue du chemin de fer à Rivière-du-Loup confia un nouveau rôle à la ville, celui d'intermédiaire. Là furent fixés les ateliers du chemin de fer qui ont fait vivre un bon tiers de la population. Les autres industries, meubles, fonderies, pâte à papier, petites scieries, n'étaient rien à côté des 900 ouvriers qu'employait le chemin de fer. Ainsi désormais, l'activité de Rivière-du-Loup sera fondée sur l'existence de ce noeud de trafic. Mont-Joli devint également centre de croisement et toute l'activité de la petite ville vint de la gare du chemin de fer avec ses ateliers, à la rencontre de l'Intercolonial et de la ligne de Matane. (22)

Pour ce qui est de la vallée de la Matapédia, le chemin de fer créa véritablement un "boom". De grandes scieries commencèrent, dès 1880, à s'installer à proximité de la voie ferrée: Val-Brillant passa ainsi de 5 familles en 1876 à 575 âmes. La Vallée devint l'objet d'un véritable engouement. (23)

Dans la région de la Baie-des-Chaleurs et de la Gaspésie, le chemin de fer n'a pas donné les résultats que l'on en escomptait. On avait cru qu'un chemin de fer vaudrait avant peu d'années à la région une population de 100,000 âmes, que ses richesses forestières seraient exploitées, fournissant une large part à l'exportation, que des centres de commerce seraient créés. Le chemin de fer mal administré, nous dit Blanchard, est très lent, fait peu d'affaires et n'a qu'un faible trafic d'exportation. Le bois et la morue en sont exclus. Il n'est un peu actif qu'aux abords de Chandler à laquelle il apporte le bois du voisinage (24) et à New-Carlisle où les ateliers du chemin de fer occupent une centaine de personnes. (25) Dans le "Progrès du Golfe" de 1920, on trouve l'article suivant:

"La Commission des chemins de fer à New-Carlisle

New-Carlisle, Bonaventure 7- La Commission des chemins de fer a siégé ici ce matin, pour entendre les plaintes des industriels, marchands de bois et marchands en général contre le service des trains dans la Gaspésie.

Plusieurs personnes ont rendu témoignage pour démontrer hors de tout doute que le progrès et l'avancement de la péninsule de Gaspé dépendent entièrement des communications par chemin de fer. On a fait remarquer qu'avec de bons services par voie ferrée, les pêcheries, l'industrie de la pulpe et du bois en bénéficieraient grandement et le pays tout entier en tirerait de grands bénéfices, ce qui permettrait de l'alimenter de bons poissons frais en quantité suffisante et sans qu'il en coûte trop cher. [26]

A Matane, le chemin de fer servit dans une certaine mesure. D'abord la région n'était plus réduite à ne compter que sur la navigation en été et sur les traîneaux en hiver, elle devenait vraiment reliée au reste du Canada. (27) Le chemin de fer servit

également au développement de Matane et cela en dépit du taux exorbitant du transport. Il en coûtait, paraît-il, plus cher pour un même colis entre Mont-Joli et Matane, soit 30 milles, que de Montréal à Mont-Joli, soit 250 milles. (28)

Au Témiscouata, l'ouverture des deux voies ferrées (Intercolonial et Transcontinental) amena la création d'exploitation forestières et d'usines à Cabano, Notre-Dame-du-Lac et Rivière-Bleue et augmenta brusquement la population et enfin, provoqua de nouveaux peuplements. (29)

Entre 1917 et 1922, par suite de difficultés financières, le gouvernement constitue le Canadien National qui englobe plusieurs compagnies ferroviaires (Grand Tronc, Intercolonial et Transcontinental). Seule la ligne Mont-Joli - Matane restait entre les mains d'une compagnie privée. (30)

• Bilan

Le chemin de fer fut nettement générateur d'emplois temporaires lors de sa construction mais pleinement dans son entretien et son fonctionnement. Il a créé une nouvelle catégorie d'ouvriers, les cheminots, qui ont joué un rôle important dans la naissance du syndicalisme. Facteur de localisation de l'industrie par les facilités de transport qu'il a procuré, le chemin de fer fut aussi un agent de hiérarchisation des villes par les circuits commerciaux qu'il a créés et par les échanges qu'il a multipliés. Il a appuyé la percée des colons dans le Bas du fleuve. Il fut surtout générateur de villes par les nouveaux axes de trafic qu'il traça. Le modernisme et l'urbanisation ont suivi les axes ferroviaires. (31)

Jacques Ouellet,
Professeur
Cégep de Rimouski

NOTES ET REFERENCES

1. Paul Cornell et al. **Canada - Unité et Diversité**. New-York, Holt, Rinehart et Winston, Ltée, (c1968), p. 266.
2. Ulric Lévesque, **Histoire de St-Philippe-de-Néri - comté de Kamouraska**. St-Philippe-de-Néri, Comité du centenaire, 1970, p. 138.
3. Jean Hamelin et Yves Roby, **Histoire économique du Québec 1851-1896**, Montréal, Fides, (c1971), pp. 122-126.

4. Abbé Jos. D. Michaud, **Notes historiques de la Vallée de la Matapédia**, Val-Brillant, "La Voix du Lac", 1922, p. 108.
5. Le Comité de Recherches historiques de St-Octave-de-Métis, **Un siècle de labeur, de foi et d'honneur - Histoire de la paroisse de St-Octave de Métis, 1855-1955**. Québec, Les Presses du Quotidien, 1955, p. 159.
6. "La Voix du Golfe", 9 août 1867, vol. 1, no. 12, p. 1, col. 3.
7. Cornell, **op. cit.**, p. 259.
8. Le Comité de Recherches historiques de St-Octave-de-Métis, **op. cit.**, p. 261.
9. "La Voix du Golfe", **loc. cit.**
10. "La Voix du Golfe", 6 août 1867, vol. 1, no. 12, p. 1, col. 3.
11. "La Voix du Golfe", 23 août 1867, vol. 1, no. 16, p. 2, col. 2.
12. "Le Courrier de Rimouski", 24 novembre 1871, vol. 1, no. 17, p. 2.
13. Hamelin, **op. cit.**, p. 132.
14. "Le Courrier de Rimouski", 13 février 1872, vol. 1, no. 37, p. 2, col. 3.
15. Hamelin, **op. cit.**, p. 132.
16. Abbé Léo Bérubé, "La construction de l'Intercolonial", dans **L'Éboulis, bulletin d'histoire locale**. Archevêché de Rimouski, Rimouski, V. I, no. 23, septembre 1957, p. 86.
17. Raoul Blanchard, **Le Rebord Sud de l'estuaire du St-Laurent**, Grenoble, Université de Grenoble, 1931, p. 111.
18. Blanchard, **La Presqu'île de Gaspé**, Grenoble, Université de Grenoble, p. 49.
19. Antoine Gagnon, **Monographie de Matane, pays de brumes, de soleil et de visions**, Rimouski, Imprimerie générale de Rimouski, p. 206.
20. Blanchard, **L'Est du Canada-français - Province de Québec**, Paris et Montréal, Librairie Masson et Cie, 1935, p. 208.
21. "Le Nouvelliste de Rimouski", jeudi le 30 octobre 1879, p. 3, col. 4.
22. Blanchard, **L'Est du Canada-français - Province de Québec**, pp. 163-177.
23. Blanchard, **Le Rebord Sud de l'Estuaire du St-Laurent**, p. 112.
24. Blanchard, **La Presqu'île de Gaspé**, p. 53.
25. **Idem**, p. 99.
26. "Le Progrès du Golfe", samedi 10 avril 1920, no. 1, 17e année, p. 1, col. 6.
27. Blanchard, **Le Rebord...**, p. 59.
28. Antoine Gagnon, **op. cit.**, p. 210.
29. Blanchard, **op. cit.**, p. 117.
30. Cornell, **op. cit.**, p. 438.
31. Hamelin, **op. cit.**, p. 129 et 138.

COUP D'OEIL SUR LES MOYENS DE TRANSPORT D'AUTREFOIS



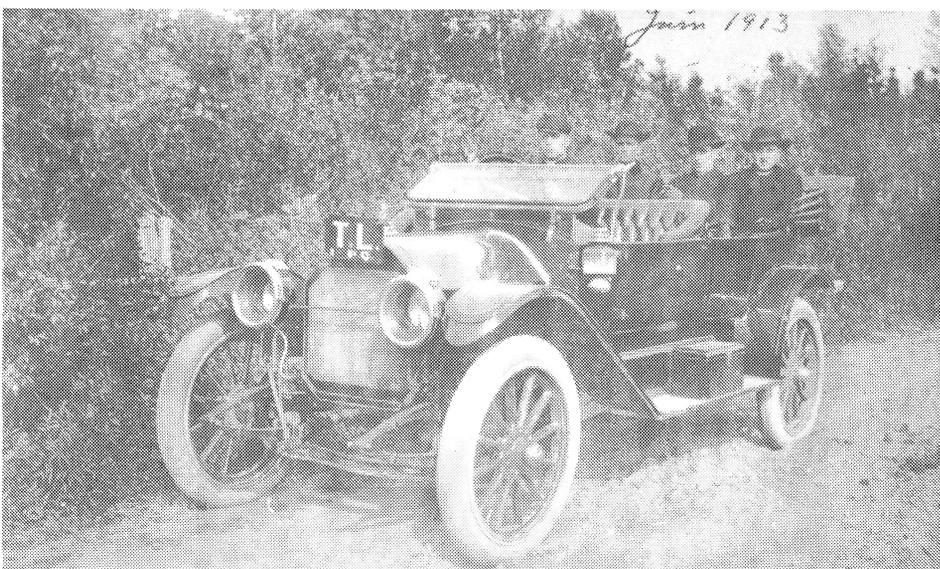
Carrosse utilisé jadis par l'évêque lors de ses visites pastorales.

Comme la mode et l'habitation, les moyens de transport sont le reflet d'une époque. En plus de manifester le génie inventif de l'homme, ils permettent d'évaluer le degré de développement technologique qui a caractérisé telle période de l'histoire.

En présentant quelques moyens de transport utilisés autrefois dans notre région, nous voulons souligner le caractère artisanal de certains d'entre eux; bateaux de pêche, goélettes, charrettes, traîneaux, bobsleighs, motoneiges, etc, autant de procédés qui révèlent le génie pratique de notre peuple à une époque donnée.

Nos hivers d'antan, malgré leur rigueur, offraient des tableaux particulièrement pittoresques où l'on voyait défilé une grande variété de moyens de transport, depuis la "traîne à chiens" jusqu'à la luxueuse carriole. "Toutes sortes de traîneaux glissent sur la route, écrit un observateur de la fin du dix-neuvième siècle. Un curieux défilé... du traîneau fait par l'habitant... à la petite carriole... Quelle vie ils donnent aux rues, et quelle gaieté répand la musique insouciant et emmêlée des grelots" [W.G. BEERS, OVER THE SNOW, 1883].

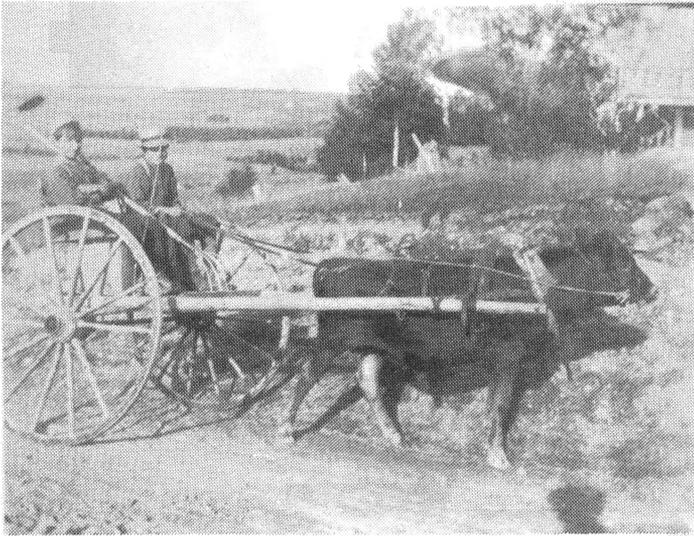
Lionel Pineau
CEGEP de Rimouski



Clercs comme laïcs ne boudent pas le progrès.



Avion aéropostal de Rimouski vers 1930.

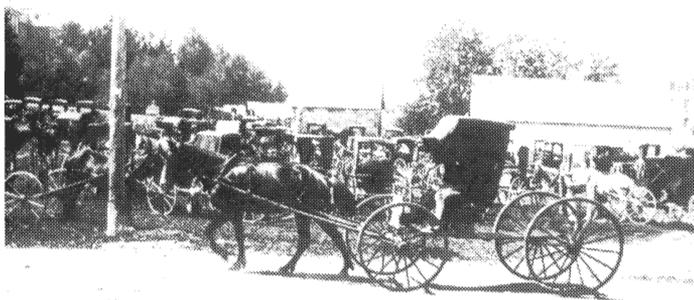


Attelate à boeuf.



Rimouski vers 1900.

[Photo, A.A. Dechamplain]



Boggy.



Un "taxi" en face de l'hôtel Saint-Laurent [angle des rues Saint-Louis et Saint-Germain] durant la saison hivernale vers 1935.



Goélette "Saint-Benoit" construite vers 1918 par M. Fortunat Roy de Saint-Fabien. Debout, MM. Joseph Roy, l'un à Napoléon, l'autre à Vital.
[Photo Grégoire Riou]

L'avènement de l'automobile dans le Bas Saint-Laurent

La société est toujours le lieu d'un affrontement **permanent** entre facteurs de maintien et facteurs de changement; elle porte en elle les raisons de son désordre qui provoquera sa modification.

Georges Balandier, **Sens et Puissance**, p. 107.

• MENTALITE ET CHANGEMENT SOCIAL

Le changement, la vitesse et les multiples adaptations qui en découlent sont caractéristiques de la période contemporaine. Innovations et transformations ne sont pas sans rencontrer des résistances et laisser des traces sur leur passage. Il y a donc une

lutte de tous les instants qui oppose forces de maintien et forces qui véhiculent l'innovation. Mais, les adaptations se font plus nombreuses que les transformations structurelles globales. Il existe également des inégalités sectorielles en matière de changement; par exemple des secteurs de la vie sociale sont plus lents que d'autres (il en est ainsi de la religion qui se veut hors du temps, et qui représente un facteur de maintien). Ainsi, "toute société, quelque soit son régime, toute classe et tout groupe comportent leurs conservateurs par intérêt, ou par conformisme, ou par indifférence". (1) La tradition exerce une fonction sécurisante d'autant plus qu'il est difficile de s'adapter aux transformations qui surgissent.

C'est au niveau des mentalités qu'il est possible de mesurer les réactions que suscitent les innovations. Mais là, aussi, les forces traditionnelles ont un poids considérable: "le discours des hommes, sur

quelque ton qu'il ait été prononcé, celui de la conviction, de l'émotion, de l'emphase, n'est le plus souvent que le ramassis d'idées toutes faites, de lieux communs, de vieilleries intellectuelles, l'exutoire hétéroclite d'épaves de culture et de mentalités de diverses origines et de divers temps". (2)

L'histoire des mentalités, faite à l'aide du discours, nous permet de saisir de quelles manières, de génération en génération, l'homme a fait face au changement:

Les hommes se servent des machines qu'ils inventent en gardant les mentalités d'avant ces machines. Les automobilistes ont un vocabulaire de cavaliers, les ouvriers du XIXe siècle, la mentalité des paysans qu'étaient leurs pères et leurs grand-pères. La mentalité est ce qui change le plus lentement. Histoire des mentalités, histoire de la lenteur dans l'histoire. [3]



[Photo: Lionel Pineau]



[Photo: Lionel Pineau]

Le processus du changement social s'élabore en trois temps: invention, diffusion et conséquences; (4) l'invention est le procédé par lequel une nouvelle idée est développée; la diffusion est la communication de cette nouvelle idée aux membres de la communauté ou du groupe social; et enfin les conséquences sont le résultat de l'adaptation ou du rejet de ces idées nouvelles: "Social change is therefore an effect of communication" (5) ("Donc le changement social est un effet de la communication"). Il faut également tenir compte des groupes sociaux si l'on veut étudier les types de réactions au moment de la diffusion d'innovations.

Nous avons choisi de traiter ici des réactions qu'a suscitées l'avènement de l'automobile dans le Bas Saint-Laurent. Comme nous venons de le démontrer, ces réactions s'établissent selon deux types principaux: premièrement l'acceptation en face du merveilleux et de l'utile; type de réactions minoritaire; deuxièmement le rejet, réaction de la majorité. Vue sous cet angle, la question a son importance puisque "l'automobile a créé de nouveaux types de rapports sociaux et (qu') elle en a bouleversé d'autres". (6) Donc, en étudiant ce que la presse régionale a écrit sur l'automobile à ses débuts, nous arriverons peut-être à voir comment une communauté a réagi au moment de l'introduction de cette innovation technologique.

• LE MERVEILLEUX ET L'ACCEPTATION

Le Bas Saint-Laurent reçut ses premières automobiles à peu près au même moment que toutes les autres régions de la province. Quoiqu'en retard à l'échelle du continent, si on se compare aux grandes villes américaines, l'usage de l'automobile se généralisa au Québec tout de suite après la Première Guerre Mondiale. D'après les statistiques de l'époque, on comptait au Canada, en 1924, 650,231 automobiles dont 571,793 voitures de promenade, 63,841 camions, 1,604 autobus, 8,009 motocyclettes et 4,037 voitures de marchands. Dans la Province de Québec, le nombre d'automobiles s'élevait à 85,145 dont 70,736 autos de tourisme, 11,900 camions, 281 autobus, 2,018 motocyclettes et 210 voitures commerciales. Par exemple, la ville de Rivière-du-Loup comptait à cette date 198 véhicules automobiles. (7) Ces chiffres décrivent bien la multiplication rapide de ces voitures sur notre territoire.

Dans les années qui suivent, l'automobile n'est pas sans attirer l'attention sinon l'intérêt de vastes couches populaires. Dès lors, on la reconnaît comme un instrument enchanteur et d'une grande commodité:

**L'auto, quel engin merveilleux [...]
L'auto, quelle utilité pour nos courses,
pour les visites trépidantes et
besogneuses des contemporains. On y**

**saute, on y est chez-soi, on démarre,
on atteint le but. Ce n'est pas le train
où des centaines de mortels se
télescopent et s'empilent comme les
couvertures chez le marchand. [8]**

En effet, l'automobile est un moyen d'accentuer l'individualisation des moyens de transport en mariant confort et rapidité. C'est là l'un des principaux éléments du merveilleux. Nul n'était en mesure de résister longtemps à ses charmes. Ainsi, il faudra justifier l'avènement de cette invention selon le schéma traditionnel de la volonté de la Providence: "L'automobile, nom nouveau, chose nouvelle: invention merveilleuse. L'auto, don de Dieu à la terre, pour en parcourir plus vite l'étendue, don de Dieu à l'humanité pour l'économie du temps, et pour la fécondité des minutes." (9) Ainsi justifiée, l'automobile peut devenir l'objet d'une utilité courante et répandue. L'automobile est dès lors associée au "progrès", cette nouvelle valeur des sociétés industrialisées.

L'apparition de ce nouveau moyen de transport sera une occasion pour les hommes de science d'élaborer des théories sur la vitesse et ses dangers. Des plus farfelus aux plus sérieux, plusieurs consacrent leurs travaux à l'automobile tellement l'idée est fascinante. L'une de ces théories voulait que la vitesse la plus "périlleuse" fût celle de 45 milles à l'heure (72 km h.); en diminuant la vitesse à 25 milles à l'heure (40

km h.) le danger devenait nul. A l'inverse on croyait que si on atteignait 90 milles à l'heure (145 km h.) le danger diminuait progressivement jusqu'à devenir inexistant. (10) L'existence même de ces théories aberrantes nous indique jusqu'à quel point l'automobile fut, à ses débuts, objet de séduction et d'éblouissement.

Les premières années de l'automobile furent marquées par plusieurs exploits spectaculaires qui frappèrent l'opinion publique régionale. Il en fut ainsi des prouesses de Georges-A. Morin, un garagiste rimouskois, qui, dit-on, fit des merveilles avec son "teuf-teuf". D'après un article du *Progrès du Golfe* datant de 1919, l'"Overland" de G.-A. Morin fut réquisitionnée par la Police pour la poursuite d'un évadé de prison:

Non content de les conduire par les routes publiques et même les sentiers privés les plus ardues sur les terres, il s'enfonça avec son char et ses occupants dans la forêt, gravit les monts, traversa les ruisseaux et les ponceaux, franchit les trous et les rochers, tel un tank que nul obstacle ne parvient à arrêter. [11]

Il se rendit même jusqu'à l'île Saint-Barnabé. Son dernier exploit connu fut de faire avancer son véhicule sur la surface glacée d'un lac. La description qui en a été faite indique tout l'enthousiasme qui a présidé à cet exploit:

Le lac devient dès lors un véritable champ de course sur lequel l'Overland de Georges Morin, qu'aucun règlement de vitesse ne peut atteindre, roule tout l'après-midi à une allure vertigineuse, par une température idéale sous un ciel serein et ensoleillé, et sous les regards éblouis des riverains du nord qui, de leur fenêtre ou de la rive, suivent attentivement les évolutions et les performances du teuf-teuf ronronnant à tous les échos, zigzagant comme le plus endiablé des patineurs exécutant des roulades fantastiques dans des tourbillons de neige légère qui donnent aux spectateurs l'illusion de vagues écumantes. [12]

L'usage de l'automobile devenant facile et le nombre de véhicules se multipliant, on s'aperçut bientôt que le réseau routier était insuffisant pour répondre aux nouveaux besoins. Ainsi, on prédit que l'année 1928 sera celle de l'automobile: "il y aura avalanche de ronronnantes machines dans tous les centres urbains et villageois. La campagne elle-même n'échappera pas à l'envahissement." (13) C'était là une conséquence immédiate de la baisse des prix entraînée par la concurrence acharnée que se menaient les grands producteurs. Cette situation allait causer plusieurs problèmes de circulation dans bien des municipalités. La ville de Rimouski connaîtrait également ces difficultés:

Notre ville de Rimouski, comme les autres, sera plus que jamais envahie par cette irruption prévue de véhicules à volant. Ses rues en regorgeront. La rue St-Germain, qui compte plus de deux cents ans de

bons services publics, sera la plus encombrée, parce qu'elle fait partie du réseau national de la voirie et qu'elle traverse la municipalité d'un bout à l'autre dans sa plus grande largeur. Nous arrêtons-nous à penser que l'éventualité certaine d'un accroissement effarent du nombre des usagers de la route va créer chez nous un véritable problème de la circulation. [14]

Pour résoudre ce problème et éviter le plus possible les dangers d'accident on demande que la rue Saint-Pierre, parallèle à la rue Saint-Germain, soit prolongée vers l'Est, c'est-à-dire de la rue Lepage à la rue Belzile. Mais entre ces deux dernières rues existait un terrain d'amusement. On demande donc aux conseillers municipaux de considérer l'urgence de l'amélioration des voies de communication dans la ville de Rimouski. Ces travaux favoriseraient, sans conteste, le développement de la "basse ville", puisqu'on était assuré que cette nouvelle voie entraînerait automatiquement la multiplication des constructions dans ce secteur.

L'avènement de l'automobile est donc lié au progrès des municipalités; les bourgeoisies locales en sont bien conscientes. Donc, dans ce sens, il était difficile pour ces dernières de faire obstacle à l'avènement de cette innovation technologique puisqu'elle correspondait avec leurs intérêts, c'est-à-dire allant dans le sens du "progrès", de la circulation des biens et du capital. Dans d'autres couches sociales, il est certain que l'effet du merveilleux ait joué sur les mentalités et favorisé ainsi l'acceptation de l'automobile. Pourtant ces réactions restent très peu nombreuses dans les reportages de la presse régionale.

• MORALE, HORREUR ET REJET

La venue quasi soudaine de l'automobile dans les paysages du Bas Saint-Laurent allait poser des problèmes de tout autre ordre aux divers palliers de l'autorité.

La plus importante question soulevée fut celle de la morale. En fait, l'automobile introduisait une toute nouvelle manière d'envisager le transport. Avec l'automobile, la circulation devenait individuelle, tout au moins, cachée aux yeux de la collectivité. Si on accepte l'automobile comme un bien d'une très grande utilité, elle posait néanmoins plusieurs questions aux personnes garantes de la moralité publique:

L'auto c'est pour les affaires, pour les voyages, voire même pour L'AGREMENT.

Mais, l'auto, c'est loin de chez soi, loin des parents. L'auto c'est fermé à volonté; c'est interne; l'auto c'est le seul à seul.

L'auto devient donc le véhicule du plaisir, la maison de joie, le tombeau de la morale. [15]

Cette question allait susciter d'autres réactions très vives:

L'auto, c'est un suppôt de Satan. Il sert à véhiculer les ivrognes, les voleurs, les impudiques. Dans ses

flans se préparent le deshonneur des familles, les hontes, les tares qui giffent les jeunes filles trop hautaines pour obéir à la voix des parents et aux avertissements des prêtres.

L'auto sème sur sa route, de l'argent, des morts, des blessés, des plaisirs esthétiques, l'effronterie, l'impudeur, le goût des modes indécentes. [16]

Vue sous cet angle, l'automobile allait bientôt s'attirer les foudres de l'autorité ecclésiastique. C'est ainsi que dès 1926, par un mandament de Mgr Joseph-Romuald Léonard, (17) alors évêque de Rimouski, l'automobile devenait objet de répulsion, au même titre que l'alcoolisme et la danse. Considérant que l'automobile devenait une source de dépenses exagérées, de tentation de voyager pour le simple plaisir, d'accidents graves et pénibles, et surtout l'"occasion de maléfier les populations, en multipliant les courses inutiles aux jours du saint repos prescrit par le Seigneur, et en véhiculant avec soi des personnes du sexe, contre les règles de la discipline ecclésiastique, qui prescrivent d'éviter sur ce point même l'apparence du mal" (18), l'évêque interdit à ses prêtres d'acheter et de vendre ces véhicules, de circuler le dimanche en automobile, et enfin lorsqu'on était obligé d'y recourir de ne pas "dépasser le maximum de vitesse fixé par les lois civiles". (19) Une dizaine d'années plus tard, Mgr Georges Courchesne promulgait un règlement (20) assez semblable qui avait pour effet d'entraîner des peines sévères pouvant aller jusqu'à la perte de juridiction pour les prêtres exerçant une cure. Cela signifiait la perte complète de pouvoir encourue sans délai par le prêtre fautif. De plus Mgr Courchesne ne ménageait pas ses expressions quant à l'automobile, la qualifiant de "réduit roulant" et "d'alcove roulante". (21)

Nous avons vu précédemment, que l'usage de l'automobile tend à se généraliser dès 1925 dans la plupart des régions du Québec et bien entendu dans le Bas Saint-Laurent. Pour qu'une invention de la sorte puisse devenir d'usage courant aussi rapidement, les fabricants durent utiliser des moyens "nouveaux" pour convaincre les consommateurs des qualités de leur produit; la publicité dans les média d'information se révéla d'une grande efficacité. Ainsi, si on examine les journaux de l'époque on se rend compte que l'automobile est, avec la bière, l'objet le plus publicisé. Dès 1928, on pouvait écrire dans la presse locale que la publicité représentait un des moyens des plus efficaces pour amener grandes et petites gens à utiliser ces "véhicules à volant":

Une publicité inouïe savamment et bruyamment exécutée dans la presse entière du continent constitue la grosse artillerie en cette vaste campagne entreprise pour abattre toutes résistances et objections, pour convaincre la multitude contemporaine qu'il n'est plus dorénavant permis de voyager à pieds ou en voiture à lent roulement dans un siècle, dans un monde où rien ne se fait et ne doit se faire qu'avec rapidité,

où l'on se rend compte que pour avoir le temps de vivre avant de mourir, il faut vivre vite, très vite, ou! trop vite... [22]

A-t-on idée des coûts que pouvait entraîner l'achat de ces véhicules? D'après un journaliste de l'époque, l'automobile était un objet de luxe susceptible d'affecter le portefeuille de la population. Il considère que plusieurs préféreraient se payer une automobile, alors qu'ils hésiteront à se payer un loyer réunissant les exigences du confort et de l'hygiène: ils aiment mieux "avoir une automobile à seule fin de se promener ou d'épater leurs relations sans s'arrêter: calculer ce que ce luxe leur coûte. S'ils le savaient, ils en seraient effrayés." (23) Voici comment il évalue les dépenses entourant l'utilisation d'un véhicule pour une course annuelle de 6,000 milles: (24)

	véhicule de \$700.	véhicule de \$1,500.
Intérêt sur le capital (6%)	\$42.	90.
Dépréciation (4 ans)	175.	375.
Licence	20.	20.
Assurance	50.	50.
Garage	100.	100.
Gazoline	128.	(178.)* **
Huile	28.	50.
Réparations	100.	100.
Total	\$643.	\$968.
Coût du mille parcouru	0.11	0.16

A l'époque, ces sommes étaient certainement très élevées si on les compare au coût de la vie en général. D'après notre journaliste, il serait préférable d'investir cet argent soit en assurance sur la vie, dans les institutions bancaires pour en retirer des intérêts ou par l'achat d'obligations. Après vingt ans (!) quelle ne serait pas l'épargne accumulée? L'automobile devenait donc une source de ruine généralisée: "il n'en reste pas moins vrai que à (sic) l'heure présente, plus de cent millions de piastres roulent inutilement sur nos routes, pas moins vrai non plus que certaines paroisses sont à jamais ruinées par l'abus de l'auto". (25)

Si les "pertes" en dollars étaient importantes, les pertes de vies humaines n'en étaient pas moins lourdes. Devant ce constat, on déconçera très vivement l'automobile comme un "engin" meurtrier. Ainsi, critique-t-on le fait que les permis de conduire étaient trop largement accordés. On rapporte qu'en 1923, le permis était décerné après seulement 75 (121 km) ou 100 milles (161 km) de route. De plus, on ne faisait même pas appel aux services d'inspecteurs qualifiés, usage alors courant en Europe. D'après le témoignage qui suit, limites de vitesse et règles élémentaires de sécurité n'étaient pas très souvent respectées:

Nous prévenons le gouvernement qu'il est certains coins du pays où à peine dix sur cent des chauffeurs respectent les règlements de vitesse. Tel "beau bout" de route est le théâtre quotidien D'ESSAIS DE VITESSE. Tout cela est intolérable

pour piétons et voituriers qui tremblent d'être les victimes de ces fous criminels [...] Les gamins ne doivent pas lancer de cailloux. Mais le gouvernement devrait bien fusiller certains chauffeurs... [26]

Dans un autre article du *Progrès du Golfe*, on peut également lire que "quelques chauffeurs conduisent leurs voitures de telle façon qu'on est porté à se demander si l'homme au volant n'est pas un évadé d'une maison de santé faisant un "joy ride", avant d'être repris." (27)

D'après ces réactions, la sécurité publique était fortement mise en danger. Les piétons ne sauraient désormais être en sûreté sur les voies publiques. Les lois, à ce titre, n'étaient certes pas trop sévères. La protection du public et des automobilistes en général nécessitait une intervention gouvernementale. Qui d'autre aurait réussi à enrayer ce "fléau de chauffeurs homicides"? D'ailleurs ce problème n'est pas encore réglé aujourd'hui.

Pour diminuer le taux des accidents on propose diverses solutions: l'examen de la vue, la pose de réflecteurs et de phares sur les automobiles, et la généralisation de l'assurance-automobile.

En 1927, on prétend (28) que le trois-quarts des accidents sont causés par la défectuosité visuelle des conducteurs. Donc avant de remettre un permis, pourquoi ne pas rendre obligatoire l'examen visuel un peu comme on l'exige pour les conducteurs de trains et de paquebots?

De plus, une longue querelle allait opposer partisans et adversaires de la pose de réflecteurs et phares sur les automobiles. (29) N'était-ce pas la source des difficultés visuelles des conducteurs? Le problème avait son importance puisque les véhicules circulaient le soir à des vitesses respectables sans aucun moyen de se reconnaître les uns les autres. Faut se rappeler que d'autres moyens de transports étaient alors utilisés sur les voies publiques: bicyclettes, voitures à traction animale, etc. Cette situation fut à l'origine de nombreux accidents. Même après que l'Etat rendit obligatoire l'usage des phares, la question de l'éthique entre conducteurs resta tout entière.

L'assurance-automobile est une chose courante de nos jours, mais ce n'était pas tout à fait la même chose il y a cinquante ans. Cependant, face au peu de protection couvrant les victimes d'accidents, on propose en 1927 (30), la création d'un système de compensation pour ces personnes. On envisage donc d'exiger de toute personne détenant un permis le versement d'un certain montant (approximativement \$15.), argent qui formerait un fonds pour venir en aide aux victimes de l'automobile. Ainsi, les personnes concernées devaient prouver devant la Commission chargée d'administrer le fonds le tort subi. Par la suite, la Commission poursuivait les responsables de l'accident. La protection maximale offerte était de 100 à 200 dollars. On voulait éviter de cette manière, que les victimes soient obligées de recourir à la charité publique.

Soulevant des questions de morale et de

sécurité publique, l'automobile fut considérée, à ses débuts, comme un objet de répulsion, de danger et de damnation. En conséquence, il était logique que les autorités religieuses et civiles fussent amenées à contrecarrer momentanément la multiplication et l'usage de ces véhicules-moteurs. De plus, pour l'autorité ecclésiastique et pour la bourgeoisie conservatrice, l'automobile signifiait bien autre chose que des questions de morale et de sécurité. L'avènement de l'automobile signifiait pour eux une perte de pouvoir, pouvoir qui était d'ailleurs déjà bien entamé, qui se manifeste par une plus grande difficulté à contrôler les pensées et l'action des masses populaires.

• PROBLEMES, QUESTIONS ET HYPOTHESES

L'avènement de l'automobile dans le Bas Saint-Laurent a suscité deux types principaux de réactions: l'une d'émerveillement que nous avons associé à l'acceptation; l'autre faite d'horreur et d'interrogations morales, proches du rejet. Donc, au terme de ce travail, posons quelques questions et quelques hypothèses dans le but de chercher des réponses aux nombreux problèmes que posent la venue de cette invention technique.

Dans un premier temps, il faudrait aller plus loin pour parler de l'appartenance sociale des gens qui ont manifesté ces réactions. Un problème se pose à ce niveau puisque dans les articles consultés on rencontre le plus souvent les deux types de réponses face à l'automobile avec une nette tendance vers l'aspect négatif. D'autres sources pourraient peut-être préciser les hypothèses soulevées au cours du texte.

De plus, il faudrait se demander quelles furent les conséquences (au plan régional ou provincial) de l'avènement de l'automobile. On pense particulièrement à la multiplication d'ateliers de réparation, de postes d'essence, de détaillants de ces voitures, etc. L'automobile a créé et influencé tout un secteur de l'activité économique régionale. Il est également certain que la vie quotidienne de la masse a été touchée. Ainsi, on pourrait s'interroger sur le fait qu'avec la venue de l'automobile, l'usage du bois comme combustible domestique tend à disparaître peu à peu au profit de l'essence, du "fuel". (31)

Enfin, il serait d'un grand intérêt de mesurer l'apport de l'automobile au réseau routier. Cause ou conséquence des travaux de voirie à grande échelle, l'automobile a certainement favorisé l'amélioration des réseaux de communication, tout en permettant à des régions semblables au Bas Saint-Laurent de se rapprocher des grands centres. Même si les distances n'ont pas changé, le temps qu'on met à les parcourir est de plus en plus court!

ANTONIO LECHASSEUR,
étudiant
Université du Québec
à Rimouski.

NOTES ET REFERENCES

1. Georges Balandier, **Sens et Puissance**, Paris, Presses Universitaires de France, 1971, p. 108. (Bibliothèque de sociologie contemporaine)
2. Jacques Le Goff, "Les mentalités; une histoire ambiguë", dans **Faire de l'Histoire**, Paris, Gallimard, 1974, volume 3, p. 80.
3. **Ibid.**, p. 81-82.
4. Voir à ce sujet l'excellente étude de Everett M. Rogers et F. Shoemaker, **Communication of innovation. A cross-cultural approach**, New York - London, The Free Press - Collier-MacMillan Ltd, 1971, (c 1962), 476 p.
5. **Ibid.**, p. 7.
6. Professeur Doucy, dans A. Godart et al., **L'automobile dans la société**, Bruxelles, Editions de l'Université de Bruxelles, 1971, 205 p. (Institut de sociologie de l'automobile). Le texte est tiré de la page couverture.
7. (Anonyme), "650,231 autos dans le Canada", dans **Le Progrès du Golfe**, 3 avril 1926, p. 4. (**Le Progrès du Golfe** est le plus vieil hebdomadaire régional dont nous possédions l'index. C'est pourquoi il est notre principale source de renseignement).
8. Norbert (pseudonyme), "L'auto", dans **Le Progrès du Golfe**, 10 avril 1931, p. 5. Paru d'abord dans **Le Bien Public**.
9. F. A. Baillargé, **Jeunesse et folies**. Cité dans Louis Arneau, "L'auto et ses abus", dans **Le Progrès du Golfe**, 4 septembre 1925, p. 2. Paru d'abord dans **L'Action Catholique**.
10. (Anonyme), "La vitesse périlleuse", dans **Le Progrès du Golfe**, 23 juillet 1926, p. 1.
11. (Anonyme), "En automobile sur un lac", dans **Le Progrès du Golfe**, 12 décembre 1919, p. 4.
12. **Ibid.**
13. Saint-Germain (pseudonyme), "Automobilisme et circulation. Une rue à compléter", dans **Le Progrès du Golfe**, 9 mars 1928, p. 1.
14. **Ibid.**
15. Louis Arneau, **Op. Cit.**, p. 5.
16. Norbert, **Op. Cit.**, p. 5.
17. Joseph-Romuald Léonard, **Circulaires au clergé**, Rimouski, (S. éd.), 1920-1926, p. 358-360.
18. **Ibid.**, p. 359.
19. **Ibid.**, p. 360.
20. Georges Courchesne, "Circulaire au clergé", dans **Mandements des évêques de Rimouski. Mgr Georges Courchesne**, 11, 29 septembre 1936, p. 41-42. (En latin!)
21. Ces expressions nous ont été rapportées par monsieur Noël Bélanger, lequel prépare actuellement une thèse sur Mgr Courchesne.
22. Saint-Germain, **Op. Cit.**
23. (Anonyme), "Ce que coûte une automobile", dans **Le Progrès du Golfe**, 31 décembre 1925, p. 1.
24. **Ibid.** (*) Dans l'article calcul erroné: \$618. (**) Calcul manquant à cet item que nous avons calculé d'après le total donné.
25. Louis Arneau, **Op. Cit.**
26. (Anonyme), "Le fléau des chauffeurs homicides", dans **Le Progrès du Golfe**, 2 novembre 1923, p. 1. Reproduction d'un article du **Saint-Laurent** de Rivière-du-Loup.
27. (Anonyme), "Le cynisme de ces chauffeurs", dans **Le Progrès du Golfe** 28 mai 1926, p. 1.
28. (Anonyme), "Examen requis", dans **Le Progrès du Golfe**, 7 octobre 1927, p. 1.
29. Voir à ce sujet: (Anonyme), "A propos de réflecteurs", dans **Le Progrès du Golfe**, 7 décembre 1928, p. 1. et (Anonyme), "Une loi nécessaire, dans **Le Progrès du Golfe**, 3 décembre 1931, p. 1.
30. (Anonyme), "Une suggestion qu'il faudrait étudier", dans **Le Progrès du Golfe**, 23 septembre 1927, p. 1.
31. Cette hypothèse nous a été suggérée par monsieur Jacques Lemay lors d'une intéressante discussion.

LA CONSTRUCTION DE LA MOTO-NEIGE:

les premiers essais de M. J. Adalbert Landry

Influencé par les conditions particulières de son lieu d'habitat, l'homme se doit d'inventer et d'expérimenter des techniques ou des moyens qui pallieront aux inconvénients de son environnement.

Au début du siècle, la neige qui bloquait les voies de circulation nécessitait l'invention d'une voiture pouvant remédier à ces difficultés d'accès. L'invention d'une automobile à traction, pensée et construite, par M. Landry entre je crois dans cette optique.

M. Landry, par ses connaissances techniques et par son ingéniosité, a été bien sûr un des inventeurs du système à traction, commencé au début des années 1920. Comme dans tout travail il y a eu des personnes-ressources qui ont coopéré à l'établissement et au perfectionnement de l'invention. A ceci nous soulignons des personnes comme M. Henri Marquis et M. Antoine Morrissette, à l'emploi, du garage de M. Landry. Ces personnes ont été les artisans du premier modèle de la voiture d'hiver. Les premières expériences eurent lieu dans les rues de Mont-Joli.

L'arrangement mécanique de cette voiture était des plus simples; les roues étaient en bois, il n'y avait pas de carrosserie et on se servait d'une courroie de moulin pour permettre la traction. Aujourd'hui ce système technique nous paraîtrait très primitif. Mais pourtant, ces premiers techniciens du système à traction ont dû se heurter à maintes difficultés mécaniques. Parfois le carburateur, et parfois même la courroie qui glissait à cause de la neige, faisaient objet de correction et de tentatives nouvelles de la part de "nos patentoux".

Or le 8 décembre 1922, M. Landry et M. Morrissette entreprennent un court voyage de 20 milles de Mont-Joli à Rimouski. L'automobile employée était une Ford, ne possédant pourtant pas de pare-brise. Le voyage s'est assez bien effectué malgré le froid rigoureux.

Quelques années plus tard, soit en 1924, M. Landry effectuait un voyage à Québec et à Montréal. A cette occasion, le système à traction et son inventeur suscitèrent chez la population un émoi et une très grande admiration: d'ailleurs nous y reviendrons.

Pour le moment, soulignons un fait inusité. Lors de notre entrevue avec M. Antoine Morrissette, celui-ci nous a confié qu'il avait imaginé une petite machine à traction sans embrayage arrière et sans l'embarras d'une carrosserie. Par son manque de confort, on croyait que personne opérerait pour ce système. Or, aujourd'hui même, combien de fois voyons-nous de ces petites machines, que nous appelons moto-neiges, déferler dans nos champs? alors qu'à l'époque de M. Landry, les gens n'y voyaient même pas d'utilité immédiate! Quel changement d'avec la commercialisation à grande échelle de nos jours!

Revenons à l'objet premier de notre propos, soit de décrire l'invention de M. Landry. En fait, le système à traction était des plus fonctionnels, car en terrain plat, ce véhicule roulait facilement 40 Km heure (25 milles à l'heure). Mais il fallait faire bien attention car il pouvait se trouver dans une position fâcheuse en terrain inégal. La machine de M. Landry était montée sur un châssis et un moteur Mc Laughlin-Buick D-45. Cette machine était d'un grand confort puisqu'elle était munie d'une carrosserie, protégeant les passagers des intempéries. L'avant du système à traction reposait sur un "sleigh" ordinaire que le chauffeur conduisait comme il le désirait et l'arrière reposait sur un système de tracteur munie de 8 roues. Le

système à traction était équipé d'un appareil pour dégager la neige. Comme on le remarque, le système a subi des modifications au cours des années. Son système étant assez perfectionné, M. Landry se rendra à Québec et à Montréal durant l'hiver 1924. A cette occasion, M. Landry présentera un de ses modèles à "l'Exposition annuelle d'automobile".

A l'époque, les journaux du Bas St-Laurent ont relaté l'équipée de M. Landry et ses compères. Tous semblaient éblouis de la performance atteinte par cette invention.

L'article publié dans l'hebdomadaire "Progrès du Golfe" du 11 décembre 1926, relate les événements marquants qui ont conduit au succès du système à traction. Durant ces années, l'entreprise que dirigeait M. Landry commença à connaître une certaine prospérité. En voici un exemple:



GARAGE J.-A. LANDRY DE MONT-JOLI

Source: ALMANACH DE MONT-JOLI, [S.1.], [S.d.], [S.éd.].



Un prototype de la motoneige conçu vers 1935-40 par un citoyen de Mont-Joli, M. J.A. Landry. [Photo Lionel Pineau]

Monsieur J.-Adalbert Landry et sa machine: Collection de Madame Marcelle Boulanger.

Actuellement, plusieurs de ces machines sont en opération, non seulement dans la province, mais aussi dans l'Ontario. On est à exécuter des commandes pour 12 de ces camions, dont 4 pour la Compagnie Shawinigan Engineering et un sedan 7 passagers, pour faire le service d'autobus entre Cheminist et Rouyn, distance de 32 milles. [1]

Bref, on considère cette machine comme un moyen de "révolutionner" le système de transport hivernal.

Dans un autre article du "Progrès du Golfe", mais celui-ci publié beaucoup plus tard, soit le 2 février 1934, on remarque la nécessité et les besoins immédiats d'un développement de l'auto-neige. Mentionnant les exploits et les succès connus par le système à traction, les gens de l'époque ont cru à ce système et en ont désiré son parachèvement. A la lumière de cet article, nous percevons un réel besoin d'une voiture d'hiver et l'encouragement donné à M. Landry afin de poursuivre ses recherches techniques. Malgré cela, on se heurte à l'attitude négative d'industriels de la région face à ce projet:

C'est regrettable qu'aucun de nos hommes d'affaires locaux ne semble s'intéresser au développement et à l'amélioration de ce moyen de transport. Ce qui aurait pour effet de créer une industrie locale appelée à se développer puisque l'auto-neige est l'un des modes de locomotion les plus pratiques possibles pendant la saison d'hiver [2].

Le journal critique les hommes d'affaires locaux pour leur non participation à l'édification d'une industrie comparable à n'importe quelle autre industrie automobile. Or, on fait appel aux capitaux locaux et étrangers pour que, dans un premier temps, M. Landry ait un support moral et financier et, dans un deuxième temps, à l'édification d'une industrie "appelée à faire l'orgueil de notre district" (3).

En résumé, la technique, dans son essence même, a comme première fonction d'apporter aux habitants d'un lieu donné, des moyens pour faciliter leur existence. Les "patenteux", tels qu'on les nomme, par leur originalité et leur savoir-faire inventèrent une technique pour satisfaire les constants besoins d'une population.

L'invention et l'originalité du système à traction ont créé chez la population un vif besoin d'une voiture d'hiver. Nous n'avons que peu de sources pour connaître les suites de l'invention du système à traction qui reçut un brevet d'invention.

Sachant que l'idée de la moto-neige fut popularisée par Bombardier, faut-il en conclure que ce dernier a reproduit intégralement le système à "Traction Landry"? Le principe est sensiblement le même quand à la forme elle s'est profondément modifiée. (4)

Marie Côté, étudiante
Université du Québec à Rimouski.

1. "Système de traction Landry, Limitée". **Progrès du Golfe**, 11 décembre 1926. P:2.

2. "Sur l'Auto-Neige". **Progrès du Golfe**, 2 février 1934. P:6

3. **IBID.**, P:6

4. Autres documents consultés:

DUBE, Denis. **Mont-Joli, à la croisée des chemins**. Collège de Rimouski, 1975. 170p.

"Le succès d'un des nôtres: l'auto-chenille Landry à Thetford". **Progrès du Golfe**, 19 février 1926. P:4.

Entrevue de M. Antoine Morrissette réalisée par Marie Côté le 6 janvier 1977 à Mont-Joli. (Enregistrement conservé à la SHRBSL).

Entrevue de Mme Marcelle Boulanger réalisée par Marie Côté le 17 décembre 1976 à Mont-Joli, pour la consultation de ses photos et d'articles de journaux.

UN PORT DE MER A POINTE-AU-PERE, BIC OU RIMOUSKI?

Vers le milieu du XIX^e siècle, le développement des voies de communication dans le Bas St-Laurent était primordiale pour l'économie de notre région. Entre Québec et Trois-Pistoles, la construction du chemin de fer "Intercolonial Railway" était en voie de réalisation. Or, ce chemin de fer, devait être mis en relation avec un port de mer. Ce port de mer devait "...mettre le Canada en rapport direct avec l'Europe..." (1) Ce port était donc d'une importance extrême et ce, non seulement pour le Bas St-Laurent, mais pour le Québec et le Canada tout entier.

Il fallait donc choisir un emplacement adéquat pour une telle entreprise. C'est ici que les conflits d'intérêt surviennent car trois endroits se disputent pour l'obtention du port, tout en étant bien conscients des avantages économiques qu'une telle innovation amènerait chez eux. Pointe-au-Père, Rimouski et Bic se disputent le site. Cependant, c'est surtout entre Rimouski et Bic qu'il y aura conflit.

Pour James Smith, (professeur au collège de Rimouski) ardent défenseur de la cause rimouskoise, c'est Rimouski qui était l'endroit idéal. Etant donnée la topographie des lieux, le port de Rimouski pourrait être considéré comme un "hâvre de refuge" pour les navires. Il y a un vaste bassin entre la "terre du sud et l'extrémité est de St-Barnabé." (2) Ce vaste bassin, est abrité à partir de l'est de l'île St-Barnabé, en passant par l'Eglise de Rimouski et la Pointe-au-Père. Il est propre au mouillage des vaisseaux. "Au Sud-est de la pointe est de l'île St-Barnabé, il y a un quai." (3) Ce quai prolonge le bassin. Il faudra allonger ce quai et lui jeter un pilier,

de manière à briser la mer de ce côté, et sur lequel on pourra placer un dépôt de combustibles pour les vapeurs venant de l'Océan, ou du Golfe, on aura le hâvre à la fois le plus sûr, le plus vaste, le plus commode et le moins dispendieux à compléter, vû le grand quai déjà construit, qu'il soit possible de trouver dans le bas du fleuve. [4]

Celui qui avait fait ces observations, avait cru bon de les faire approuver par 16 pilotes et capitaines de vaisseaux du fleuve St-Laurent.

M. Smith était convaincu qu'il y avait un très grand intérêt économique à la construction d'un port de mer à Rimouski. L'intérêt commercial était lié aux mines de fer de la côte nord. Avec l'exploitation des mines de fer cette industrie "amènera la navigation d'hiver qui la mettra en communication avec la voie ferrée construite jusqu'à Rimouski et fera alors l'exportation du fer, d'où une source de revenus considérables pour le chemin de fer projeté." (5)

Puis, sur les rivages du St-Laurent, s'élèvera bientôt la construction des vaisseaux en fer. Enfin, il a insisté sur la

nécessité d'un port de mer en communication avec le chemin de fer à cause des pêcheries de la côte nord et de celles du sud jusqu'à Gaspé.

Tout ce plaidoyer en faveur d'un port dans le Bas St-Laurent eût pour effet de faire présenter les requêtes au gouvernement fédéral.

Les premiers jalons furent posés en 1850, mais ce n'est qu'en 1854-1855 que le port était ouvert à la navigation, à la suite des démarches répétées et opiniâtres du député d'alors, M. Joseph-Charles Taché. Mais le quai à eau profonde favorisant l'arrêt des paquebots, ne devint une réalité que vers 1912. [6]

En exposant ainsi sa façon de voir les choses sur l'utilité du port de Rimouski, James Smith était venu en conflit avec les gens du Bic qui considéraient que l'emplacement de ce site était supérieur à celui de Rimouski.

Le Bic, suivant James Smith ne pourra jamais être un port de mer à cause des écueils qui avoisinent l'île du même nom. Le Bic, ajoute-t-il, dont l'aspect sauvage étonne l'imagination et fait l'admiration des voyageurs, ne saurait être qu'un lieu de repos et de contemplation pour le poète ou l'écrivain, ou de méditation pour le solitaire. [7]

M. J.B. Chamberland répliqua en faveur du Bic. Il publia une brochure en faveur d'un hâvre dans le Bas du fleuve. Cependant, c'est le capitaine Henry H. Bayfield, qui a apporté le plus d'arguments en faveur du Bic. Par contre, il disait aussi: qu'il ne croyait pas que les vaisseaux sans pilotes puissent passer entre l'île du Bic et la terre principale dans les temps brumeux à moins qu'ils ne soient très bien informés des lieux. (8) Le seul endroit où un grand vaisseau pourrait entrer, c'est "le petit bassin compris entre le Cap-Enragé, l'Islet Brûlé." (9) Là encore, la profondeur n'est pas suffisante et le fond est hérissé de nombreux rochers. M. Henry Bayfield semble plutôt vouloir recommander ce quai comme étant "un lieu sûr et commode pour les vapeurs et autres vaisseaux côtiers employés au transport des passagers et des produits de la campagne entre les paroisses d'en bas et Québec." (10) Mr. Bayfield ne semble donc pas avoir recommandé ces lieux pour un terminus de chemin de fer, mais plutôt pour le commerce local.

Ainsi, Bic n'eût jamais le port de mer qu'il espérait. Un quai fut construit par la suite par le gouvernement fédéral. On crut alors la cause gagnée, mais une violente tempête renversa ce quai peu après.

Marguerite Garon, étudiante
UQAR, Rimouski.

REFERENCES:

1. James Smith, **Hâvre de refuge. Rimouski vs Bic et Chemin de fer des Trois-Pistoles**, Québec, Des Presses de E.R. Fréchette, 1856, p. 3.
2. **Ibid.**, p. 7.
3. **Ibid.**, p. 8.
4. **Ibid.**
5. Mgr R. Ph. Sylvain, "Un défenseur du port de Rimouski: James Smith", dans **Le Progrès du Golfe**, 19 juin 1936, p. 3.
6. "Depuis cent ans, le port de Rimouski a pris de l'expansion", dans **Le Progrès du Golfe**, 16 juin 1954, p. 1.
7. R. Ph. Sylvain, **Op. Cit.**, p. 3.
8. Tiré de **The Intercolonial in connexion with a harbour at Rimouski**, Rimouski, The Printing Office of **La Voix du Golfe**, 1869, p. 8.
9. James Smith, **Op. Cit.**, p. 5.
10. **Idib.**, p. 6.

L'ILE VERTE,

Ceux qui déplorent les difficiles conditions de transport entre le Bas-Saint-Laurent et les autres régions du Québec ignorent probablement qu'il existe, au sein même de notre région, une population pour laquelle ce problème représente plus qu'une préoccupation occasionnelle ou saisonnière. En effet, pour les quelque cent vingt habitants permanents de l'Île Verte, située à mi-chemin entre Rivière-du-Loup et Trois-Pistoles, tout contact avec le monde extérieur est régi non seulement par le rythme des saisons, mais aussi par celui non moins impérieux des marées et par l'arbitraire des conditions météorologiques. Il s'ensuit un style de vie passablement différent de celui qu'on retrouve dans d'autres municipalités rurales pourtant peu éloignées géographiquement.

• Communications avec la terre ferme:

Les traversées au rythme des saisons.

Quelqu'un a dit fort justement qu'entre l'Île Verte et la terre ferme, "il y a trop d'eau ou pas assez": à marée basse, en effet, les battures des deux côtés s'assèchent presque complètement, rendant impossible toute communication par bateau. Il reste pourtant, à mi-chemin, un chenal d'environ une quinzaine de pieds de profondeur, dont l'existence a pour effet d'empêcher les traversées en voiture ou à pied (sauf parfois, lors des "grandes marées", alors qu'il est possible de passer à gué en un point bien précis).

C'est donc par bateau que s'effectuent les communications avec la terre ferme, d'avril à novembre du moins. La distance à franchir est d'un mille et demi entre le quai de la Rivière des Vases (terre ferme) et le "quai d'en haut" (de l'ouest) de l'Île; elle augmente à près de trois milles si l'on passe par les deux "grands quais" situés plus à l'est.

Mais le décalage dans l'heure des marées (environ une heure par jour) rend impossible tout système de traversier à heures fixes. La plupart des insulaires possèdent donc leur propre bateau, qui une goélette de vingt-cinq ou trente pieds, qui un chaland à fond plat, qui une embarcation à moteur hors-bord. On traverse pour son propre compte ou, moyennant rétribution, pour le compte des autres. En tout temps, l'heure et la durée du voyage obéissent aux impératifs de la marée: si on veut revenir de la même marée, on dispose d'au plus six heures pour effectuer la traversée aller-retour et pour voir à ses affaires à terre ferme; si ce laps de temps ne suffit pas, on peut choisir de "faire marée", c'est-à-dire de ne revenir qu'à la marée suivante, soit un voyage qui peut durer de 12 à 18 heures.

Paradoxalement, c'est souvent en hiver que les traversées causent le moins de problèmes aux insulaires. Une fois que le "pont de glace" est pris, l'Île se trouve alors reliée à la terre ferme et, pourvu qu'un froid suffisant maintienne la solidité de la glace, il est possible d'y passer en tout temps. Traditionnellement, ces traversées s'effectuaient en voiture à cheval; il en est encore parfois de même aujourd'hui, puisque l'unique route qui parcourt l'Île sur toute sa longueur n'est pas entretenue pendant l'hiver. Toutefois, depuis un certain nombre d'années, l'auto-neige et la motoneige ont fait leur apparition dans ce milieu qui, plus que bien d'autres, en avait un urgent besoin. De plus, lorsqu'une période de froid assez intense se produit sans entraîner de précipitation excessive de neige, les insulaires unissent leurs efforts afin d'ouvrir leur route à la circulation automobile et de pouvoir profiter d'un accès facile à la terre ferme.

La "période noire" se situe toutefois à l'automne et au printemps, lors du gel et du dégel du pont de glace. Ceux qui ont déjà assisté, sur place ou par le truchement de la télévision, à la course en canot du Carnaval de Québec, peuvent se faire une idée assez juste de la tâche qui attend alors les insulaires. Pendant deux ou trois semaines, parfois davantage, les glaces flottantes ou peu solides et le "frazil" (mélange plus ou moins épais de glace et d'eau) interdisent à la fois l'usage des



Il y a déjà un demi-siècle que les bateaux à moteur ont remplacé la navigation à voile à l'Île Verte. Cette photo d'un élégant yacht de plaisance remonte à 1918.

OU LA TYRANNIE DES MOYENS DE TRANSPORT

bateaux à moteur et de tout véhicule terrestre. Toute traversée devient alors une entreprise pénible et dangereuse; aussi ne s'y adonne-t-on qu'en cas d'extrême nécessité. La tâche consiste alors, pour deux ou plusieurs hommes, à trainer sur la glace fragile ou mouvante un canot souvent partiellement chargé de marchandises et même d'un ou deux passagers, et à sauter prestement à bord lorsque cette glace cède sous les pas, sans avertissement, ou lorsqu'il est possible de franchir une courte distance à l'aviron. Déjà ardues par beau temps, de telles traversées peuvent devenir presque inhumaines lorsque les intempéries s'en mêlent. Sans insister sur les inconvénients évidents du froid et du vent, signalons en particulier qu'une visibilité réduite peut présenter ici autant de dangers que pour les automobilistes sur la route: aucun risque de collision, certes, mais ce n'est ni le temps ni l'endroit pour s'égarer, ni même pour prolonger inutilement le trajet. Les hommes de l'île ont, pour la plupart, l'habitude de ce genre de traversées qu'ils considèrent, avec ce fatalisme caractéristique des gens bien enracinés dans leur milieu, comme une routine inévitable qu'il leur faut affronter deux fois par année; mais on imagine facilement ce que peuvent représenter de pareilles conditions de voyage pour des femmes, des enfants ou des vieillards ou, pis encore, pour des malades dont l'état exige une hospitalisation immédiate.

• Dangers et accidents

L'expérience a appris aux insulaires les moyens à prendre pour réduire au minimum les dangers de la traversée en toute saison. En premier lieu, l'influence des marées et des conditions météorologiques n'a plus de secrets pour eux: ils savent quand il vaut mieux s'abstenir de traverser ou quand il convient de prendre certaines précautions spéciales. Ils savent, par exemple, que les marées ont leur importance même en hiver, car elles peuvent affaiblir un pont de glace encore précaire. De plus, quelqu'un est habituellement chargé de baliser le chemin le plus sûr et de sonder régulièrement la résistance de la glace au moyen d'une lourde pince de métal. On sait alors s'il y a lieu d'éviter les charges trop lourdes, de modifier quelque peu le trajet prévu, ou même de traverser à pied plutôt qu'en voiture à cheval ou en véhicule motorisé. Pendant les mauvaises périodes de l'automne et du printemps, la seule précaution possible consiste à ne pas traverser inutilement; quand il faut le faire, on doit s'en remettre à son agilité, à sa résistance, à ses vêtements chauds et à une vigilance de tous les instants.

En été, par ailleurs, les dangers du transport par bateau ne sont pas plus considérables que n'importe où ailleurs: les courants les plus forts passent du côté nord de l'île, et les vents soufflent rarement assez fort pour soulever des vagues vraiment dangereuses; les bateaux, d'ailleurs, sont construits en fonction des conditions de la traversée. De plus, ayant toujours vécu au bord de l'eau, les insulaires acquièrent très jeunes l'art de "manoeuvrer" sans gaucherie ni imprudence à bord d'un bateau, d'une embarcation, ou sur un quai; leur réputation en ce sens fait d'ailleurs d'eux des marins très recherchés, qui obtiennent facilement des emplois dans la marine marchande ou sur les bateaux du gouvernement.

Il s'ensuit qu'en dépit des conditions difficiles, les tragédies ont été relativement rares. Il y a bien eu quelques noyades survenues lors de baignades ou de manoeuvres en canot autour des côtes de l'île: il s'agissait presque toujours d'enfants ou d'adolescents. Toutefois, si l'on en croit les souvenirs de gens assez âgés, les traversées en bateau, en canot ou en voiture à cheval n'auraient occasionné que de rarissimes tragédies, soit une ou deux peut-être au cours du dernier demi-siècle. Par contre, l'utilisation de véhicules motorisés pour les traversées hivernales ne semble pas offrir les mêmes garanties de sécurité: depuis 1970 seulement, deux motoneiges ont disparu sous la glace avec leurs conducteurs; plusieurs autres véhicules, y compris



[VOITURE A CHEVAL]

Des scènes comme celle-ci ont pratiquement disparu à l'île Verte. Pourtant, l'usage de la voiture à cheval s'y est prolongé nettement plus longtemps qu'ailleurs.

une ou deux autoneiges, ont subi le même sort alors que conducteurs et passagers l'échappaient belle. L'imprudence et l'inexpérience de certains conducteurs y serait, dit-on, pour quelque chose. Mais il faut aussi tenir compte du poids des véhicules, ainsi que de leur rapidité et de la soudaineté d'un tel accident; car il est aussi arrivé, dans le passé, que la glace cède sous le poids d'un cheval; mais on réussissait la plupart du temps à tirer l'animal de ce mauvais pas.

Par ailleurs, il va sans dire que les incidents moins graves sont monnaie courante, lors des traversées d'automne et d'hiver surtout: engelures, bains forcés, vilaines gripes attrapées à la suite d'une traversée difficile.

• Les transports dans l'île

L'impossibilité de communiquer directement avec la terre ferme a aussi influencé les modes de transport dans l'île même. Il importe d'abord de signaler que l'usage généralisé de la voiture à cheval s'y est maintenu beaucoup plus longtemps qu'ailleurs. Des témoignages et des photographies permettent d'établir qu'en 1932, monsieur Paul-Emile Roy, de Saint-Arsène, traversa son automobile à l'île Verte; c'est la plus ancienne preuve que nous possédons de la venue d'un véhicule motorisé dans l'île. Toutefois, il s'écoulera encore une bonne quinzaine d'années avant qu'un insulaire ne possède sa propre automobile. Demeurant à l'extrémité est de l'île, donc loin de l'église et des autres commodités du village, monsieur Jean-Charles Caron était particulièrement en mesure d'apprécier les avantages d'un moyen de transport rapide.

En 1949, un second véhicule motorisé, en l'occurrence un tracteur, arrivait à l'île dans des circonstances pour le moins originales. On s'attendait bien à voir les insulaires, dont la grande majorité vivaient surtout d'agriculture et de pêche, faire tôt ou tard l'acquisition de tracteurs; mais justement, celui-ci était la propriété d'un des rares insulaires à ne pas vivre d'agriculture. Ancien gardien de phare à la retraite, donc excellent mécanicien, monsieur Théobald Fraser qui, de plus, souffrait de troubles cardiaques, avait trouvé là un moyen de locomotion facile d'entretien pour lui, et dont la vitesse (si l'on peut dire!) convenait à la fois à son propre rythme et à celui de la circulation sur la route étroite de l'île. En d'autres termes, il utilisait son tracteur, avec une légère remorque ouverte, exactement comme l'on utiliserait une automobile ou une camionnette. Cependant, les cultivateurs de l'île, trop heureux de l'occasion, ne tardèrent pas à louer les services de monsieur Fraser et de sa précieuse mécanique.

En 1950, monsieur Freddy Lindsay, gardien du phare de l'Île, se procurait une "Jeep" à quatre roues motrices, détail indispensable à l'époque pour parcourir le mille et demi de chemin sablonneux qui relie le phare à la route principale. Depuis, les insulaires ont suivi l'exemple et acheté camions et automobiles. Aujourd'hui, presque chaque famille possède au moins un véhicule à moteur; plusieurs parmi les plus prospères ont même une automobile ou un camion, un tracteur et une autoneige ou une motoneige à l'Île, en plus d'un autre véhicule qui demeure à terre ferme et qui sert lorsqu'on traverse de ce côté.

Les étrangers se demandent souvent comment on s'y prend pour amener ces véhicules à l'Île. Evidemment, lorsque les circonstances s'y prêtent, la traversée sur le pont de glace demeure la solution la plus simple. Mais comme on ne peut compter là-dessus avec certitude, le transport s'effectue habituellement par bateau. Les premières traversées de ce genre furent laborieuses, bien sûr, à cause de l'absence d'installations adéquates aux deux quais de l'Île; il fallait trouver une plage ou un rocher dont la pente puisse faciliter l'opération. Le problème fut réglé lorsqu'on construisit un débarcadère au "quai d'en bas". Il faut quand même attendre une journée parfaitement calme et prévoir avec précision les heures d'embarquement et de débarquement: le bateau doit alors être au niveau du débarcadère.

On utilise habituellement un chaland à fond plat pour transporter une automobile à l'Île. En plus d'offrir l'avantage d'une grande stabilité sur l'eau (absence de roulis), ce type de bateau à devant carré se prête parfaitement à l'accostement au débarcadère. L'embarquement et le débarquement constituent, pour le conducteur, des manoeuvres de précision; car un véhicule de grosseur normale occupe à peu près totalement la superficie du pont du bateau. On est bien loin, évidemment, des énormes traversiers interrives: un chaland portant une automobile paraît grotesquement surchargé. (J'ai vu plus cocasse encore, dans des circonstances différentes: lors d'un déménagement, un jeune homme joua du Chopin sur un piano que l'on transportait sur un chaland de ce genre. P.S.: C'était par beau temps...). Quoi qu'il en soit, le procédé doit être au point, car il semble que l'on n'ait jamais eu à déplorer d'accident digne de mention lors de traversées de ce genre.

Trente ans après l'arrivée définitive de la première automobile à l'Île, les services de voirie n'ont pas évolué en proportion de la circulation. L'unique route n'est toujours pas pavée et, en certains endroits, ne permet même pas la rencontre de deux voitures; tout au plus a-t-on élargi certains tronçons à l'approche des périodes électorales. Un cantonnier entretient cette route en été, mais personne n'assure le déneigement en hiver; aussi la circulation automobile n'est-elle alors possible que lorsque les insulaires s'entendent pour fournir un effort commun, quand il n'y a pas trop de neige.

• Conséquences de l'isolement

Les contraintes et restrictions imposées par la traversée ont engendré, au fil des années, des coutumes particulières qui contribuent au caractère original de la population de l'Île Verte. On note d'abord une pénurie marquée de services de toutes sortes: pas de prêtre résidant depuis 1970 (on peut toutefois compter sur un desservant), pas de police ("on se connaît tous, donc on n'en a pas besoin"), pas de pompiers, et surtout pas de médecin; ce n'est qu'en 1944 qu'une infirmière vint pour la première fois s'établir à l'Île. Dans certains cas critiques (maladie grave, impossibilité prolongée de traverser), des hélicoptères ont dû assurer les services d'urgence. Le courrier est distribué trois fois la semaine, et son transport, effectué avec une régularité remarquable si l'on tient compte des circonstances, a donné lieu à des traversées épiques. On ne trouve pas non plus de loisirs organisés, d'où l'habitude de traverser au moindre

prétexte pour aller profiter de certaines distractions à terre ferme.

Le transport des denrées, dans un sens ou dans l'autre, subit aussi certaines contraintes. Au printemps, pendant la période d'abondance du poisson, il arrive qu'une partie du produit de la pêche se perde, faute de pouvoir le traverser et le vendre à temps. Par ailleurs, il y a presque toujours eu une petite épicerie à l'Île, parfois deux, mais jamais de magasin de quelque importance. Par conséquent, à l'approche des mauvaises traversées d'automne, période dont la durée est toujours aléatoire et englobe parfois le temps des Fêtes, le besoin de s'approvisionner donne lieu à des scènes fort pittoresques: il est tout à fait courant de voir un insulaire revenir de la terre ferme avec un sac de farine de cent livres, une égale quantité de sucre, des conserves et des biscuits par caisses entières.

Mais les problèmes les plus graves posés par l'isolement se situent au niveau de la mobilité de la population. En premier lieu, les pêcheries et les terres assez peu productives ne suffisent à faire vivre qu'un nombre limité de familles. Il n'est évidemment pas question de vivre à l'Île tout en travaillant à terre ferme; même les marins originaires de l'Île préfèrent s'établir dans les municipalités avoisinantes ou encore à Québec, afin de pouvoir rejoindre plus rapidement leur famille lorsqu'ils quittent leur bateau.

De plus, le droit des enfants à l'éducation se trouve gravement compromis: l'école de l'Île (il y en a déjà eu trois) n'offre que le cours primaire, et le prolongement des études à l'extérieur occasionnerait des coûts de pension que peu de familles peuvent se permettre. A cause de leur situation particulière, les enfants de l'Île sont dispensés de la fréquentation scolaire obligatoire au niveau secondaire, mais ce n'est guère une solution. Par ailleurs, les rares jeunes qui poursuivent leurs études se condamnent pratiquement à quitter l'Île définitivement, puisqu'ils n'y trouvent pas de débouchés à la mesure de leur compétence. Quant aux jeunes filles, la plupart d'entre elles vont travailler à l'extérieur et, plus souvent qu'autrement, prennent mari et pays dans leur milieu d'adoption. Ajoutons à ce tableau inquiétant l'exode récent des personnes âgées vers une vie plus facile, et l'on comprend pourquoi la population de l'Île a diminué des deux tiers depuis un demi-siècle.

Malgré tous ces problèmes, les insulaires vivent heureux, bien enracinés qu'ils sont dans leur coin de terre et leur style de vie bien à eux, entourés de gens qu'ils connaissent depuis toujours, et à l'abri -- pour le moment du moins -- des bouleversements sociaux. Demeureront-ils indéfiniment tributaires de leurs laborieuses communications avec le monde extérieur? En dépit des apparences, c'est la question que se sont posée, depuis deux ou trois décennies déjà, ceux d'entre eux qui ont tenté de sensibiliser les centres de décision à la nécessité d'une jetée reliant l'Île Verte à la terre ferme. Les arguments; on le voit, ne manquent pas; on y a ajouté l'attrait touristique de l'Île, que la réalisation d'un tel projet ne manquerait pas de mettre en valeur. Une corporation fut même fondée à cet effet sous la direction de l'abbé Jean-Louis Michaud, curé de la paroisse dans les années 1960. Certaines réserves ont été émises: on a prétendu que "l'Île Verte avec une jetée ne serait plus une île", et qu'elle perdrait son cachet unique, sa tranquillité et son équilibre écologique. Ces dernières années, son sort a été fortement relié aux hypothèses et aux incertitudes entourant le port de Gros-Cacouna.

Il est trop tôt pour prédire ce que l'avenir réserve à l'Île Verte. Quoi qu'il en soit, les insulaires attendent patiemment, avec cette saine philosophie de gens qui vivent en harmonie avec le milieu qui les a façonnés. Souhaitons seulement, pour la richesse de toute une région, que les prochains développements ne détruisent ni ce coin de terre paradisiaque, ni la petite société sympathique et trop mal connue qui l'habite.

Charles LINDSAY,
CEGEP de Rimouski.



Herménégilde Lepage décédé le 4 nov. 1937 à 84 ans.

Il convient de signaler un événement unique dans l'histoire de Rimouski et du Bas St-Laurent: le centenaire de la Maison H.G. Lepage, fondée il y a 100 ans par Monsieur Herménégilde Lepage et toujours entre les mains de la même famille depuis trois générations.

Le fondateur, Herménégilde Lepage fut une figure dominante de sa génération et j'emprunte ici le témoignage rendu par le directeur du Progrès du Golfe, lors du décès de ce noble citoyen le 4 novembre 1937. Et je cite:

"Herménégilde Lepage naquit à Rimouski le 20 décembre 1853. En 1876 il fonda en société avec Jean Bte Larrivée, le magasin qui porte encore son nom, au coin des rues de la Cathédrale et St-Germain et dont il demeura seul propriétaire, lors de la dissolution de la Société "Lepage et Larrivée" en janvier 1885. Conseiller et échevin à plusieurs reprises, il fut maire de la ville de Rimouski en 1914, puis de 1917 à 1919, marguillier en 1899, et commissaire d'écoles en 1924-25. Il fut à la fois président et trésorier de la Confrérie St-Germain de la Saint-Vincent de Paul pendant 40 ans..."

Et dans un autre article du même journal, voici d'autres notes: "... modeste par tempérament, affectionnant la vie paisible, négociant intègre, consciencieux et soucieux de la bonne réputation de sa maison dont il assura la solidité et qui résista à toutes les crises économiques".... "siégea 26½ ans au conseil municipal. Excellent chrétien, bienfaiteur des oeuvres charitables et paroissiales, il mérita d'être fait par le Souverain Pontife chevalier de St-Grégoire le Grand". Un des fondateurs de la Chambre de Commerce, il en fut élu le premier président....

Herménégilde Lepage laissait son épouse, deux filles religieuses Ursulines, Mère Marie du Sacré-Coeur (Catherine) et Mère Ste-

Trois générations de commerçants, trois générations de maires.

Jeanne de Chantal (Marthe), un fils Martin J. Ses petits enfants Le Dr Victor, Paul, Milles Ursule et Léa.

Trois générations de marchands! Une couple d'années avant sa mort, alors qu'il devait avoir 82 ans, il abandonna la direction de son commerce à son fils Martin J. qui suivit les traces de son père. Mais ce dernier, né le 19 octobre 1881, décéda en janvier 1947 alors qu'il avait encore de longues années devant lui. Et ce fut la troisième génération en la personne de Paul qui prit le lourd héritage.

Le premier magasin construit par Herménégilde Lepage était assez imposant pour l'époque si l'on en juge par la photo. Il y a quelques années, c'était le seul et grand magasin général de la région. On y trouvait de tout: vêtements pour femmes, hommes, enfants, lingerie à la verge, chaussures, épicerie avec tout ce qu'il y avait dans le temps, ferronnerie, plomberie, meubles, moulées, charbon (les maisons importantes étaient chauffées avec ce combustible et les autres au bois), etc... etc.

Oui, trois générations de marchands et aussi trois générations de maires. Martin J. Lepage siégea presque aussi longtemps que son père au conseil municipal et comme son père il fut élu maire à deux reprises. Le troisième, le Docteur Victor Lepage, fut maire durant quelques années. Il y aurait tout un livre à écrire sur cette famille et je laisse à un historien le soin de préparer ce travail.

J'ajoute que ces dignes descendants du premier seigneur Lepage ont laissé leur marque dans la région pendant cent ans. Leur commerce fut florissant et ils ont eu la sagesse et l'habileté de s'entourer de collaborateurs et de commis d'un dévouement et d'une honnêteté à toute épreuve.

Puisse cette maison de commerce continuer à rayonner dans la ville durant de longues années. C'est le souhait que je forme à l'aube du deuxième siècle.

Marie-Ange Caron



Photo du premier magasin Lepage. En arrière un agrandissement construit plus tard.

Prix: \$1.50

