

## CHAPITRE XXV

### PAROISSES DETACHEES DE MATANE

Du territoire de la mission de Matane, qui s'étendait en 1845 de la rivière Tartigou jusqu'à Ste-Anne des Monts, bien des paroisses ont été détachées petit à petit. Je donnerai ici quelques détails et notes historiques sur chacune d'elles.

#### **STE-ANNE DES MONTS**

Desservie d'abord par M. J.-Bte Côté, premier curé à Matane de 1845 à 1848, on ouvre des registres à Ste-Anne des Monts en 1848. Monsieur Boucher et ses successeurs à Matane durent desservir Ste-Anne, Cap Chat et toute la côte en descendant, jusque vers 1861.

Toutefois, M. Esdras Rousseau qui fut curé de Matane de 1860 à 1864, apparaît comme curé de Ste-Anne des Monts de 1854 à 1858 dans Allaire. ("Dictionnaire du clergé canadien")

Sainte Anne fut assignée comme patronne à cette paroisse, dit-on, par les premiers habitants en souvenir de leur paroisse d'origine, Ste-Anne de la Pocatière. Le nom complet est Ste-Anne des Monts Notre-Dame.

En 1863, la paroisse fut érigée canoniquement.

#### **CAP CHAT**

La paroisse de St-Norbert du Cap Chat est érigée canoniquement en 1854, et on y ouvre des registres à partir de cette date.

#### **ST ULRIC**

Dans le dictionnaire topographique sur la province du Bas

Canada de Joseph Bouchette, publié à Londres en 1831, nous trouvons une description du canton Matane. Bouchette dit qu'il n'y a aucun établissement dans ce canton à cette date, et il signale qu'il y a pourtant à l'embouchure de la Grande Rivière Blanche un excellent site pour un moulin, d'autant plus que ce territoire contient environ 55,556 acres de terrain boisé non encore concédé.

Quelques années après, par proclamation du 15 décembre 1834, le canton était érigé. Un peu vers le même temps —

Mgr M. Belzile dans ses notes dit : le 15 décembre 1834, puis le "Bulletin des Recherches Historiques" (1911-12) dit : le 15 décembre 1832

— "le gouvernement par Lettres Patentes, concédait sous la forme allodiale au Lieutenant Andrew Paterson, les lots 15, 16, 17, 18, 19 et 20 du rang de la mer; ces lots étaient de chaque côté de la rivière, trois à l'ouest et les autres à l'est. Chaque lot ayant une largeur de huit acres sur une profondeur de deux milles à l'ouest et de plus d'un mille à l'est. Le tout formait un fief de trois milles d'étendue, ayant une largeur de deux milles sur une profondeur moyenne d'un mille et demi. De plus, il était concédé au même, les lots 1 et 2 du premier rang, et les lots 22 et 23 du quatrième rang; ce qui, ajouté aux six premiers lots, formait une superficie d'environ cinq milles".

"A quel titre ce lieutenant a-t-il obtenu ces lots ? par achat ordinaire ? ou gratification militaire ? nous n'avons pu le savoir. Il ne paraît pas que le lieutenant Paterson ait fait une exploitation quelconque de ce fief. Ce Paterson ou Patterson est probablement un descendant de John, lieutenant de l'armée de Wolfe, qui s'établit à Gaspé en 1764 et y fit souche (27 p. 108).

"Des Lettres Patentes du 4 janvier 1839 pour les lots 13, 15, 16, 19 et 20 du deuxième rang et les lots 9, 11, 12, 13, 14, 15 et 30 du 3e rang auraient été données aux héritiers de feu Louis-Claude (?) Gauvreau.

"En 1869, les héritiers Gauvreau paraissent encore possesseurs des lots 15, 16, 17, 18, 19 et 20 patentés en 1834 au Lieutenant Paterson.

"En 1842 et 1843, M. Ulric Tessier, avocat de Québec, et membre du Parlement Provincial pour Portneuf avec M. Narcisse Faucher, aussi avocat de Québec, acquièrent de la succession Gauvreau le fief déjà concédé à la Rivière Blanche dans le canton Matane,

"Par Bail le 26 janvier 1846, ce terrain de Tessier était loué à Messieurs Tilston, Routh et Lemesurer, marchands de Québec. M. Lemesurier construisit un moulin à scie au pied de la chute, la même année. C'était un moulin à châsse, c'est la scierie mécanique la plus rudimentaire puisque c'est simplement la scie de long actionnée par l'eau. Ce pouvoir cependant ne se fatigue pas. En outre l'eau donne à la scie dans un même temps un bien plus grand nombre de va-et-vient que les bras de l'homme.

"Avec le moulin à châsse on attaquait le billot en vue d'une pièce de commerce et les levées ou croutes, quelque'épaisses qu'elles fussent, étaient jetées au rebut. Il y en avait des monceaux aux alentours du moulin.

Les premiers colons arrivèrent à la Rivière Blanche vers 1845. Les premiers noms que l'on y trouve sont les suivants : Antoine Roy dit Desjardins; Dominique Bouchard, J.-B. Beau-lieu, Joseph-Henri Simon, Simon Ouellette, Jean Courcy, Vilbon Gosselin, Edouard Lizotte, Auguste Lamontagne, Martial Courcy, Jean Léveillé, Simon Michaud, Joseph Miville-Deschênes, tous colons; puis Barthélemy Lavoie, André Landry, Guillaume Lévesque, journaliers; enfin François-Romain Pelletier, menuisier.

"Avec l'ouverture du chemin du roi en 1850, d'autres colons affluèrent à la Riv. Blanche.

"Le curé Boucher, de Matane, venait donner la mission de temps à autre. Il disait la messe dans une maison appartenant à M. Joseph Desrosiers.

"Le 20 novembre 1856, M. Tessier demande à l'Evêché de Québec ce qu'il advient du terrain qu'il a donné près de la Rivière Blanche pour y construire une chapelle. La réponse vint en 1858, lorsque Mgr Baillargeon autorisa la construction de la première chapelle dédiée à St-Ulric. M. Boucher fut chargé de surveiller les travaux. La chapelle avait 45 pieds par 33. Elle fut mise sous le vocable de St-Ulric en l'honneur de l'honorable juge Ulric-J. Tessier, possesseur du fief conjointement avec M. Narcisse-C. Fauché et donateur du terrain de la chapelle. En 1860, le curé de Baie des Sables, devint desservant de Riv. Blanche, jusqu'en 1868. Le 22 septembre 1868, l'abbé Antoine Cyprien Lebel fut nommé premier curé de St-Ulric.

"L'érection canonique date du 17 février 1869. L'érection civile du premier juin de la même année".

L'ancienne chapelle de St-Ulric fut démolie et les matériaux ont servi à construire la première chapelle de St-Léandre. (Les citations que nous venons de faire sont extraites des notes de Mgr Médard Belzile, ancien curé, sur la Rivière Blanche).

## STE FELICITE

Vers 1855, il était question de construire une chapelle à Ste-Félicité. Dans une lettre, M. Boucher, curé de Matane, parle de la Pointe Longue comme site et demande aux gens d'y apporter un voyage de pierres de temps à autre en prévision de la chapelle à venir. Ste-Félicité est desservie comme mission, de 1857 à 1864, par Matane.

Le 25 janvier 1858, M. Boucher reçoit une procuration aux fins d'accepter un terrain pour la chapelle à la Pointe au Massacre, cette fois.

En 1858, le 24 février, l'évêque de Québec adresse une lettre pastorale aux habitants du Township St-Denis. Il fixe définitivement le site de la future église à la Pointe au Massacre. Le 29 mars, M. François Tremblay cède à la Corporation Episcopale un terrain dans le canton St-Denis. Le 30 mai, cinq habitants prétendent que le terrain de la Pointe au Massacre ne convient pas pour y bâtir une église en pierre.

La discussion fut assez acerbe au sujet du site de l'église. Les uns la voulaient à la Pointe au Massacre; mais ceci, au jugement de l'évêque de Québec, compromettrait à tout jamais la possibilité d'une paroisse au Petit Matane. Monsieur Ulric Rousseau, qui succéda à Monsieur Boucher en 1859, comme missionnaire résidant à Matane, ayant opté pour le site de l'église à la Pointe Longue au lieu de la Pointe au Massacre où elle est actuellement. Mais Mgr l'Evêque lui écrivit une lettre de blâme disant qu'il avait manqué de prévisions et que son choix ne tenait pas compte d'une église plus tard au Petit Matane. Il fut rappelé peu après. C'est M. Esdras Rousseau, son frère, qui lui succéda de 1860 à 1863. Puis vint M. Audet qui, comme curé de Matane, desservit encore la mission de Ste-Félicité de 1863 à 1864. Cette année-là on ouvrit les registres, et peu de temps après arriva le premier prêtre résidant, le Révérend Antoine Chouinard.

Le 1er janvier 1866 fut organisée la municipalité du canton de St-Denis. Le 28 décembre 1869 eut lieu l'érection canonique en paroisse. Puis le 25 juin 1870, l'érection civile de la municipalité de Ste-Félicité.

## LES GROSSES ROCHES

Depuis longtemps il y a une chapelle aux Grosses Roches. Elle est sous le vocable des saints Sept-Frères, martyrs, et enfants de sainte Félicité.

L'endroit fut tour à tour desservi par les curés et vicaires

de Ste-Félicité et des Méchins. Il y a un prêtre résidant aux Grosses Roches depuis près de dix ans.

### **ST-EDOUARD DES MECHINS**

Cet endroit fut desservi par un missionnaire résidant de 1880 à 1911. L'érection canonique eut lieu le 1er mars de cette année-là, et l'érection civile le 19 mai suivant. Les registres y sont ouverts en 1880.

Le canton Dalibaire avait été érigé le 16 août 1866. Il fut ainsi nommé en l'honneur de l'un des premiers directeurs de la Compagnie des Indes Occidentales, un M. Dalibaire ou Dalibert.

Le 1er janvier 1878 fut érigée la municipalité des cantons unis de Dalibaire et de Romieu. Le nom du canton Romieu, érigé le 25 juin 1864, lui vient d'un ancien fonctionnaire sous la domination française.

La pauvreté des Méchins dans les années 1880 était extrême. Lorsque le curé Louis-Côme Lavoie y arriva, il trouva la porte de la chapelle attachée avec une corde; quantité de femmes et surtout d'enfants étaient habillés de sacs de sel (41).

### **LES CAPUCINS**

Cette mission fut fondée vers 1865 et la chapelle mise sous le patronage de Saint-Paul. Desservie d'abord par le curé du Cap Chat, elle le fut à partir de 1885 par les curés de St-Edouard des Méchins.

La vieille chapelle en bois qui date d'environ 80 ans, existe encore, mais une nouvelle église en matériaux incombustibles et un presbytère ont été construits vers 1937. Un prêtre y réside maintenant.

### **ST-LUC**

Cette paroisse est située dans le canton Tessier. Elle fut desservie par les curés de Matane par voie de mission de 1884 à 1890. Cette année-là, le premier prêtre résidant, le Révérend Georges Gagnon, fut nommé, et on ouvrit les registres. L'érection canonique date du 7 octobre 1903 et l'érection civile du 1er mars 1904. La municipalité du canton Tessier avait été érigée le 1er janvier 1880.

Une première chapelle fut construite vers 1884 sur le lot 22 du 2ième rang du canton Tessier à 6 milles de Matane. Monsieur le curé Ernest St-Pierre la remplaça par une belle église en pierre sise un peu plus au sud.

La paroisse fut mise sous le patronage de saint Luc en l'honneur du chanoine Luc Rouleau, ancien curé de Matane, qui aida la colonisation de la paroisse à ses débuts.

### **ST-LEANDRE**

Cette paroisse détachée en partie du territoire de St-Ulric de la Rivière Blanche est sise dans le canton Matane. Les registres s'ouvrent en 1901. Elle est desservie par voie de mission par les curés de Rivière Blanche de 1900 à 1906, alors qu'arrive le premier prêtre résidant, le Révérend J.-Ernest St-Pierre. Avant 1900 et pendant quelques années, le curé de St-Ulric allait de temps en temps dire la messe au quatrième rang dans la maison d'Alexandre Levasseur.

L'érection canonique a lieu le 24 août 1911 et l'érection civile le 24 janvier 1912. La municipalité de paroisse est érigée le 30 mars 1912.

Saint-Léandre fut donné comme patron à cette paroisse en l'honneur du premier marguillier, Léandre Bernier, qui avait été également un des premiers colons.

Un paroissien du début et des plus zélés, qu'il convient de mentionner, fut M. Alexandre Levasseur, connu sous le sobriquet de la bonne Sainte-Anne, ce qui n'était pas de mauvais augure.

C'est en 1903, que M. le curé P.-C. Saindon de St-Ulric, décida de construire le presbytère.

### **ST-ADELME**

Située dans le canton St-Denis, cette paroisse fut ouverte vers 1928. On y construisit d'abord une chapelle-école sous le vocable de saint Adelme, puis une chapelle définitive. Le premier desservant fut le Révérend Jean-Bte Langlais, de 1930 à 1937. St-Adelme a aujourd'hui, grâce au dévouement et à la piété de son curé, l'abbé Euclide Dubé, une fort gracieuse petite église.

### **ST-JEAN DE CHERBOURG**

Cette colonie fut ouverte en 1937. Le Révérend Alfred Bérubé s'y rendit comme premier missionnaire à travers la forêt, mais comme il n'y avait pas de chemin, il dut quitter dans l'hiver, la tâche n'étant pas tenable. L'année suivante, en 1938, le Révérend Albert Morin fut nommé desservant, et depuis lors il a fondé et présidé à l'admirable développement de cette colonie.

### **ST-THOMAS DE CHERBOURG**

Cette mission est sise moitié dans le canton Cherbourg, moitié dans le canton Dalibaire. Les premiers colons y arrivèrent en 1936. Desservie d'abord par le prêtre résidant des Grosses Roches puis par le missionnaire de St-Jean, le premier prêtre résidant fut l'abbé Camille Lachance en 1940. Il y fit du gros

travail en y construisant une chapelle et un presbytère qu'il n'eut pas toutefois le temps de terminer. M. l'abbé Joseph Lévesque arriva à St-Thomas comme deuxième desservant en 1942. Avec son entrain bien connu, il eut tôt fait de compléter les constructions. Il ajouta une salle paroissiale et construisit et organisa une magnifique école au village avec deux classes où se donne même la deuxième année, chose sans précédent dans une colonie. Il s'employa en outre à redresser la route de front au village et à faire l'enlignement des nouvelles constructions, autant que possible. Aussi la belle apparence de ce petit village est déjà remarquable.

L'ouverture des deux missions de Cherbourg ayant suivi de près la canonisation des martyrs d'Angleterre, John Fisher et Thomas More, ces deux saints furent donnés comme titulaires aux deux missions.

### **ST-PAULIN**

Située en arrière des Méchins et des Capucins dans le canton Romieu, St Paulin est déjà une colonie prospère sous l'habile direction de son premier missionnaire, M. l'abbé Jean-Paul Deschênes. Une chapelle, un presbytère et une bonne école y sont déjà construits. Le sol semble de bonne qualité.

### **ST-RENE GOUPIL**

Cette petite paroisse est sise au bord de la Grande rivière Matane, à 18 milles en amont. Elle grimpe sur les deux berges et s'y étend. Le titulaire est saint René Goupil, un des martyrs canadiens.

On commença d'abord par aller dire la messe de temps à autre au Pont Rouge situé à environ un mille et demi plus haut que la chapelle actuelle. Puis on choisit le site présent qui fut gracieusement donné par M. François Gagnon (petit François). Un vicaire de Matane, l'abbé Philippe Desbiens, en 1936, se vit confier l'organisation de cette mission tout en résidant au presbytère de Matane. Il eut bientôt un successeur dans la personne de l'abbé Adélarde Ouellet, avec résidence à St-René. L'abbé Ouellet construisit la chapelle et le presbytère. Malheureusement dans l'hiver 1940 le presbytère fut incendié. Cependant, on se mit aussitôt à le reconstruire.

En 1941 l'abbé Albert Dastous fut nommé deuxième desservant de St-René. Depuis lors, la chapelle a été restaurée, le presbytère fini avec goût, et on a même ajouté une belle école et un dispensaire. Le village se développe tout autour. Il est remarquablement propre et il fait beau voir des hauteurs d'alentour ce petit hameau aux couleurs vives au fond du vert vallon.

### ST-NIL

Les premiers colons vinrent s'établir dans les 9ième et 10ième rang du canton Tessier, en 1936. Ils venaient pour la plupart de St-Ulric de la Rivière Blanche. Ils furent desservis tout d'abord par le curé de St-René, puis en 1942 l'abbé Honoré St-Pierre fut nommé premier missionnaire résidant.

### ST-VICTOR

St-Victor n'est pas encore une paroisse canoniquement organisée. Elle est desservie depuis 1931 par la cure de Matane. On lui assigna comme patron saint Victor, en l'honneur du chanoine Victor Côté, curé de Matane, qui présida à la construction de l'église.

Comme nous l'avons vu ailleurs, dès 1829 on hésitait déjà pour savoir si l'on devait laisser la chapelle de la mission de Matane au Grand Matane ou construire au Petit Matane. Les familles étaient beaucoup plus nombreuses à ce dernier endroit qu'au premier. A sa visite pastorale de 1833 cependant, Mgr l'évêque de Québec, après examen des lieux et de la situation, trancha définitivement en faveur du Grand Matane, alléguant qu'à cause de la rivière du Grand Matane le développement d'importance futur se ferait incontestablement sur les bords de celle-ci.

Le 15 août 1855, alors que par une lettre pastorale du 25 juillet, il avait été décidé de l'emplacement de la nouvelle église en pierre au Grand Matane, les gens du Petit Matane faisaient de nouveau une pétition pour obtenir que l'église soit bâtie chez eux. Ce fut sans succès.

Le 16 février 1881, comme il était question de faire des réparations ou de reconstruire à neuf l'église endommagée par la foudre quelques années auparavant, une requête fut envoyée à l'Evêché de Rimouski, demandant l'érection d'une paroisse entre St-Jérôme et Ste-Félicité.

Enfin en 1931, on construisit l'église de St-Victor du Petit Matane sur un terrain donné par François Marquis. Depuis, les citoyens attendent toujours qu'on leur donne un curé. La question des limites reste en suspens, mais il semblerait normal que les limites de la paroisse aillent des Ecorchis jusqu'à la limite est de la seigneurie de Matane, donnant ainsi une distance d'environ deux milles et demi de chaque côté de l'église.



L'ÉGLISE SAINT-VICTOR DU PETIT MATANE

---

La bénédiction de la pierre angulaire de l'église de St-Victor eut lieu le 19 juillet, et la bénédiction de l'église, le 18 décembre 1931.

C'est une belle construction aux lignes gothiques. L'extérieur est lambrissé en brique rouge, mais l'intérieur n'est pas encore terminé.

La cloche du Petit Matane fut la première du Cap St-Ignace. Elle fut descendue du clocher du Cap à la démolition de la vieille église en 1879 et alla à Ste-Apolline sur le chemin Taché pour venir de là chez Morissette à Québec. On en fit l'acquisition pour le Petit Matane au prix de \$200.00. Cette cloche sonna au Cap le baptême d'Edouard Bernier, régistrateur et citoyen de Matane depuis 1880.

**LISTE DES CURES ET DESSERVANTS DES PAROISSES  
DETACHEES DE MATANE**

**STE-ANNE DES MONTS**

P. S. Vallée, desservant  
 ....puis curé, 1861-1865  
 M. R. Bilodeau, 1865-1870  
 J. O. Soucy 1870-1878  
 J. J. Auger 1878-1883  
 Th. Gravel 1883-1891  
 J. B. A. Bélanger 1891-1893  
 J. H. Lavoie 1893-1894  
 A. A. Soucy 1894-1898  
 J. Alf. Pérusse 1898-1909  
 F. X. Lebel 1909-1917  
 J. A. Rioux 1917-1923  
 P. Veilleux 1923-1932  
 J. Chenard 1932-.....

**CAP CHAT**

Ls N. Bernier 1862-1867  
 J. O. Drapeau 1867-1869  
 A. A. Marcoux 1869-1870  
 J. O. Soucy 1870-1871  
 L. Arpin 1871-1874  
 P. Moreault 1874-1882  
 A. Lacasse 1882-1886  
 J. H. Lavoie 1886-1889  
 L. D'Auteuil, dess. 1889-1890  
 P. C. Saindon 1890-1898  
 E. Dufour 1898-1911  
 J. A. St-Laurent,  
 dess. 1911-1912  
 Oct. L. Caron 1912-1942  
 G. Cassivy 1942-.....

**RIVIERE BLANCHE**

Cyprien Lebel 1868-1872  
 Joseph-Octave Drapeau  
 1872-mort 2 avril 1897  
 Jos.-Henri Lavoie 1897-1901  
 P. C. Saindon 1901-1916  
 Médard Belzile  
 (Mgr) 1916-1929

Ch. Borromée

Beaulieu 1929-1933  
 Joseph-Wilfrid  
 Dionne 1933-1940  
 Charles Charette 1940-1943  
 Ls-Philippe Berger 1943-.....

**ST-LUC**

Desservie par les curés  
 de Matane de 1878 à 1890  
 Georges Gagnon 1890-1896  
 Eugène Pelletier 1896-1899  
 F. X. Lebel 1899-1909  
 J. Ernest St-Pierre 1909-1921  
 Jos. Thomas Fortin 1921-1922  
 Jos. Art. Langlois 1922-1925  
 Amédée Rioux 1925-1933  
 Ls-Joseph Lavoie 1933-1945  
 David Roussel 1945-.....

**ST-ADELME**

Jean-B. Langlais  
 Euclide Dubé

**ST-JEAN DE CHERBOURG**

Alfred Bérubé  
 Albert Morin

**STE-FELICITE**

Antoine Chouinard 1864-1866  
 J. O. Perron 1866-1870  
 L. Rouleau 1870-1871  
 L. N. Bernier 1871-1874  
 M. Roberge 1874-1886  
 P. C. Audet 1866-1888  
 M. Prémont 1888-1894  
 J. H. Lavoie 1894-1897  
 L. S. Arpin 1897-1899  
 J. F. A. Lavoie 1899-1900  
 P. C. Saindon 1900-1901  
 Geo. Gagnon 1901-1917  
 J. A. D'Amours 1917-1933  
 Adhémar Gagnon 1933-1942  
 Pierre Sirois 1942-.....

**GROSSES ROCHES**

Alfred Morin  
Lazare Lebel  
André-Albert St-Laurent

**LES MECHINS**

Louis Paquet	1880-1882
L.-C. Lavoie	1882-1885
L. D'Auteuil	1885-1889
Fabien Gauthier	1889-1890
J.-A. Fortier	1890-1891
J.-E. Pelletier	1891-1892
A. Duval	1892-1893
J.-B. Ruest	1893-1895
F.-X. Dumais	1895-1902
L.-F. Côté	1902-1908
J.-E. Matte	1908-1911
L. D'Auteuil	1911-1914
Jos. Langlois	1914-1922
J.-Félix Jean	1922-.....

**LES CAPUCINS**

Pacifique Roy  
Léopold Côté  
J.-Bte Morin  
P. Etienne Michaud

**ST-LEANDRE**

Ernest St-Pierre	1906-1909
Pierre Banville	1909-1910
Jos. Philippe Pelletier	1910-1912
Onésime Rioux	1912-1916
J. Philiat L'Italien	1916-1921
Albino Langlois	1921-1929
Charles-Hector Lepage	1929-1942
Louis-Philippe Anctil	1942-.....

**ST-RENE COUPIL**

Ls-Philippe Desbiens  
Adélard Ouellet  
Albert Dastous

**ST-NIL**

Honoré St-Pierre

**ST-THOMAS de CHERBOURG**

Camille Lachance  
Joseph Lévesque

**ST-PAULIN**

Jean-Paul Deschênes



AU CENTRE DE L'AVENUE SAINT-JEROME



UN BARRAGE SUR LA RIVIERE



UN GARAGE

## CHAPITRE XXVI

### **ECOLLES, COUVENT, HOPITAL, etc.**

La première maison d'école dont on ait gardé le souvenir à Matane, occupait en 1845 un emplacement sur la rue principale, celui de la propriété actuelle d'Adéodat Bernier (ancienne maison de Philippe Bilodeau) No 121, ave St-Jérôme. L'arrière de cette maison est l'ancienne école. Le regretté Mgr F.-X. Ross, évêque de Gaspé, a fréquenté la classe modèle dans cette école durant une couple d'années.

La deuxième école fut construite en 1896 ou 1897 sur l'emplacement actuel du bureau de poste, mais un peu plus près de la rivière. Cette école fut incendiée en 1910. Les classes, jusqu'à la construction de l'Académie St-Antoine, se tinrent dans la grande maison de Félix Desrosiers, incendiée depuis. Cette maison était située à l'arrière de l'ancien Palais de Justice.

### **ACADEMIE ST-ANTOINE**

L'Académie St-Antoine de Matane fut construite par la municipalité scolaire du village en 1911 et terminée en 1912. L'ouverture des classes s'y fit à l'automne de 1912 et la bénédiction en fut faite en novembre par Son Excellence Mgr Blais. A cette occasion, Monseigneur fit don à l'Académie de toute une série de cadres de belles dimensions et contenant d'aussi belles images.

Les cours furent donnés cette année-là par des institutrices. Mademoiselle Ratté (Herméline) avait la classe supérieure et la direction de l'école. (L'auteur était au nombre des élèves de Mlle Ratté).

L'année suivante, l'école fut confiée aux Révérends Frères-de-la-Croix-de-Jésus de Rimouski. Cette communauté ayant été dissoute en 1921, un instituteur laïque, M. Lucien Gagnon, ac-



L'ACADEMIE SAINT-ANTOINE

tuellement inspecteur d'école de la région de Matane, et quelques maîtresses, furent chargés de l'enseignement.

Ce collège, depuis septembre 1927, est sous la direction des Frères du Sacré-Coeur. Ils y furent appelés par M. le chanoine Victor Côté, curé.

### COUVENT

Le couvent de Matane a été fondé en 1883 par M. Laurent-Nazaire Blais, négociant et frère de la Révérende Mère St-Joseph, la quatrième des fondatrices du Bon-Pasteur de Québec. En mourant, en 1882, M. Blais avait légué ses biens aux Soeurs du Bon-Pasteur, moyennant certaines redevances et conditions dont la première était l'établissement d'un couvent à Matane pour l'éducation des enfants. A la demande d'autorisation, Sa Grandeur Mgr Jean Langevin, premier évêque de Rimouski, avait répondu aux Révérendes Soeurs : "Je me réjouis beaucoup de la fondation d'un couvent dans la paroisse de St-Jérôme de Matane, et je suis heureux de le voir confié à votre institut. Je prie notre divin Sauveur de bénir la fondation que vous allez entreprendre et d'accorder le plus grand succès à cette oeuvre." Les fondatrices du Couvent de Matane furent : Mère St-Patrice, supérieure, Mère St-Bruno et Mère Ste-Anastasie, qui arrivèrent en janvier 1883; les Soeurs St-Léon et St-Théodore devaient leur être adjointes pour l'ouverture des classes en septembre. Le 30 janvier avait lieu la bénédiction du nouveau couvent. La première messe y fut célé-



LE DEUXIÈME COUVENT DU BON PASTEUR

brée par Messire Luc Rouleau, Archiprêtre et curé de Matane.

En 1885, l'école paroissiale fut confiée aux Soeurs puis remise à MM. les commissaires, en 1888. En 1909, les Soeurs du Bon-Pasteur acceptèrent de nouveau la direction des classes du village (pour les filles seulement). Ces classes se tenaient et se tiennent encore dans le couvent actuel.

Un legs généreux, — une terre et sa résidence, — fait vers 1890, au couvent du Bon-Pasteur, par M. Edouard Lacroix, écuyer, ancien marchand de Matane et retiré à Québec, avait permis en 1896 de construire un nouveau couvent plus près de l'église et du côté ouest de la rivière. (Partie en bois du couvent actuel).

Le premier couvent établi dans la maison léguée par M. Blais (emplacement de l'école d'Amours), était situé sur la rive droite de la rivière Matane en face du couvent actuel. Les Soeurs vendirent ce premier couvent lorsqu'elles vinrent s'établir dans le nouveau. La maison de M. Lacroix fut achetée par le notaire I. E. Gagnon, qui la transporta en 1892, sur l'emplacement actuel. C'est aujourd'hui l'Hôtel de Ville.

En 1912, un cours régulier d'enseignement ménager avec subvention, vint s'ajouter aux connaissances ménagères qui ont toujours fait partie des cours de l'institution. Un vaste jardin

sert aux démonstrations expérimentales durant la belle saison et donne des produits toujours primés aux expositions régionales.

1916 voit la construction de l'annexe en brique que le nombre grandissant d'élèves rendait urgent. Dix ans plus tard, en 1926, la même annexe sera haussée d'un étage. Le couvent suffit à peine aux besoins présents. De 1924 à 1939, le bureau central tint ses séances annuelles d'examens à l'Académie du Bon-Pasteur de Matane. C'était un avantage très appréciable dont bénéficiaient les candidats aux divers brevets d'enseignement de la région mitoyenne entre Rimouski et Ste-Anne des Monts.

Au-delà de cinq cents élèves fréquentent les classes du couvent ; seize religieuses, aidées de cinq institutrices laïques, donnent l'enseignement dans quinze classes, dont six pour le pensionnat et neuf à l'externat. Au tableau d'honneur des études, s'inscrivent une vingtaine de brevets d'académie ou supérieurs. L'Académie du Bon-Pasteur a été affiliée à l'Université Laval de Québec en 1912. Là encore les élèves ont eu de beaux succès et obtenu des diplômes à tous les degrés. L'institution jouit à peu près de toutes les améliorations modernes.

En résumé, tout semble indiquer que la prière du saint Evêque, qui, en 1883, bénissait cette maison d'éducation à Matane, a porté fruits. Au-delà d'un demi-siècle a déjà marqué son existence et que de bien accompli ! Qu'à la mémoire des fondatrices et des premières ouvrières et des généreux fondateurs, la louange et la reconnaissance ne tarissent jamais ! La première institutrice fut Dame Marcel Charest (née Joséphine Ratté) qui avait fait ses études chez les Ursulines de Québec.

Un incident intéressant eut lieu à l'occasion de la fondation du couvent de Matane.

M. Blais était mort et son corps reposait en chapelle ardente dans le salon de sa demeure. Tout le monde savait qu'il avait légué ses biens pour la venue du Bon-Pasteur à Matane. Un vieux monsieur Bouchard (le grand-père de la mère Santerre) avait bien entendu toutes ces conversations mais ne s'y démêlait pas trop bien. Il avait vu déjà des images sur lesquelles est représenté Notre-Seigneur comme le Bon-Pasteur avec sa barbe traditionnelle, sa grande canne (sa houlette) et ses moutons. Le père Bouchard était donc à prier auprès du corps de monsieur Blais lorsque se présente M. Alexandre Fraser, accompagné d'un autre monsieur de belle allure et portant canne et une grande barbe. (C'était M. Lamontagne de Ste-Anne des Monts, grand-père de Blanche Lamontagne). Le père Bouchard regarde ébahi, puis il se lève et se dirige vers le nouveau personnage en lui disant : "C'est-ti-vous qui êtes le bon pasteur qui va venir ?"

## CONTES AU COUVENT

Au début de 1900, le couvent de Matane avait fort belle réputation dans le Bas de Québec. Les musiciennes qui en sortaient avaient bon renom des lieues à la ronde, quantité de dames du temps dans la région y avaient fait leurs études. Parmi les élèves cependant, comme on le suppose bien, il y en avait de plus malicieuses les unes que les autres. De ce nombre étaient la Poule et la Catin Banville, Juliette Santerre, Alice Pelletier et d'autres encore d'humeur aussi gaie et espiègle.

Il y avait à Matane le père Louis Durette, monsieur le grand Louis, comme on l'appelait. C'était un homme de six pieds avec grande et forte barbe blanche. Il passait pour un fameux conteur et, ce qui est pire, il pouvait réciter quantité de vers de Piron qui sont loin d'être toujours propres.

Nos demoiselles s'étaient avisées de trouver le moyen de le faire venir au couvent pour raconter des histoires aux élèves. La propagande commença donc auprès des Soeurs et, finalement, une après-midi de congé fut fixée à cette fin. Nos filles se mirent ensuite à persuader le père Durette, mais il n'accepta de venir qu'à la condition qu'on lui donne un peu de piquette à boire pour se donner de la salive pendant ses contes, car il y en avait qui dureraient une heure et plus. Une élève évidemment dut se charger d'apporter la piquette, car elle manquait aux Soeurs.

Le jour arrivé, grande affluence d'élèves dans la salle des fêtes du couvent. Les Soeurs sont toutes là. Le père Durette s'amène, on l'installe sur le théâtre, puis il commence : "Je m'en vais vous conter le conte de Trou de Jaquette, etc . . ." Arrêt de la respiration chez les Soeurs, et le père continue : "Trou de Jaquette est malade d'échauffaison, son ami Bois fait demander son oncle Alexandre Orgot, docteur, qui prescrit au patient un bouillon du grignaudes. Mais ce pauvre Trou de Jaquette est plus malade encore . . ." — J'abrège par décence—. Les Soeurs se mirent à protester : "Pas ça ! pas ça !" mais le grand Louis qui était bien embrayé, s'entête en disant : "vous m'avez fait venir pour conter, je conte." Les Soeurs alors firent sortir les petites, puis au fur et à mesure que l'histoire se corsait, les grandes suivirent, enfin le père Durette, n'ayant plus d'auditeurs, sortit en queue.

Le lendemain, grande enquête au couvent. Les jours de larmes suivent souvent de près les heures de rire. Plusieurs élèves se demandaient en tremblant si elles allaient être renvoyées. Leurs parents étaient inquiets, tandis que tout le monde au village s'amusait de l'incident.



L'ÉCOLE D'AMOURS

### L'ÉCOLE D'AMOURS

La population écolière de Matane augmentant toujours, il fallait absolument en 1938 songer à construire une autre école. On la plaça cette fois du côté est de la rivière, et, par une heureuse coïncidence, ce fut sur l'emplacement du premier couvent.

Le président de la commission scolaire, M. Jean-Charles Gagnon, pharmacien, mit tout son zèle à l'entreprise. Il obtint de l'honorable Onésime Gagnon, député de Matane, un octroi couvrant la moitié du coût de construction, soit \$40,000.00. ~~M. La~~  
~~Georges Dubé, constructeur; MM. Pierre Forbes, Herménégilde~~  
 construction est en matériaux inc combustibles, et l'architecture, due à M. René Blanchet, fait de cette école un ornement pour Matane.

La bénédiction de l'École D'Amours eut lieu le 18 septembre 1938. Mgr Courchesne n'ayant pu assister, délégua son grand vicaire, Mgr J.-A. d'Amours, P.A. Assistèrent également: l'honorable Onésime Gagnon, M. le chanoine Victor Côté, curé de Matane, le notaire J.-E. Gagnon, président de la Chambre de Commerce, Me P.-Emile Gagnon, avocat de Rimouski, MM. Lucien Gagnon, i.e., A. Rouleau, industriel, Léopold Hamel, gérant des Price, C.-A. Bernier, régistrateur, les docteurs J.-R. Gagnon, Valmont Lapierre; Me Louis-Joseph Gagnon, avocat de Mont-Joli, M. René Blanchet, architecte, et M. Georges Dubé, constructeur. MM. Pierre Forbes, Herménégilde

Gagnon, J.-O. Bérubé, Johnny Desrosiers, échevins; MM. Philippe Gagnon, Onésime Harrisson, D. Fillion, Antonio Paradis et Edouard Dionne, membres de la Commission scolaire ; des curés des alentours et nombre de citoyens.

On donna à l'école le nom de D'Amours en l'honneur du premier seigneur de l'endroit.

Pendant quelques années les Soeurs du Bon-Pasteur ont eu la direction de cette école, assistées d'institutrices laïques. Depuis septembre 1944, les Frères du Sacré-Coeur en ont pris la direction.

### **CENTRE D'INITIATION ARTISANALE**

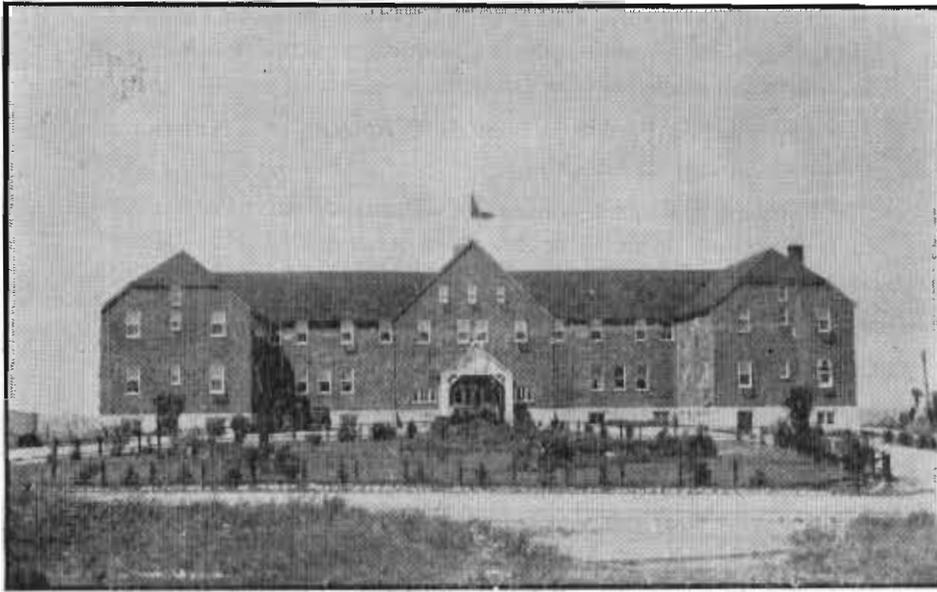
Depuis septembre 1943, un Centre d'Initiation Artisanale ou Ecole de Métiers est ouvert à Matane. Le local est fourni par la Commission Scolaire dans le soubassement de l'Ecole D'Amours.

Monsieur François Vinet, de Montréal, diplômé de l'Ecole du Meuble, fut le premier professeur et il en est actuellement le directeur. Il a comme collaborateurs M. Ls-Joseph Côté, diplômé de l'Ecole d'Arts et Métiers de Rimouski, et M. Norbert Deschambault, diplômé de l'Ecole du Meuble. Un vicaire de Matane, M. l'abbé Adrien Demeule, est chargé des cours de religion.

Déjà la Commission Scolaire de Matane songe à agrandir l'Académie St-Antoine et à donner un local plus spacieux à l'Ecole de Métiers.

### **HOPITAL**

Depuis longtemps la région de Matane réclamait son hôpital. Des démarches furent faites à différentes reprises auprès de diverses communautés et des autorités compétentes, mais sans résultat. Vers 1930, de bonnes Soeurs Franciscaines, d'origine canadienne, mais devenues en minorité dans leur communauté de l'ouest américain, se présentent à Mgr Courchesne, évêque de Rimouski, sollicitant une mission dans son diocèse. Ce sont des Soeurs Hospitalières. Mgr leur propose Matane, et les bonnes Soeurs arrivent et s'installent dans une maison à l'ouest de chez le notaire Lebel. Pendant quelques mois, les choses vont assez bien, mais faute de ressources et pour d'autres raisons, la petite communauté se démembre et finalement il ne reste plus qu'une Soeur (Soeur Albertonie). Elle louera de monsieur Thomas McKinnon une maison sur l'avenue St-Jérôme — No 103 — et là pendant une dizaine d'années, elle tiendra une espèce de refuge ou hospice pour vieux et vieilles.



HOPITAL DU SAINT-REDEMPTEUR (ancien hôtel Belle-Plage)

### HOPITAL DU ST-REDEMPTEUR

En décembre 1934, à la suite de démarches de monsieur Côté et du Dr Bergeron, la Révérende Mère Générale des Dominicaines de l'Enfant-Jésus, recevait de Son Excellence Mgr Courchesne, l'autorisation d'acheter l'ancien hôtel "Belle Plage" pour y ouvrir un hôpital. En mai 1935, les Filles de saint Dominique au nombre de huit, arrivaient à Matane pour commencer leur oeuvre. Elles avaient reçu la bénédiction de Son Eminence le Cardinal Villeneuve avant leur départ de Québec, et elles étaient reçues à Matane par le chanoine Victor Côté, curé, et le docteur J.-A. Bergeron, maire et député de l'endroit. Tous deux étaient heureux et fiers de voir l'oeuvre qu'ils avaient à coeur depuis si longtemps devenir enfin une réalité. Les citoyens de Matane ne l'étaient pas moins. Aussi tour à tour, ils paieront de leur collaboration dans la suite.

Le dimanche, 5 juillet 1936, Son Excellence Mgr Andréa Cassulo, Archevêque titulaire de Léontopolis, Délégué apostolique au Canada, bénissait l'hôpital. Son Excellence Mgr Courchesne, le Lieutenant-gouverneur de la Province, l'hon. Es.-L. Patenaude, et de nombreux personnages distingués assistaient à l'inauguration.

L'oeuvre a toujours progressé depuis. Déjà les locaux sont trop petits et inadéquats. Les Soeurs ont décidé de faire l'acquisition d'un autre terrain, et d'ici quelques années un nouvel hôpital à l'épreuve du feu cette fois et beaucoup plus spacieux sera construit.

**TABLEAU DES ANCIENNES INSTITUTRICES DE MATANE**

Certains livres de la Commission Scolaire de Matane n'existant plus, il m'a été impossible de dresser une liste complète des institutrices. Dans bien des cas même, je ne puis donner le nom de baptême.

Mlle Démerise Levasseur (classe des filles)

" Célanire Lévesque (dame Alphée Truchon) — classe des garçons vers 1880.

" Victoria Lepage

" Natalie Chouinard

" Mercier

" M.-Louise Rinfret

" Azélie Michaud

" Elise Beaumont (Mme Félix Simard)

" M.-Louise Lévesque

" Paquet

" Bilodeau

" Simard

" Ida Côté

" Marie-Anna Gagnon (Mme Joseph Tremblay)

" Herméline Ratté

" Ophidie Lixotte

" Marie-Louise Lévesque

" Florida Lixotte

" Florida St-Laurent

" Rose-Anna Lévesque

" Marie-Louise McKinnon

" Anne-Marie Dugal

" Maria Ouellet

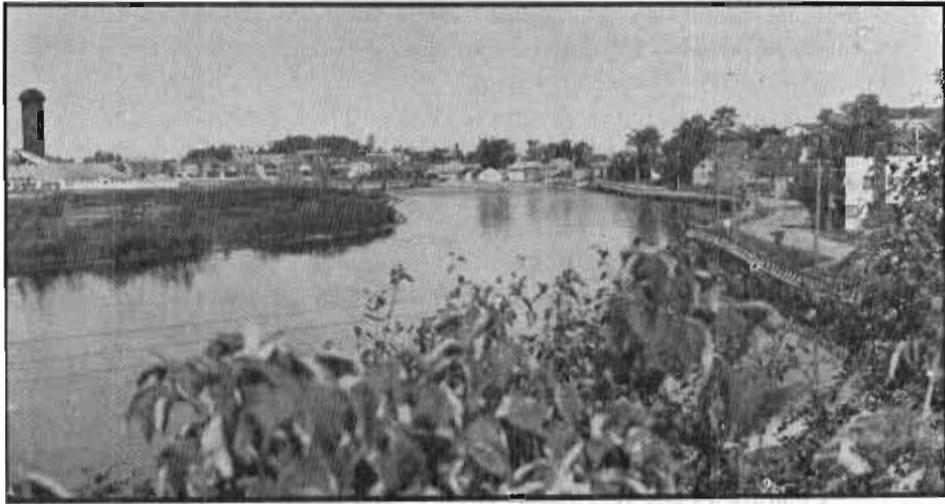
" Marie-Anne Fournier

**AU PETIT MATANE**

Mlle Angèle Larouche, de St-Simon, vers 1852 (Mme Johnny Joncas)

" Elise Lagacé, des Trois-Pistoles (1869-87)

" Joséphine Fournier, de St-Jean Port Joli (Mme Abel Marquis)



VUE DE LA PARTIE NORD DE MATANE



PARTIE SUD-EST DE MATANE

## CHAPITRE XXVII

### LES COMMUNICATIONS

#### CHEMINS

"Les routes et les chemins sont comme les artères et les veines, par où s'écoule le sang; sans la circulation pas de vie possible; le corps devient inerte et paralysé; de même, sans les communications, l'agriculture s'étiole et meurt". (Buies) En d'autres mots, le chemin, c'est par là que vient le progrès.

Nous avons déjà dit que très à bonne heure au début de la colonie, il y eut une **Passe**, un sentier, ou chemin de traverse établi par les sauvages allant de la Baie des Chaleurs au fleuve à Matane. On passait en canot par la Restigouche et la Matapédia, puis par un portage jusqu'à la rivière Matane. Il y a en effet un canton sur la hauteur des terres entre le lac Matapédia et la rivière Matane qui porte le nom **Awanjish**. Cela signifie petit portage.

Il arrivait assez souvent aussi que les guides à partir du lac Matapédia allaient prendre la rivière Tartigou et de là sortaient au fleuve dans les environs de Métis.

On trouve dans "Les Soirées Canadiennes de 1863", une histoire sur le compte d'un micmac du nom de Coundo, le passeur de Métis, et son fils Byette. Pour essayer une vieille insulte, Coundo par vengeance, avait tué bien des années après, l'occasion s'y prêtant, trois Anglais. (Coundo veut dire la pierre, la roche).

Le bas du fleuve fut très tardivement doté de chemins. En 1824, on vient juste de construire le chemin à travers les

bois allant de Trois-Pistoles à la Pointe-au-Père. Il porte encore le nom de "Portage". Un peu plus tard, on continuera ce chemin jusqu'à la rivière Métis. Puis il faudra attendre 1850 pour que le chemin du roi se rende de Métis à Matane. C'est M. J.-C. Taché, député, qui obtint l'argent nécessaire à cette fin.

Arthur Buies rapporte que l'honorable juge Ulric Tessier ayant été appelé à se rendre à Matane (probablement vers 1840), il avait dû faire le trajet entre Métis et Matane, c'est-à-dire près de 30 milles à cheval le long de la grève, et que, lorsqu'il quittait le bord de l'eau, il s'aventurait dans des sentiers à peine pratiqués à travers les bois.

Pendant plusieurs années après 1850, il n'y aura guère de chemin en bas du canton St-Denis (Ste-Félicité).

Au début des années 1800 et pendant nombre d'années, de Gaspé à Québec, le courrier postal était transporté l'hiver le long de la côte du St-Laurent à dos d'homme, en raquettes. ("Treasure Trove in Gaspé" by Margaret Grant MacWhirter) (22).

A Matane même, il y avait des chemins avant 1845.

D'après un règlement du conseil municipal de Rimouski en 1844 et dont les minutes sont conservées dans les livres de la municipalité de Matane, on voit qu'il existe en cette année-là un chemin au nord-est de la Grande Rivière Matane. C'est le chemin de la mer traversant les terres du premier rang du Petit Matane jusqu'à la ligne seigneuriale. On décide de le continuer. Il montera sur la côte de Pierre Savard et continuera sur icelle jusqu'à la ligne seigneuriale où se trouve la terre de Samuel Harrisson.

Il existe un autre chemin au nord-est de la Rivière Matane se prolongeant le long de la rivière.

On fixe le chemin du 2ième rang du Petit Matane. On réglemeute le chemin qui est aujourd'hui la rue principale de Matane, et on décide de le continuer dans le Grand Détour ouest.

On ordonne le parachèvement du chemin allant du Domaine jusque dans la Grande Anse.

On décide l'amélioration de la route du vieux moulin partant de la mer au ruisseau de la Gouèche et reliant le premier au deuxième rang.

En résumé, il y a un chemin venant de la Grande Anse jusqu'au village, traversant le village sur la rive ouest de la rivière et montant jusque dans le Grand Détour. Un chemin sur la rive est de la rivière allant jusqu'au Grand Détour, puis courant vers le nord-est le long du fleuve jusqu'à la ligne seigneuriale. On ajoute le chemin du 2ième rang du Petit Matane et on le relie au premier rang par la route du moulin.

Ce sont là les chemins de Matane en 1844.

En 1846, on établit une route le long de la rivière du Petit Matane allant du premier au deuxième rang.

En 1847, on prolonge le chemin au nord-est du Grand Détour. En 1851, on prolonge le chemin de la ligne seigneuriale courant nord-est le long du fleuve dans la direction de ce qui est aujourd'hui Ste-Félicité. En 1852, on prolonge les chemins de chaque côté de la rivière Matane dans le Grand Détour.

En 1853, on réglemente l'entretien du pont récemment construit sur la rivière Matane. En 1856, on allonge le chemin du deuxième rang.

En 1858, on construit la route allant du moulin à farine (moulin des Rivard) dans le canton St-Denis pour communiquer du second au premier rang. En 1858, des changements sont faits sur le parcours du chemin de la rivière Tartigou courant nord-est jusqu'à la rivière Blanche.

En 1858, ouverture de la route de l'Eglise (de St-Luc) depuis la rivière montant jusqu'au deuxième rang de la seigneurie.

En 1858, construction de la route de Athanase Simon dans la ligne entre la seigneurie et le canton Matane, puis un bout de chemin de front dans le 2ième rang du canton Matane.

En 1859, on prolonge le chemin du côté est du Grand Détour jusqu'aux terres de la Couronne.

En 1861, on fait la route de Ste-Félicité entre le premier et le deuxième rang.

En 1864, on ouvre le chemin de front du troisième rang de la Seigneurie de Matane et on fait un pont sur le ruisseau "Cabaret". Même année, ouverture d'une route reliant le 2ième et le 3ième rang du Petit Matane.

En 1867, un octroi de \$150.00 fut accordé pour le prolongement de la route de St-Denis, \$150.00 pour St-Denis-ouest et \$100.00 pour la route de la Rivière-Blanche, du 4ième au 6ième rang.

En 1868, on accorda \$400.00 de plus: \$200.00 pour St-Denis-est et \$200.00 pour St-Denis-ouest.

On signale que dans ce canton les colons affluent et font un défrichement considérable. Ils ont semé au delà de 100 minots de grain cette année. D'autres ont déjà pris des lots dans les rangs supérieurs et il importe d'y ouvrir des chemins.

### TROTTOIRS

En 1872, 3 juin, le conseil ordonne la confection des trottoirs depuis le jardin d'Alexandre Fraser jusqu'à la maison

d'Alexandre McKinnon, No 311 ave 'St-Jérôme du côté ouest de la rivière; et depuis la maison du docteur Pelletier jusqu'à la maison de James Grant, du côté est.

### **CHEMINS (suite)**

En 1873, construction de la route à Garon reliant le second et le troisième rang de Matane allant vers le canton Tessier.

### **LE TRACE**

.....Comme les gens de Matane n'avaient pu obtenir que l'Intercolonial passe chez-eux, il fut question de les relier par le plus court chemin possible à cette ligne. Sayabec semblait l'endroit désigné. Voici ce qu'on extrait du "Courrier de Rimouski" le 15 décembre 1871 : "Le chemin de fer intercolonial devant être terminé en 1872, il est important de mettre en rapport avec lui les parties les plus considérables du comté; et Matane est après Rimouski le centre commercial le plus important. Cependant pour rejoindre la station la plus rapprochée, il faudrait que ses habitants parcourussent 34 milles tandis que par un chemin de traverse passant au milieu de la vallée de la rivière Matane, ils n'auraient qu'un parcours d'environ 16 milles. De plus, l'ouverture de ce chemin qui passerait au milieu de belles terres propres à l'agriculture, favoriserait la colonisation; tout le long de ce chemin s'établiraient de nouveaux colons, ce qui ne tarderait pas à former une paroisse. Le commencement de ce chemin devrait passer sur une seigneurie, sur un parcours d'à peu près 3 milles; mais nous sommes informés que les citoyens de Matane sont prêts à encourir les frais de confection de cette partie là, pourvu que le gouvernement donne un octroi suffisant pour le parachever jusqu'à son intersection avec l'Intercolonial."

Ce chemin demeura un **tracé** comme l'indique son nom. Il ne fut jamais convenablement complété. Une partie, celle qui va de Matane à St-Léandre a été faite, mais le reste allant jusqu'à Sayabec n'a été qu'ébauché.

### **LE BOULEVARD PERRON**

C'est la grande route de ceinture de la péninsule gaspésienne. C'est le boulevard des merveilles.

La construction de cette route donna enfin accès par terre avec le reste du monde aux petites paroisses et aux jolis hameaux éparpillés sur une distance d'environ 200 milles entre Ste-Anne des Monts et Gaspé. Elle fut inaugurée par le premier ministre d'alors de la Province, l'honorable L.-A. Taschereau, en 1928. Plusieurs autres ministres et de nombreux notables l'accompagnaient, entre autres évidemment, le ministre de la

Voirie, l'honorable J.-L. Perron.

De 1934 à 1938, on a fait sur le parcours ici et là des bouts de pavage permanent. Mais depuis lors, toute la péninsule a été extrêmement négligée quant à l'entretien de la voirie. Espérons que l'on comprendra d'une manière efficace que ce pays peut être le royaume par excellence du tourisme. De ce seul point de vue, il peut valoir à la Province des millions chaque année. Mais encore faut-il qu'on puisse y circuler convenablement.

## LES NOMS DES RUES DE MATANE

### **L'Avenue St-Jérôme**

C'est la rue principale. Elle porte ce nom en l'honneur du patron de la paroisse.

### **L'Avenue D'Amours**

C'est la rue principale sur la rive est de la rivière. Elle fut ainsi nommée en l'honneur du premier seigneur.

### **La rue du Moulin (rue Price)**

C'est une des plus anciennes, sinon la première rue transversale de Matane. Elle fut tout d'abord habitée par les employés du premier moulin.

### **La rue St-Jean-Baptiste**

Elle fut ouverte vers 1900 sur la terre de Jean-Baptiste Desjardins, grand-père d'Arthur Desjardins, courtier.

### **La rue Bergeron**

C'est J.-B.-E. Bergeron, ancien marchand de Matane, qui l'a ouverte sur la terre qu'il acheta de Joseph Desjardins, fils de J.-Baptiste.

### **La rue Soucy**

Cette rue a été ouverte sur la terre des Soeurs du Bon Pasteur, ancienne propriété de M. Lacroix.

### **La rue du Couvent**

Elle relie les rues St-Jean-Baptiste, Bergeron et Soucy à la rue de la gare et à l'avenue St-Jérôme.

### **La rue St-Pierre (ou rue de la Gare)**

Ouverte sur une partie avant la construction du chemin de fer, elle fut prolongée jusqu'à la gare pour l'inauguration par M. François Pelletier qui avait acquis la terre qu'elle traverse.

### **La rue St-Georges**

Elle a été ouverte par Mme Vve Georges Pelletier.

**La rue de l'Église**

Ouverte par le notaire Lebel sur les terres du domaine, elle relie l'avenue St-Jérôme à l'avenue Fraser.

**La rue St-Christophe**

C'est Christophe Chouinard dont elle porte le nom qui l'a ouverte sur ses propriétés.

**L'Avenue Fraser**

Elle va directement de la rue principale à l'entrée ouest de la ville jusqu'à la gare en côtoyant en partie la ligne du chemin de fer. Elle fut ainsi nommée du nom du troisième seigneur de Matane dont elle traverse l'ancien domaine.

**L'Avenue Edouard VIII**

C'est le prolongement de l'avenue D'Amours du côté est de la rivière en direction du sud.

**La rue Guy**

C'est une rue qui va de l'avenue Edouard VIII jusqu'au pied des côteaux.

Il y a encore d'autres petites rues dont j'ignore les noms.

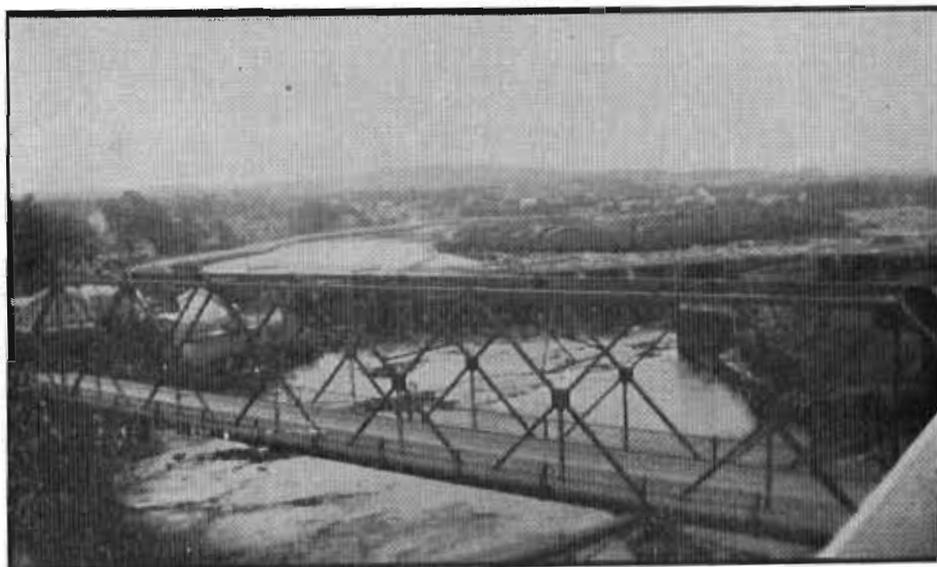
**LES PONTS**

Il semble qu'il n'y eut aucun pont de construit sur la rivière Matane avant 1850. Commencé vers 1848, il fut probablement terminé pour l'ouverture du chemin du roi en 1850. En 1853 le Conseil passa un règlement pour l'entretien du pont récemment construit (64). En 1879 ce pont fut emporté. On organisa alors en arrière de chez M. Antoine Desjardins un chaland et un "flat" pour faire la traversée. Cyrille Charest en eut le droit exclusif. Il chargeait un sou par tête pour traverser, 0.05 pour un cheval nu et son homme, 0.10 pour un cheval attelé, le tout au risque et péril des gens qui traversaient. La municipalité lui avait fourni un câble d'un pouce. Le chaland était maintenu à ce câble au moyen d'une espèce de pincette.

On discuta fortement sur l'emplacement du nouveau pont. Les uns le voulaient au premier emplacement, d'autres le voulaient un peu plus bas sur la rivière, soit vis-à-vis de la propriété de Pierre Langlois (hôtel Bernier). Finalement en 1880, on commença la construction à l'endroit actuel.

Le pont fut de nouveau emporté par la crue des eaux en 1896 ou 1897. Il fallut encore revenir au bac chez le père Desjardins en attendant une reconstruction.

Il y eut en même temps un pont suspendu qui servait pour les piétons seulement. Il était en deux parties. L'une partait à



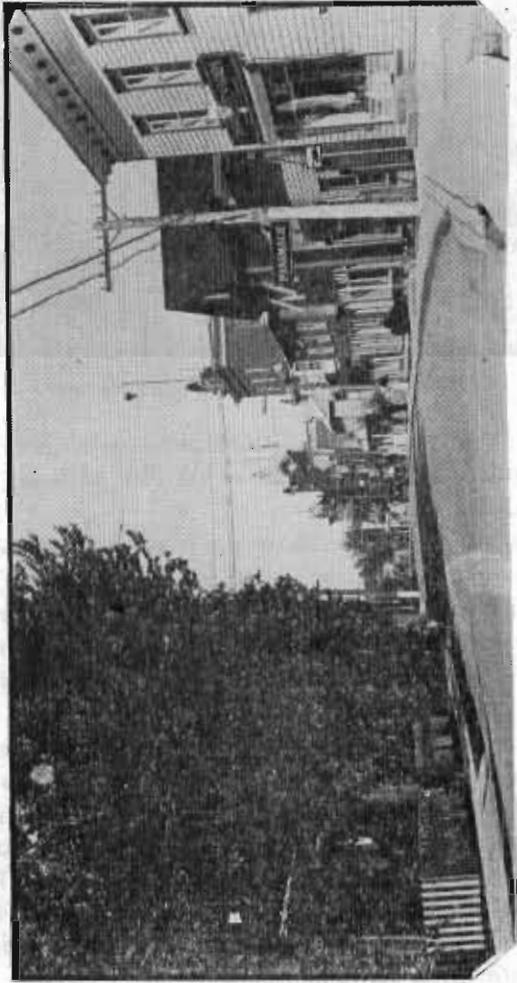
PONT EN FER SUR LA RIVIERE MATANE

peu près en arrière de la propriété actuelle du docteur Piuze et allait jusqu'à l'île. L'autre partait de l'île pour enjamber la rivière jusqu'à la rive est.

Certains gens prétendent que le pont actuel de Matane est le cinquième à cet endroit. Je ne trouve nulle part la confirmation de cette assertion. Il se peut qu'il y en ait eu un avant celui de 1850, mais c'est fort douteux. Le pont en fer actuel fut construit en 1920. C'est donc le quatrième pont érigé sur la rivière Matane.

Il y a présentement six ponts qui traversent la rivière Matane sur son parcours. Celui de la ville, celui des Durette au Grand Détour sur la route de St-Léandre ; celui de Ste-Paula, un autre entre le ruisseau Gagnon et la Petite Matane. Un cinquième vis-à-vis l'église de St-René. Enfin celui de la route Matane-Amqui appelé au début le Pont Rouge. Comme ils sont tous, sauf celui de la ville, peints en rouge, cette dénomination prête maintenant à confusion.

Le pont de la route Matane-Amqui, avant l'arrivée du curé à St-René, fut souvent témoin de réjouissances populaires. Les gens des environs y organisaient des sauteries, et comme la boisson ne faisait pas défaut, les danses étaient endiablées. Le pont brûla en 1931. Une bonne vieille disait à Mgr Courchesne en visite dans les parages peu après: Ça pouvait pas faire autrement, Monseigneur, il s'est fait trop de mal dans ce pont-là''. On l'a reconstruit depuis.



SUR L'AVENUE SAINT-JEROME

## CHAPITRE XXVIII

### LE CHEMIN DE FER

#### (Canada and Gulf Terminal Railway)

Au moment de la Confédération en 1867, la voie ferrée (le "Grand Tronc") n'allait pas plus loin que la Rivière-du-Loup. Aussi les provinces maritimes posaient comme condition de leur entrée dans la Confédération le prolongement de cette ligne jusqu'à Halifax. La discussion commença donc sur le trajet qu'on devait suivre.

Les Anglais de la Rivière Saint-Jean voulaient la voie de leur côté; le chemin de fer devrait alors quitter le fleuve aux Trois-Pistoles, puis monter dans les terres pour atteindre la rivière Tobique et de là descendre dans la vallée de la rivière Saint-Jean.

D'autres préconisaient le parcours actuel. Un major Robinson avait, quelques années auparavant, présenté un projet que l'on appelait la "ligne nord"; ce tracé suivait la Matapédia, puis le littoral du Nouveau-Brunswick en direction d'Halifax. Le commandant Pierre Fortin, député de Gaspé, plaida fortement en faveur de ce dernier projet. Cette ligne semblait plus courte. Elle traversait une plaine magnifique et fertile et n'offrait de difficultés de construction que sur un espace d'environ 14 milles au Bic. De plus cette ligne favorisait le développement des pêcheries des deux côtés de la Gaspésie en facilitant l'exportation du poisson frais. (rapport de M. Joseph Rosa sur le projet du Chemin de Fer Intercolonial).

Il fut aussi quelque peu question d'amener l'Intercolonial le long du fleuve jusqu'à Matane; de là, par la vallée de la rivière, on rejoindrait la Matapédia et le fond de la Baie des Chaleurs pour

continuer ensuite dans le Nouveau-Brunswick. Le détour évidemment semblait trop prononcé. Finalement, on adopta le projet du major Robinson. Mais dès lors se posa la question d'un chemin de fer allant, soit à Matane et Gaspé par le nord, soit de Matapédia à Gaspé par le sud.

La route maritime entre le Canada et l'Europe par voie de Gaspé est beaucoup plus courte que par Halifax. La construction d'un Chemin de Fer de Métis à Gaspé par Matane semblait donc s'imposer. Malheureusement, les "influences" de la Gaspésie étaient bien faibles à côté de celles des Maritimes.

M. A. L. Light, ingénieur en chef de la Province, fut chargé en 1888 de faire un examen des lieux, puis un tracé pour un chemin de fer du moins jusqu'à Matane. Il démontra que cette ligne passerait par un pays comparativement plat et facile. La distance de l'Intercolonial jusqu'à Matane serait de quelque trente milles.

"M. Light évaluait la construction de l'embranchement et sa mise en parfait état d'activité à la somme de \$348,975 dollars, comprenant l'achat nécessaire "des terrains, la clôture en fils de fer, le déplacement des bâtisses, le déblayage, les ponts et ponceaux, les hangars et abris, et enfin les traverses." ("Le Comté de Matane" — Arthur Buies, p. 37.)

"Malgré les efforts réitérés de M. le docteur J.-B.-R. Fiset, député du comté aux Communes, et une pétition signée par au moins la moitié des membres du Parlement, tant conservateurs que libéraux, le gouvernement fédéral a fait invariablement la sourde oreille et n'a pas jugé à propos jusqu'à présent de faire plus, en faveur de l'embranchement de Matane, que d'accuser réception, le 28 février 1889, du mémoire présenté par le docteur Fiset et de la pétition qui accompagnait ce mémoire." (Idem, p. 63)

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

En mars 1902 un bill fut passé à la législature incorporant la "Compagnie de Chemin de Fer de Matane à Gaspé."

De grandes concessions forestières devaient être concédées

à la Compagnie comme subside de la part du gouvernement.

En 1904, le Conseil de Comté de Matane se plaint de ce qu'il n'y a encore rien de fait pour la construction du Chemin de fer. Cependant, en 1903, un subside de \$96,000.00 a été obtenu du gouvernement fédéral. Le Conseil demande à la Législature sinon de faire revivre le subside de 1890, soit dix mille acres de terre par mille, du moins de faire voter de nouveau un subside en limites forestières de sept mille acres par mille de chemin.

Du "Progrès du Golfe" du 12 août 1904, je cite quelques passages : "La population de Matane et des environs commence à douter qu'elle n'entendra pas le sifflet de la locomotive du chemin de fer de Matane à Gaspé cet automne."

"Le message du Président de la Compagnie expliquait son absence de l'assemblée générale des actionnaires en juin dernier en disant qu'il était à négocier la vente des terrains accordés comme subside à la compagnie à des capitalistes, est une raison qui ne peut être reçue par des gens intelligents comme ceux de cette partie du pays, quand on sait qu'aucune négociation à ce sujet ne peut être faite avant la construction du chemin."

"Nous devons remercier MM. Ross et Caron, députés, pour tout le travail fait par eux pour cette entreprise, mais nous devons les mettre en garde contre le président de la Compagnie qui, d'après certains événements récents, ne serait qu'un spéculateur."

Les directeurs de la Cie du Chemin de Fer de Matane et de Gaspé élus pour l'année 1904-1905 étaient: A. Girard, M. P. P., le docteur J.-A. Ross, M.P.P., Donat Caron, M.P.P., l'honorable R. Turner, C.L., S.-N. Desrosiers, marchand, A. Fortin, rentier, J.-A. Bégin, N.P., L.-J. Levasseur, marchand, L.-H. Chouinard, marchand.

Ce chemin de fer devait dans le plan original partir du quai de Rimouski pour aller jusqu'à Gaspé par Métis, Matane et Sainte-Anne des Monts, en suivant le fleuve. Un embranchement était prévu le long de la rivière Matane jusqu'aux limites à bois de la Compagnie. Un autre embranchement de Sainte-Anne des Monts devait pénétrer à l'intérieur et rejoindre la Baie de Gaspé par la vallée de la rivière "St. John". Un embranchement enfin devait partir de Métis sur la ligne Matane-Gaspé et aller rejoindre le Transcontinental alors en construction à Sully, Témiscouata, qui s'appelait dans le temps lac Glazier.

L'idée de joindre la ligne de Matane à l'embranchement du quai de Rimouski fut abandonnée par suite d'un trop grand désintéressement des hommes d'affaires de Rimouski. De son côté, Sainte-Flavie-Station (Mont-Joli) tenait à avoir la "jonction." Aussi le Conseil de Mont-Joli était-il prêt à voter un bonus de \$10,000.00, alors que la municipalité du village de Matane en voterait \$20,000.00 à la condition cependant que la gare du chemin de fer soit construite dans les limites du village et que les bureaux de la compagnie soient installés à Matane. "Progrès du Golfe"

Mais la construction du chemin se faisait toujours attendre. Le chanoine Soucy, alors curé de Matane, fut finalement choisi comme l'un des directeurs de la compagnie. Il fit de nombreuses démarches pour hâter la réalisation du projet, qui enfin fut mis à exécution.

La construction du chemin de fer fut complétée en 1910. L'inauguration en décembre donna lieu à une grande manifestation à Matane. Ce chemin de fer a servi dans une certaine mesure au développement de Matane, et cela en dépit de taux exorbitants de fret. Ainsi il en coûte plus cher pour un même colis entre Mont-Joli et Matane, soit 30 milles, que de Montréal à Mont-Joli, soit 350 milles !...

Un jour prochain, espérons-le, les Chemins de Fer Nationaux feront l'acquisition de la ligne de Matane et la prolongeront jusqu'à Gaspé. Cette mesure est nécessaire au développement de cette immense région et au progrès du pays de Québec qui aurait en Gaspé un port ouvert en toutes saisons et un des plus rapprochés de l'Europe dans toute l'Amérique.

### TRIPOTAGE

Il est du domaine de l'histoire de signaler le tripotage qui se fit à l'occasion de la construction du Chemin de Fer de Matane.

Un M. O'Brien fut élu président de la Compagnie le 15 septembre 1909. Il en avait été élu directeur à une assemblée des actionnaires tenue quelques heures auparavant. La veille, cependant, M. O'Brien avait déjà passé un contrat avec la compagnie s'engageant à défrayer le coût de construction du chemin de fer et le coût d'équipement d'après les conditions arrêtées entre la compagnie et M. Doheny le même jour (celui-ci était un associé de M. O'Brien pour d'autres projets de construction). Un M. Lyons était vice-président de la compagnie et devait avoir 20% dans les profits de la construction. M. Dupont, secrétaire-

trésorier, soutint de son côté plus tard qu'il avait conclu avec M. Lyons une entente en vertu de laquelle il devait recevoir 50% des profits que recevait ce dernier. Or il appert, d'après le rapport certifié par les auditeurs de la compagnie, que le coût de construction du chemin de fer fut inférieur à \$600,000.00.

D'après le contrat passé entre M. O'Brien et la compagnie, l'ex-président Choquette, le secrétaire-trésorier, Dupont, ainsi que Lyons, un directeur, tous intéressés, ont signé pour la compagnie. O'Brien devait recevoir le subside fédéral: \$210,053.59, et les bonis des différentes municipalités: Sandy Bay, \$3,000.00; Rivière-Blanche, \$4,000.00; Matane, \$8,000.00; Métis, \$600.00; Sainte-Flavie, \$5,000.00. Il devait en outre recevoir le subside provincial, 143,113 acres de "limites à bois" évaluées à \$1,293,369.20. Plus 5% des parts privilégiées (Gold Bonds) de la Compagnie évaluées à \$740,000.00; plus 4,500 autres parts sur un total de 6,000 émises, évaluées à \$100.00 chacune, soit \$450,000.00. Bref, une valeur en propriété et en argent de \$2,714,022.79 fut transportée et payée à M. J. O'Brien. Celui-ci passa une partie de ses titres en garantie à Anson Brothers de Montréal pour un montant de \$800,653.59. C'était \$200,000.00 de plus que le coût de la construction. Cependant les affaires de la Compagnie du Chemin de Fer furent administrées de telle sorte que les actionnaires locaux ne reçurent jamais un sou de dividende de 1909 à 1925. Cette année-là un avocat agissant au nom de O'Brien et Doheny avisa les détenteurs de parts que celles-ci étaient sans valeur et leur offrit en retour \$5.00 par part. Bon nombre les avaient payées \$30.00 et plus et n'avaient jamais retiré un sou.

Il ressort de tout cela que la finance en cette affaire fut tout au profit de quelques-uns. L'on comprendra que les limites à bois d'une valeur de \$1,293,369.00 ayant été avalées par ceux-là, le chemin de fer fût peu en mesure dans la suite de donner à la population un service vraiment convenable.

De 1918 à 1919 O'Brien and Doheny, devenus propriétaires des limites à bois concédées d'abord à la compagnie du chemin de fer, organisèrent "The Matane Lumber & Development Co." Ils érigèrent une écluse et un moulin à environ deux milles et demi en amont de la rivière Matane. Ils construisirent en même temps un bout de ligne allant de Matane jusqu'à ce moulin au coût de \$122,226.05. Pour cette addition de deux milles et

demi de ligne en 1920, la Compagnie du Chemin de Fer reçut de la Couronne un nouveau subside de 4,600 acres de limites forestières. Toutefois, ce n'est pas la Compagnie du Chemin de Fer qui en eut le bénéfice, mais bien O'Brien et Doheny qui finançaient l'affaire. L'embranchement fut opéré pendant un peu plus de deux ans; puis on l'abandonna et les rails furent même enlevés dans la suite. Cependant, le contrat entre la Couronne et la Compagnie stipulait fort bien qu'en retour des limites concédées, l'embranchement devait être maintenu en bon ordre et en opération. C'est là, à mon avis, un procédé assez dégoûtant et d'autant plus regrettable que l'on pillait les ressources naturelles du pays.



AU TEMPS DES VOILIERS

## CHAPITRE XXIX

### LE HAVRE

"L'étranger voit avec un oeil d'envie  
Du Saint-Laurent le majestueux cours..."

Ici on ne parle pas du fleuve, on parle de la mer; et la mer, pour Matane, c'est le commencement de la vie. C'est par là que sont venus les anciens . . . Grâce au St-Laurent son port donne sur l'une des plus grandes artères maritimes du monde.

Le premier rapport topographique que l'on ait sur le havre de Matane est celui de Jean-Alphonse, géographe de Roberval, en 1553. Chargé de faire un relevé des côtes du Bas St-Laurent, il donne la description du havre de Matane qu'il appelle toutefois rivière de Caen. Plus tard, Champlain remarquera les avantages que la rivière Matane offre comme havre d'abri. Il précisera qu'il n'y a que deux havres naturels sur la côte sud; Matane et le Bic. Ce dernier, toutefois, cache des récifs à une certaine profondeur. En 1688, Denis de Riverin, établissant sa pêche sédentaire à la rivière Matane, y trouve l'embouchure capable de recevoir des bâtiments de 200 tonneaux, ce qu'on avait ignoré jusque là. Le capitaine Bayfield fut chargé de faire un relevé topographique du Golfe et de la rivière St-Laurent, qu'il publia en 1837. ("St. Lawrence Pilot" Bayfield, London, 1837). Il y répète la description de Riverin. Il signale une certaine irrégularité dans la hauteur des marées. Bien qu'il y ait souvent douze pieds à haute marée, il arrive qu'il y ait aussi peu que dix pieds.

Il mentionne encore que la profondeur au-dessus de la barre de sable (over bar) est ordinairement de quatre pieds à marée basse et de quinze pieds aux hautes marées du printemps. Cette barre ou banc de sable est à environ un tiers de mille du rivage.

Un premier quai fut construit à Matane par les "Jobbers", les propriétaires du premier moulin à scie, vers 1840. Ce quai occupait en partie l'emplacement des quais actuels de la Compagnie Price.

Le havre de Matane est constitué par une expansion de la rivière formant un bassin avant sa sortie dans le fleuve. Il offre incontestablement un merveilleux endroit d'abri. Cette baie est fermée presque entièrement sur le large par une grande barre de sable. Aussi, lorsque la mer agitée par le vent vient se briser avec furie sur ce banc, il n'est pas rare que le bassin intérieur reste calme et paisible. L'abbé Ferland écrira en parlant des barchois de la Gaspésie: "N'est-ce pas l'image de l'homme juste qui reste impassible au milieu des agitations du monde et des tempêtes de la vie?" (La Gaspésie)

Pendant bien longtemps les gens de Matane essaieront d'amener les gouvernements à organiser leur port. Mais aucune dépense ne fut faite à même les fonds de la Couronne avant la Confédération.

Dans le "Rapport Général des Travaux Publics, Canada 1867-1882" on lit ce qui suit: "La jetée de Matane fut construite en 1879 par les autorités locales aidées d'un crédit de \$10,000, voté par le gouvernement."

En 1881-1882, le département entoura la jetée d'une file de pilotis au coût de \$1,271.43, soit un total de \$11,271.43.

"La Jetée consiste en dix caissons espacés de 25 pieds. L'un des caissons a 60 pieds de longueur, quatre ont 30 pieds, et cinq 15 pieds, ce qui fait une longueur totale de 480 pieds. Ils ont 30 pieds de largeur. Les espaces entre les caissons ont été fermés dans le cours de l'été 1882 par une file de pilots jonctifs qui ont eu l'effet désiré d'accumuler le sable d'un côté et de l'empêcher de remplir le chenal de l'autre. La jetée est à sec à marée basse; mais à son extrémité du large, il y a 6 pieds d'eau au tiers du montant et 15.5 pieds à marée haute. — Il y aurait 20 pieds à son extrémité du large à marée haute dans les grandes mers ordinaires. — Les petites mers montant de 6.7 pieds, et les grandes de 14."

La somme de \$10,000, pour la construction de la jetée a été dépensée par un syndicat nommé par le village, sous la direction du département; le travail a été fait à la journée. Sir Hector Langevin était alors ministre des Travaux Publics.

Plus tard, on construisit le quai du gouvernement ou brise-lames du côté ouest. En 1912, grâce aux démarches du député



ENTREE DU HAVRE

Boulay, un autre brise-lames fut construit du côté est au bout ouest du banc de sable. Enfin, c'est à M. l'ex-député, François Pelletier, que revient le mérite d'avoir obtenu du Fédéral la mise en marche pour de bon du développement du havre de Matane. Les brise-lames furent tour à tour prolongés, puis on ajouta des tronçons de quai. La Hammermill Paper construisit elle-même ces quais du côté nord-est. Aujourd'hui l'ensemble du havre de Matane forme deux bassins; un grand qui est l'estuaire de la rivière et un petit du côté de l'ouest. Avec les creusages qu'on y a fait successivement, le havre de Matane est l'un des mieux aménagés de la rive sud du St-Laurent et il offre un abri parfait contre tous les vents en plus du fait que les navires y peuvent manoeuvrer à leur aise.

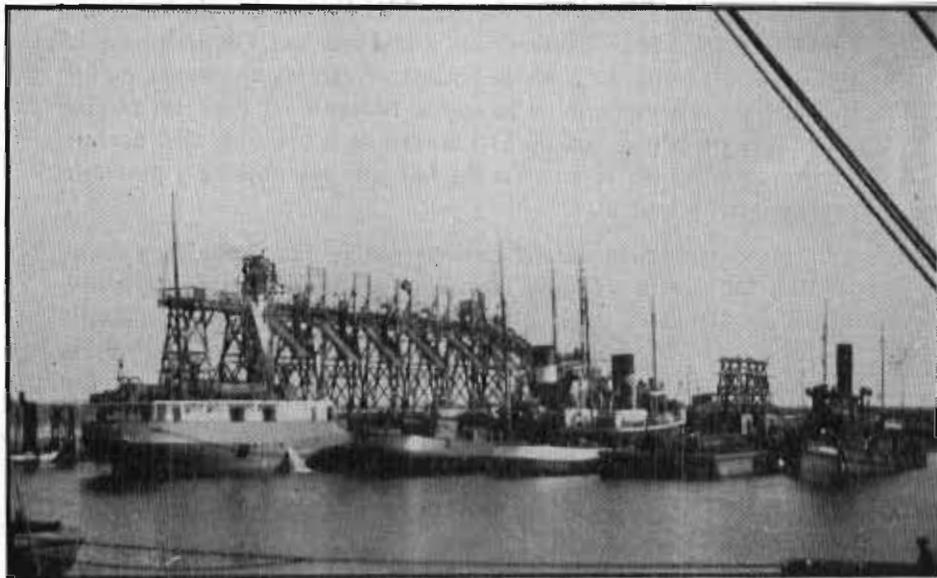
Voici quelques détails donnés par le "St. Lawrence River Pilot". La rivière s'écoule dans le fleuve par un chenal étroit entre des bancs de sable et de gravier. La marée se fait sentir à près d'un mille en amont de la rivière jusqu'au pied d'un rapide (l'écluse). Il y a deux grandes jetées à l'entrée de la rivière qui se prolongent d'environ 800 pieds dans le fleuve. La distance entre ces deux jetées est de 300 pieds près du rivage et va en s'écartelant pour faire une ouverture de 400 pieds au bout des quais. Il y a un banc de sable sous l'eau à une certaine distance au large des quais. Ce banc a une largeur variant de 100 à 200 pieds. Un chenal de 10 pieds de profondeur à basse marée

a été creusé dans ce banc. Il a toutefois tendance à se remplir l'hiver dû au courant de la rivière sous les glaces. Deux lumières d'enlignement servent à guider l'entrée des navires au port durant la nuit. Il y a une bouée lumineuse avec cloche à environ un mille au large de Matane. Elle est ancrée à presque 40 pieds de profondeur. Ce qui indique une sécurité absolue pour tout navire qui se tient au large.

La navigation qui se fait par le havre de Matane de la fin de mars à la fin de décembre est considérable. Le tonnage se chiffre dans les cent mille tonnes et le bois que l'on expédie a près de cinquante millions de pieds.

Le service de passagers entre Matane et la Côte Nord est également très considérable.

Bref, il faut que le développement du port de Matane se continue. Cela s'impose par les avantages incontestables du lieu et pour le plus grand bénéfice de la région.



DANS LE HAVRE PRES DES QUAIS DE LA HAMMERMILL

## CHAPITRE XXX

### NAVIGATION

Les seigneurs du bord de l'eau avaient généralement leur propre goélette.

Le premier seigneur de Matane, Mathieu d'Amours de Chauffours, comme on le voit dans le récit de ses disputes avec le gouverneur Frontenac, envoyait de temps à autre une embarcation à sa terre et à son habitation de Matane. C'était sans doute pour en rapporter les produits de la pêche ou de la traite.

Le seigneur McKinnon, qui fit tant pour l'organisation de la seigneurie qu'il s'en ruina, devait avoir ses propres moyens de transport.

Par une lettre de Mgr Signay au Révérend Pierre Beaumont, alors vicaire à Rimouski, du 10 septembre 1833, on voit que M. Lemieux, seigneur de Ste-Anne des Monts, ira le prendre à Rimouski pour le transporter dans sa goélette jusqu'à Ste-Anne où il fera la mission. De là M. Beaumont tâchera de s'entendre avec un bon chaloupier pour se faire conduire à Matane. Mgr envoie par la goélette de M. Fraser, seigneur de Matane, différents articles pour la mission du lieu.

En 1830, deux petites goélettes formaient la flotte marchande de Matane.

Un des plus anciens navigateurs qui m'ait été mentionné par des vieillards au cours de mes entrevues, fut Olivier Chouinard. Il naviguait déjà en 1856. Il voyageait entre Québec et Matane.

C'était là le seul moyen de communication dans la région avant l'ouverture des chemins en 1850. On pouvait bien voyager à pied en suivant la grève, parfois même en voiture à marée basse, mais ce n'était pas un moyen de transporter des marchandises en quantité quelque peu considérable.

La navigation se faisait uniquement à voiles puisque

les moteurs n'existaient pas. Il n'était pas rare de voir 20, 30 et 40 voiles à la fois en marche, ou semblable groupe à l'ancre.

Les goélettes à voiles par une bonne brise pouvaient faire de 12 à 14 noeuds. La voile du grand mât avait parfois jusqu'à 180 verges carrées de toile. Sur les bateaux un peu considérables, il y avait souvent un petit canon en avant près du beaupré. Il allongeait sa gueule par-dessus le plat-bord, et servait à proclamer l'arrivée ou le passage, ou encore à faire les adieux.

Il y avait ordinairement aussi un petit mât de hune, mais il ne servait qu'à porter le pavillon.

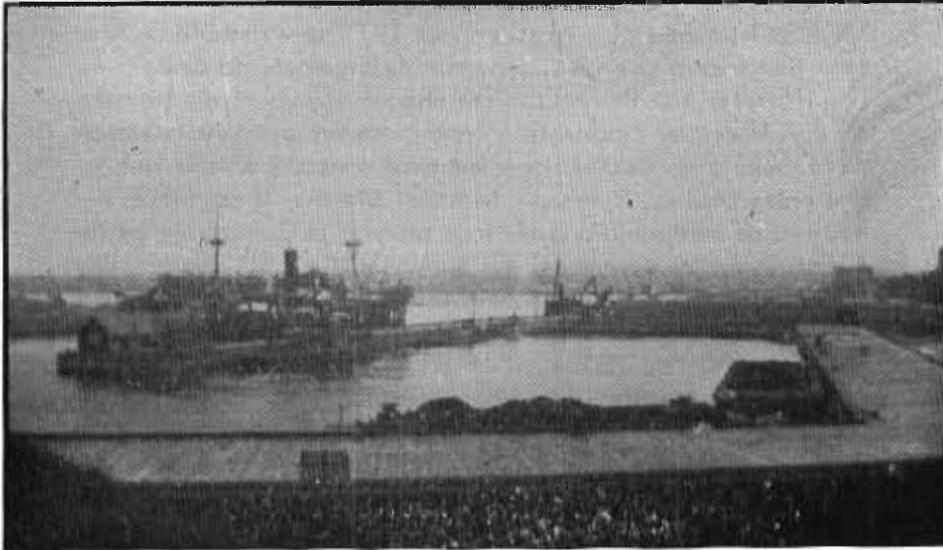
Quant le vent était bon et du bon côté, on hissait les voiles; quand il était trop fort, on lâchait des ris; par d'autres temps, on louvoyait, et dans le grand calme il fallait forcément jeter l'ancre.

Il était fréquent autrefois de voir dans les havres du Bas du Fleuve et de la Côte gaspésienne des goélettes "de par en haut" venir échanger de la farine, du lard, ou autres marchandises, contre des produits de la pêche. Dans mon jeune temps, à tous les automnes, il venait des goélettes chargées de bleuets, tantôt c'était des commerçants de pommes qui prenaient en échange du vieux fer.

La plupart des petits navires de service à la côte en ce temps-là était des goélettes à proue allongée et pointue avec l'arrière en rond (genre de l'Île Jersey). On les appelait communément des "culs-de-poule".

Nous avons vu dans un chapitre précédent que le fleuve était visité par des navires européens, même avant la venue de Cartier. Matane était un endroit tout particulièrement recherché pour la traite des peaux de castor. La navigation d'ailleurs pour cette partie du fleuve se faisait plutôt le long de la côte sud.

On trie des observations que Talon a faites sur la navigation de La Rochelle en Canada, du 4 octobre 1665, le passage suivant: "Parce qu'entrant dans le fleuve, **les terres de l'Acadie qui le bornent** sont plus saines que celles d'Anticosti, il faut les ranger, continuant autant que les vents le permettent à fréquenter le sud de la rivière jusqu'au travers des Monts Notre-Dame où estant, si le vent n'est pas contraire, il est bon, pouvant doubler les Sept-Isles, de passer au nord à la vue des Monts Pellez faisant route au large des dits monts à cause des dangers et bastures qui règnent en cet endroit, et quittant les dits monts, on peut traverser jusqu'à **Matan** et continuer à ranger les terres du sud jusqu'à la rivière du Bic ou l'Île St-Barnabé". (R. arch. 1930-31, p. 31).



DANS LE HAYRE : LE PETIT BASSIN

En 1867, le gouvernement canadien équipa pour la garde des côtes et la surveillance des pêcheries dans le bas du fleuve et le golfe un gros voilier armé du nom de "La Canadienne". Un des premiers commandants fut le capitaine Théophile Têtu. Il mourut subitement aux Sept-Iles le 12 octobre 1868. En 1869, le commandant Lavoie est en charge de "La Canadienne"; puis peu de temps après c'est Antoine Painchaud, habile marin du bassin de Gaspé. Plus tard et durant plusieurs années, ce sera Pierre Fortin, député de Gaspé.

En 1863 fut fondée, par les propriétaires des "bateaux-ferrys" entre Québec et Lévis, "La Compagnie St-Laurent". Elle n'eut d'abord d'autre objet que d'établir un service de remorquage depuis Gaspé jusqu'à Montréal, mais elle devint très vite propriétaire de vapeurs confortables qui faisaient le service fluvial.

Un bateau à vapeur faisait déjà le service entre Québec et Métis en 1867. Il avait nom "Advance" et avait comme capitaine R.-E. Simard. (Il est à remarquer qu'en 1867 le Canada était déjà la troisième puissance du monde par le commerce sur mer et par le tonnage de ses vaisseaux.) Ainsi, il venait tout de suite après l'Angleterre et les Etats-Unis et était suivi par la France. On comprendra que le trafic des voiliers et des bateaux à vapeur était alors très considérable sur le St-Laurent.

On lit dans le journal de Rimouski, "La Voix du Golfe", en 1871, que "La Compagnie des Steamers de Québec et du Golfe" est en négociations pour acheter deux grands "steamers" en Angleterre. Si cela réussit, "Le Secret" sera tout probablement af-

fecté à un service spécial entre Québec et Rimouski et même Métis et Matane . . . ” Aussi en mai 1871, une requête de Matane demandera que La Compagnie de Steamers du Golfe, “au lieu d’arrêter à la Pointe-au-Père chaque voyage et d’y prendre ou d’y débarquer cinquante à cent passagers pendant la saison d’été, achète un vaisseau spécialement consacré à tenir une ligne entre Québec, Rimouski, Métis et Matane. Il est facile, disait-on, de comprendre quels jolis revenus la Compagnie en retirera. Outre les voyageurs, il y aurait un “freight” considérable vu que les goélettes ne pouvaient satisfaire aux exigences et aux besoins de la population.”

La venue de navires d’un tonnage assez considérable à Matane fut retardée pendant longtemps, faute du développement des quais.

Assez tôt, il s’établit un petit service de cabotage entre Matane et la côte Nord. Pendant longtemps, et même encore lorsque j’étais bambin, la petite goélette du père Gervais Gauthier allait au nord chaque année, à l’automne, chercher des “atacats” et des bleuets. C’était une fête au village pour les enfants quand la goélette arrivait au quai. On partait avec des seaux dans une brouette ou une charette pour aller chercher chacun sa provision.

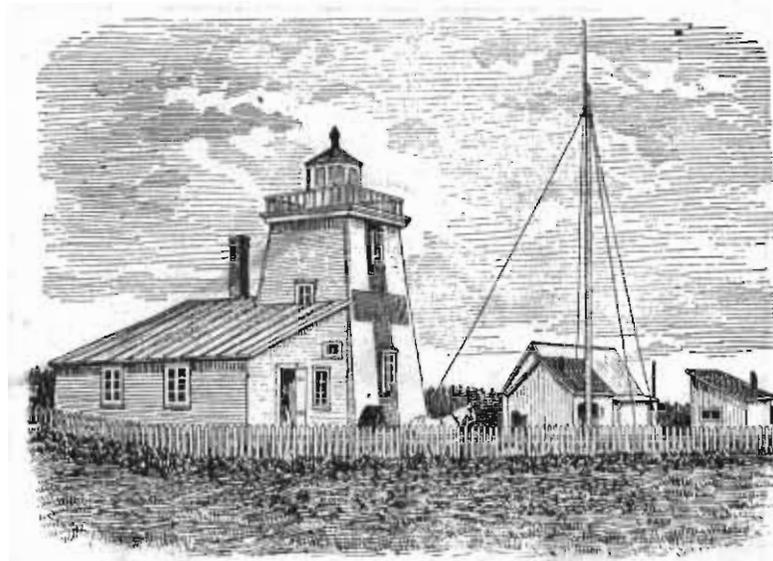
Plus tard vers les 1915, le capitaine Elzéar Heppell, anciennement du Bic, vint s’établir à Matane. Il organisa une chaîne de bateaux qui faisaient le service tant des passagers que du fret entre Matane et les différents endroits de la côte nord.

Vers 1920, la St. Lawrence Steamship entretint pendant deux ans un traversier “Le Mercier”, entre Matane et la côte nord. C’est à peu près vers le même temps que s’organisa “La Cie des Messageries Maritimes Nord, Ltée”, dont le bateau “Père Arnaud”, faisait le service de Québec aux Sept Îles avec escales à Rimouski et à Matane.

Finalement la “Clarke Steamship” acheta les bateaux de la Compagnie Heppell, puis de concert avec M. Jules-A. Brillant de Rimouski et autres, organisa “La Compagnie de Transport du Bas St-Laurent.”

Cette compagnie fit construire d’abord le navire “Jean Brillant”, puis à la suite de la mise au rancart du “Marco Polo” et la perte du “Toussaint”, elle fit construire “Le Matane I”. La bénédiction solennelle en eut lieu le dimanche, 31 juillet 1938, à Matane.

Bien d’autres bateaux, goélettes et navires de plus fort ou moindre tonnage, font le service de Matane à Québec, Montréal et autres endroits. De 60 à 70 barges à vapeur venant des lacs transportent chaque année le bois de pulpe de la Compagnie Hammermill à Erié, E.-U.



PREMIER PHARE DE MATANE AVEC STATION DE TELEGRAPHE CONSTRUIT EN 1862

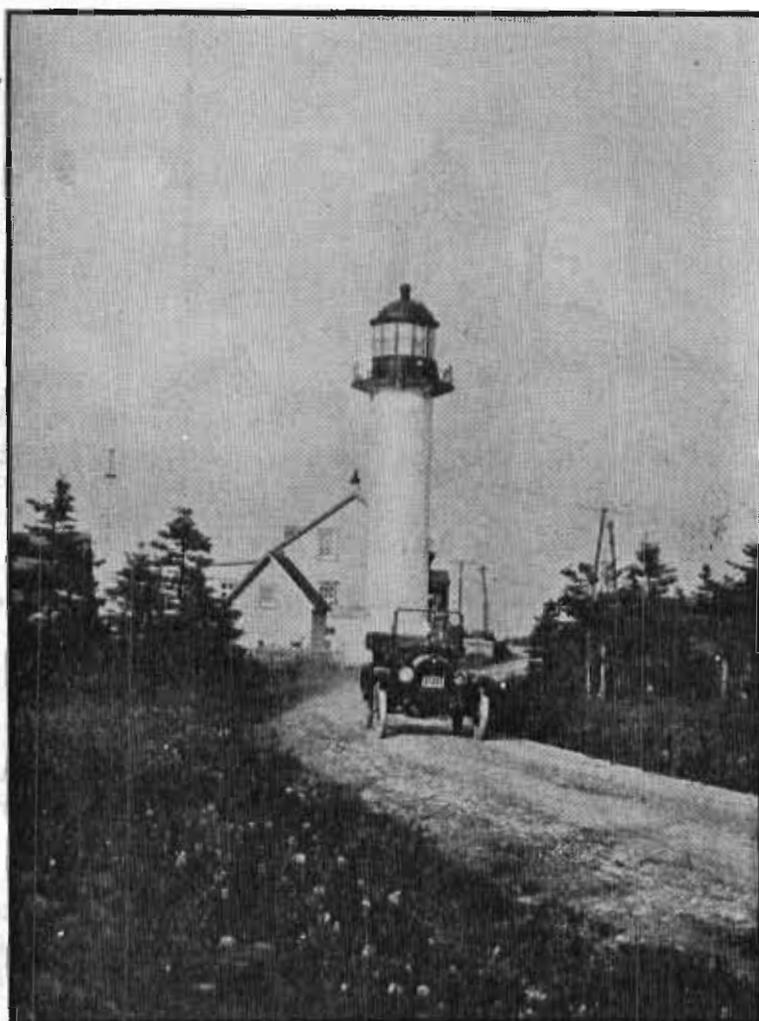
## PHARES

Pendant longtemps pour signaler les navires dans la brume, il y avait ici et là sur les pointes avançant dans la mer, le long du St-Laurent, un canon que l'on tirait à intervalle.

A Matane, au bout de "La Pointe" près du premier manoir des seigneurs, il y avait un de ces petits canons. Il fut assez longtemps conservé après l'installation du phare, mais il finit par disparaître on ne sait trop comment.

Il est difficile de préciser à quelle date furent construits les premiers phares sur les côtes du golfe et du Bas du fleuve. Toutefois en 1836, sur la côte nord, à un endroit des plus dangereux pour la navigation, à la Pointe des Monts, il y avait un phare. C'est Ferland, je crois, qui en parle comme d'une "tour" qui doit avoir une centaine de pieds de hauteur. Il y a lieu de croire que ce phare fut édifié vers 1811, puisque celui du Cap-Chat le fut cette année-là. Ce dernier fut reconstruit en béton en 1909.

Le premier phare de Matane fut construit vers 1862. C'était une maison en bois surmontée d'une petite tour carrée



DEUXIEME PHARE DE MATANE CONSTRUIT EN 1911

au haut de laquelle se trouvait une lumière blanche et fixe. Le phare avait en tout 28 pieds de hauteur. Il était à peu près au même endroit que le phare actuel qui est situé sur la falaise à 65 pieds au-dessus de la haute marée. (Bayfield "St. Lawrence Pilot"). Il fut tout d'abord installé avec une lumière fixe et blanche.

En 1911, on reconstruisit le phare en béton. Cette fois ce fut **une tour**, comme disent les gens du pays. Il fonctionne à deux jets de lumière blanche et à des intervalles inégaux.

## CHAPITRE XXXI

### NAUFRAGES

Les naufrages furent excessivement nombreux autrefois dans le golfe et sur les côtes du Bas Saint-Laurent. On comprend facilement que la navigation était très dangereuse tant à cause de la petite dimension des navires qu'à cause du manque d'indication de la route. Il n'y avait pas de phare et pas de station de signalement dans les brouillards et les tempêtes. De plus, le manque de communication empêchait de rapporter les désastres, et en conséquence les secours ne pouvaient venir à temps. Ceci ajoutait souvent au nombre des pertes de vie, faute de soin ou de refuge adéquat, — comme aux pertes matérielles, faute de moyen de sauver au moins en partie les cargaisons avant que les navires ne fussent complètement démolis à la côte.

Ce n'est donc pas sans raison que l'honorable P. Fortin, député de Gaspé à la Législature, faisait vers 1875 un pressant appel au gouvernement pour l'amélioration de la situation.

En 1875, il existe une ligne de télégraphe sur la rive sud du Saint-Laurent jusqu'à Matane. Il en existe une autre allant de Matapédia par la Baie des Chaleurs et la côte de Gaspé jusqu'à la Rivière au Renard. Enfin une troisième ligne unit Québec à la Malbaie. Dans une lettre au journal le "Canadien" du 17 février 1875, M. Fortin demande une ligne télégraphique de Matane à la Rivière au Renard (185 milles) puis une ligne sous-marine de l'Anse au Griffon à l'Île d'Anticosti et la parcourant de la pointe est à la pointe ouest. Enfin une ligne sous-marine partant de l'Anse à la Croix, sur la rive sud, et traversant à la Pointe des Monts, sur la côte nord pour courir ensuite vers l'est jusqu'aux Sept-Îles et Moisie.

M. Fortin signale que "pendant les six années écoulées de

1869 à 1875, 144 navires représentant 57,599 tonneaux, et évalués ensemble à \$1,533,902., plus 98 personnes, ont péri sur le fleuve Saint-Laurent, les îles d'Anticosti et de la Magdeleine".

"Une grande partie de ces pertes aurait été prévenues si l'on eût pu obtenir de prompts secours, grâce à des communications télégraphiques."

Il signale encore : "Que 6,000 navires, représentant 3,000,000 de tonneaux et une valeur de \$140,000,000. et transportant près de 100,000 hommes, ont fréquenté chaque année le golfe et le fleuve Saint-Laurent."

Cet appel eut comme résultat que : "Pendant la session de 1879, une subvention de \$15,000. par année fut votée pour l'établissement de communications télégraphiques avec l'île d'Anticosti et les îles de la Magdeleine. (Rapport général, Travaux Publics, Canada, 1867-1882)."

La liste suivante des navires jetés à la côte ou naufragés dans le bas du fleuve au-dessous du Bic, en 1875 seulement, parle d'elle-même.

- Le steamer CHESAPEAKE, à la côte au-dessous de Matane.
- Le navire GIANT'S CAUSEWAY, naufragé sur l'île d'Anticosti.
- La barge CAPELLA, à la côte à Métis, mais mise à flot.
- Le navire SOPHIE, à la côte à Ste-Flavie.
- Le navire CHOROKEE, avec une cargaison, perte complète, sur un banc de sable, extrémité est des îles de la Magdeleine.
- Le navire BURICH, à la côte à Métis, dégagé.
- Le navire QUEEN OF ENGLAND, à la côte à Matane.
- Le navire ALICE, à la côte au Sault-au-Mouton, mais toué.
- Le navire ELIE, à la côte à Matane, mais dégagé.
- Le navire ACEAN, à la Côte à Caribou, perdu.
- Le navire CHARMER, à la côte à Métis, dégagé.
- La barque LOUISE, à la côte à l'île Blanche, dégagée.
- Le navire CHELLIANWALLA, perdu sur Anticosti.
- Le navire WESLEY, naufragé, perdu sur Anticosti.
- Le navire STANDARD, naufragé, perdu sur Anticosti.
- Le S.S. TIGRESS, naufragé, perdu sur les îles de la Magdeleine.
- Le navire PIERRE NOLASQUE, naufragé sur les îles de la Magdeleine.
- Le navire CALCUTTA, naufragé sur les îles de la Magdeleine.  
20 hommes et une femme de perdus.

Le navire ARAGO, à la côte à Bersimis.

Le navire SARNADO, naufragé à la Baie-des Isles.

Le Steamer NARMANTON, coulé bas à Matane après une collision avec le navire Churchill.

Le navire CHURCHILL, à la côte à Matane.

Le navire SIAM, à la côte à Matane, Perte totale évaluée à \$20,000. Un pupitre superbe en bois provenant de ce navire est conservé chez le notaire Lebel, (18 septembre 1875). Enregistré à Christiana. 765 tonnes.

La barque DAVID RANWIN, à la côte à la Rivière Blanche.

Le navire HERMOND, à la côte à Matane, par une tempête de neige, 15 mai, se dégagea en jetant du lest, se fit remorquer.

Les navires IRENE, NORGE, KISSING SUN, EARL of ELGIN, steamer DELTA, l'un des plus beaux steamers d'alors de la valeur de \$350,000. y compris sa cargaison.

Chaque cap et chaque anse, pour ainsi dire, de la côte, gardent le souvenir sinistre de quelque naufrage. Combien s'en sont allés sur la mer qui ne sont jamais revenus . . . Evidemment en bas du Bic, ce n'était que la nuit ou par temps de brume ou de tempête qu'il était dangereux de se jeter à la côte. Plus haut c'était le danger des récifs et des sinuosités du chenal.

### PILOTES

Très à bonne heure, il y eut des pilotes de métier pour guider les navires dans le Saint-Laurent. Des paroisses sont renommées pour le nombre des pilotes qu'elles ont fournis: Berthier, l'Islet, Cap Saint-Ignace, dans "les hauts"; puis petit à petit on descendit se fixer à la rencontre des navires: à l'Isle-Verte, à Rimouski, à Sainte-Luce et même jusqu'à Matane.

Les pilotes allaient au devant des navires à voile qui venaient d'Europe et qu'il fallait conduire à Québec. On descendait en chaloupe assez loin dans le Bas du Fleuve; puis des hauteurs du rivage on scrutait l'horizon, et c'était alors une compétition acharnée entre pilotes pour rejoindre le navire en vue et offrir ses services.

Le Cap des Pilotes à Matane en a bien vu, des observateurs au guet, et des courses vers le large. Nombre de ces marins, avons-nous dit, demeuraient à Matane. Ainsi James Forbes, François Forbes et Daniel McMullen au début des 1800, Eustache Doiron en 1824, etc.

Plus tard, on organisa des goélettes de pilotes. Elles étaient à voiles et durant toute la saison d'été les gens du métier y lo-

couru, après avoir été coulé par la vague. Pour le Capitaine, qui pleurait à chaudes larmes comme un père qui voit mourir ses enfants; ce fut une espèce de réconfort que cette jeune vie épargnée.

Quand tout le monde se fut bien rendu compte que les 15 autres matelots étaient perdus, on se partagea en deux équipes pour faire la recherche des cadavres.

geaient. Ces goélettes croisaient en bas de la Pointe-au-Père. Quand un navire se montrait, on mettait une chaloupe à la mer ; et un pilote, généralement accompagné d'un apprenti, allait s'offrir au capitaine étranger.

#### NAUFRAGE DE LA "SAINT-LAURENT"

Toute la nuit on vit des fanaux s'agiter sur le banc de sable, et sur la grève, à l'ouest, à partir du phare (de la Tour) jusqu'à l'entrée de la rivière. Aux premières lueurs du jour, on avait fini la lugubre moisson.

Monsieur James Russell (le grand-père d'Elspeth), un des associés de la Compagnie Richardson, qui faisait le commerce du bois de fuseau dans la région, offrit de convertir en morgue le moulin situé au pied de la côte.

Les noyés y furent déposés et on sortit tous les draps de la grande armoire pour les recouvrir.

Mon oncle Fraser était vice-Consul pour le gouvernement Norvégien, et ce fut lui qui s'occupa de recueillir sur chacun des cadavres les objets qui pouvaient aider le Capitaine à les identifier et qui ensuite devaient être adressés à leur famille respective.

"Les 4 hommes mariés avaient chacun une montre, arrêtée à 5 heures et quelques minutes, ce qui correspondait à peu près à l'heure où leur chaloupe s'était brisée. Ils portaient aussi chacun un anneau d'or à la main gauche... une épingle de cravate. Tous avaient un peu de monnaie, d'argent de papier dans leurs poches, des lettres, etc.

"Ces objets furent recueillis soigneusement, numérotés, et emportés à la vieille maison. C'est moi qui fut chargée de faire sécher tout cela dans le grenier. Je me souviens avec quelle sorte de respect je déplaçais les lettres encore lisibles, mais incompréhensibles pour moi, étant écrites en **norvégien** et en **suédois**; avec quel ordre, je disposais les bijoux, la monnaie, me disant que ce seraient les seuls souvenirs qui resteraient aux épouses, aux mères, aux fiancées, peut-être."

J'introduis ici un détail que je tiens de mon oncle, le docteur Joseph Gauvreau, alors en vacances à Matane chez mon père et qui fut témoin de cette catastrophe. "Le lendemain en présence du capitaine, des deux matelots et du seul survivant, le Coroner, liste en main, fit l'appel de l'équipage. Le capitaine, tête nue, les larmes dans les yeux, à chaque nom nommé, répondit : "Absent ! Here, his body ! . . . C'était le témoignage d'un dernier témoin."

Puis je continue le récit de Mme Lebel : "Dans ce temps-là, on n'aurait pas trouvé dans Matane assez de cercueils pour enterrer 15 personnes le même jour. Alors, mon oncle Fraser fit faire des boîtes de planches et on mit 3 cadavres par boîte.

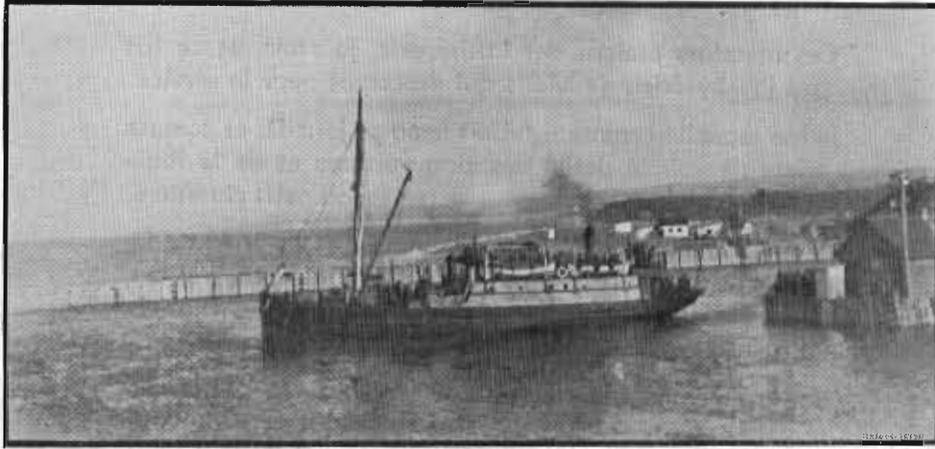
"Ces matelots étaient des Luthériens, je crois, et ce fut le ministre Presbytérien de Métis qui descendit pour le service.

"Je me rappelle comme il faisait beau ce jour-là, et comme c'était triste de voir le défilé des cinq voitures et de la foule recueillie passant à notre porte pour se rendre au petit cimetière.

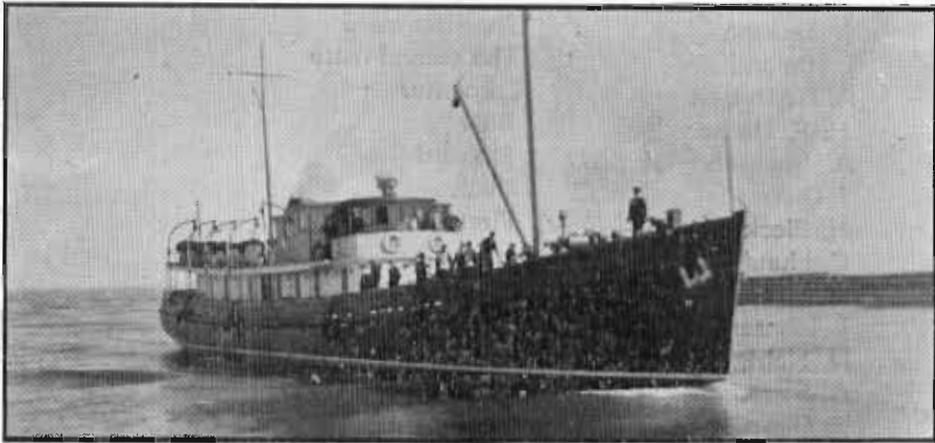
"La cérémonie fut très impressionnante et le bruit de la mer dominait la voix du ministre. On aurait dit qu'elle voulait unir sa prière pour le repos des âmes de ceux qui l'avaient bravée et qu'elle pleurait, elle aussi."

Voici la liste des disparus telle qu'on la trouve à l'acte de sépulture gardé aux registres de l'église presbytérienne de Leggatt's Point, Métis, et qu'a bien voulu nous fournir le Révérend D. Lloyd Griffiths, B.A.

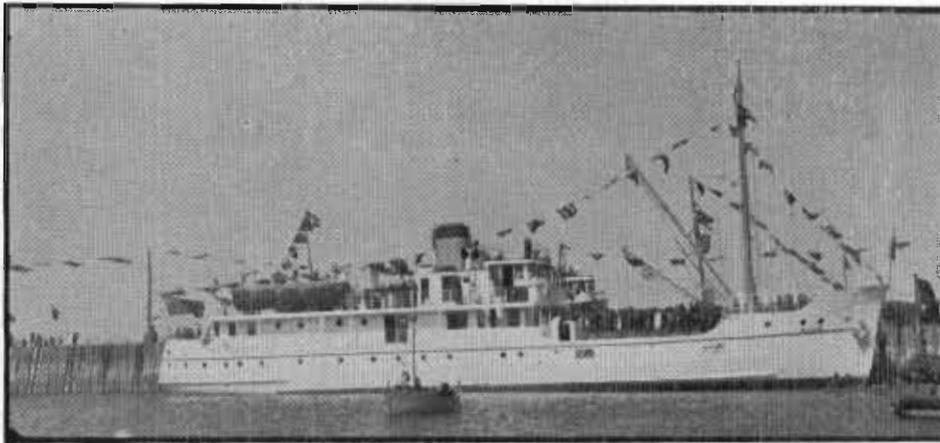
J. Sackson	The first mate
J. Hinland	The second mate
A. Eugitetsen	Carpenter
H.-P. Hansen	Boat
A. Isacksen	Steward
J. Olsen	Cook
H. Block	Fireman
C. Hundsén	"
H. Halversen	"
J. Johnsen	"
H. Nalrige	Sailor
A. Formusen	"
V. Olsen	"
A. Halversen	"
H.-H. Holten	Engineer



LE "MARCO POLO" SORTANT DE MATANE



LE "PERE ARNAUD" ENTRANT A MATANE



LE "MATANE I" LE JOUR DE LA BENEDICTION

Le navire ARAGO, à la côte à Bersimis.

Le navire SARNADO, naufragé à la Baie-des Isles.

Le Steamer NARMANTON, coulé bas à Matane après une collision avec le navire Churchill.

Le navire CHURCHILL, à la côte à Matane.

Le navire SIAM, à la côte à Matane, Perte totale évaluée à \$20,000. Un pupitre superbe en bois provenant de ce navire est conservé chez le notaire Lebel. (18 septembre 1875). Enregistré à Christiana. 765 tonnes.

La barque DAVID RANWIN, à la côte à la Rivière Blanche.

Le navire HERMOND, à la côte à Matane, par une tempête de neige, 15 mai, se dégagea en jetant du lest, se fit remorquer.

Les navires IRENE, NORGE, KISSING SUN, EARL of ELGIN, steamer DELTA, l'un des plus beaux steamers d'alors de la valeur de \$350,000. y compris sa cargaison.

Chaque cap et chaque anse, pour ainsi dire, de la côte, gardent le souvenir sinistre de quelque naufrage. Combien s'en sont allés sur la mer qui ne sont jamais revenus . . . Evidemment en bas du Bic, ce n'était que la nuit ou par temps de brume ou de tempête qu'il était dangereux de se jeter à la côte. Plus haut c'était le danger des récifs et des sinuosités du chenal.

### PILOTES

Très à bonne heure, il y eut des pilotes de métier pour guider les navires dans le Saint-Laurent. Des paroisses sont renommées pour le nombre des pilotes qu'elles ont fournis: Berthier, l'Islet, Cap Saint-Ignace, dans "les hauts"; puis petit à petit on descendit se fixer à la rencontre des navires: à l'Isle-Verte, à Rimouski, à Sainte-Luce et même jusqu'à Matane.

Les pilotes allaient au devant des navires à voile qui venaient d'Europe et qu'il fallait conduire à Québec. On descendait en chaloupe assez loin dans le Bas du Fleuve; puis des hauteurs du rivage on scrutait l'horizon, et c'était alors une compétition acharnée entre pilotes pour rejoindre le navire en vue et offrir ses services.

Le Cap des Pilotes à Matane en a bien vu, des observateurs au guet, et des courses vers le large. Nombre de ces marins, avons-nous dit, demeuraient à Matane. Ainsi James Forbes, François Forbes et Daniel McMullen au début des 1800, Eustache Doiron en 1824, etc.

Plus tard, on organisa des goélettes de pilotes. Elles étaient à voiles et durant toute la saison d'été les gens du métier y lo-

geaient. Ces goélettes croisaient en bas de la Pointe-au-Père. Quand un navire se montrait, on mettait une chaloupe à la mer ; et un pilote, généralement accompagné d'un apprenti, allait s'offrir au capitaine étranger.

### **NAUFRAGE DE LA "SAINT-LAURENT"**

"A la fin de septembre 1830, une des goélettes de pilotes, la "Saint-Laurent", disparut, et l'on en entendit plus jamais parler. Elle avait été vue pour la dernière fois le 23 septembre par l'équipage d'une autre goélette de pilotes. Trois jours plus tard, une violente tempête balaya tout le bas Saint-Laurent et on présume que la "Saint-Laurent" avait été engloutie. Des vingt-et-un pilotes et apprentis qui la montaient, presque tous mariés, on n'en entendit plus jamais parler et on ne trouva jamais trace..." (Bull. des R. hist., nov. 1935)

### **AUTRES NAUFRAGES**

En 1845, aux Capucins, le navire "MONTREAL OF LONDON" fut perdu avec tout son équipage.

Aux Méchins, la même année, perte du navire W. BAYARD.

Aux Grosses Roches, en 1846, un navire à la côte ; plusieurs matelots morts gelés.

Vers 1861, en décembre, un navire, le "West" fit naufrage à Sainte-Félicité. Il se brisa entièrement, mais l'équipage fut sauvé. Le navire était chargé de barils de farine, de tonneaux de bière, etc, qui roulèrent au "plein" et que sauvèrent sans dédain les gens de la côte. (Interview Théodore McKinnon).

Le 12 octobre 1877, un navire du nom de "Vauguar" de 1400 tonneaux, en chargement de bois à Matane pour MM. Price, est venu à la côte. ("Le Nouvelliste de Rimouski").

En novembre 1880, un bâtiment à voiles à trois mâts, chargé de bois marchand à destination de l'Angleterre, fit naufrage dans la Grande-Anse. L'équipage était tout anglais. Il n'y eut pas de perte de vie.

### **LE BRADSBURG**

Un des naufrages les plus sinistres qui ait eu lieu près de Matane fut celui du "Bradsburg", mardi, le 27 août 1888.

Sur ma demande, Mme notaire Lebel (Eugénie Fournier), de Matane, a bien voulu en raconter les détails, tel qu'elle les tenait de sa mère, Mme notaire A. Fournier, née Anny Fraser. Les voici textuellement: "C'était à la fin d'août 1888. Depuis

plusieurs jours, le bâtiment à voiles "Bradsberg" était ancré vis-à-vis le banc de sable. Les bateaux (lighters) de la Compagnie Price attendaient que la mer fût moins houleuse pour commencer le transport des madriers que le bâtiment était supposé traverser en Norvège.

"Le 25 au matin, malgré le temps chargé, on aurait dit qu'il y avait une accalmie. Le Capitaine, qui se rendait compte de la saison avancée, voulait "presser" la Compagnie et se décida de venir à terre avec deux matelots. Il laissa au second le commandement de l'équipage, mais en lui disant qu'il reviendrait à bord le plus vite possible.

"Il n'y avait pas longtemps qu'il avait accosté au quai quand la mer se mit à moutonner.

"Vers quatre heures de l'après-midi, voyant que la tempête devenait de plus en plus menaçante, et craignant que le bâtiment ne puisse tenir sur ses ancres, le second fit descendre les chaloupes. Il y avait parmi l'équipage 4 hommes mariés et un garçon de 20 ans, fils d'une veuve. D'un commun accord, on leur laissa la plus solide embarcation.

"La mer baissait et le courant de la rivière faisait un élément de plus avec lequel il fallait compter. Battus par les paquets d'eau que leur jetait chaque vague et ne connaissant pas assez le chenal, les pauvres matelots exténués ne purent tenir tête à la tourmente. Leurs embarcations échouèrent sur ce que nous appelions alors le "banc du large" et se brisèrent.

"Le Capitaine et les vieux loups de mer de l'endroit, qui avaient suivi la manoeuvre d'un oeil inquiet, auraient voulu aller au secours des malheureux, mais c'eût été tenter la Providence et allonger la liste des morts.

Tout de même on espérait malgré toute espérance que les plus robustes et les plus capables pussent nager jusqu'au rivage, et la foule s'était transportée sur le banc de sable.

Seul le garçon de 20 ans put approcher assez pour être secouru, après avoir été coulé par la vague. Pour le Capitaine, qui pleurait à chaudes larmes comme un père qui voit mourir ses enfants; ce fut une espèce de réconfort que cette jeune vie épargnée.

Quand tout le monde se fut bien rendu compte que les 15 autres matelots étaient perdus, on se partagea en deux équipes pour faire la recherche des cadavres.

Toute la nuit on vit des fanaux s'agiter sur le banc de sable, et sur la grève, à l'ouest, à partir du phare (de la Tour) jusqu'à l'entrée de la rivière. Aux premières lueurs du jour, on avait fini la lugubre moisson.

Monsieur James Russell (le grand-père d'Elspeth), un des associés de la Compagnie Richardson, qui faisait le commerce du bois de fuseau dans la région, offrit de convertir en morgue le moulin situé au pied de la côte.

Les noyés y furent déposés et on sortit tous les draps de la grande armoire pour les recouvrir.

Mon oncle Fraser était vice-Consul pour le gouvernement Norvégien, et ce fut lui qui s'occupa de recueillir sur chacun des cadavres les objets qui pouvaient aider le Capitaine à les identifier et qui ensuite devaient être adressés à leur famille respective.

"Les 4 hommes mariés avaient chacun une montre, arrêtée à 5 heures et quelques minutes, ce qui correspondait à peu près à l'heure où leur chaloupe s'était brisée. Ils portaient aussi chacun un anneau d'or à la main gauche... une épingle de cravate. Tous avaient un peu de monnaie, d'argent de papier dans leurs poches, des lettres, etc.

"Ces objets furent recueillis soigneusement, numérotés, et emportés à la vieille maison. C'est moi qui fut chargée de faire sécher tout cela dans le grenier. Je me souviens avec quelle sorte de respect je dépliais les lettres encore lisibles, mais incompréhensibles pour moi, étant écrites en **norvégien** et en **suédois**; avec quel ordre, je disposais les bijoux, la monnaie, me disant que ce seraient les seuls souvenirs qui resteraient aux épouses, aux mères, aux fiancées, peut-être."

J'introduis ici un détail que je tiens de mon oncle, le docteur Joseph Gauvreau, alors en vacances à Matane chez mon père et qui fut témoin de cette catastrophe. "Le lendemain en présence du capitaine, des deux matelots et du seul survivant, le Coroner, liste en main, fit l'appel de l'équipage. Le capitaine, tête nue, les larmes dans les yeux, à chaque nom nommé, répondit : "Absent ! Here, his body ! . . . C'était le témoignage d'un dernier témoin."

Puis je continue le récit de Mme Lebel : "Dans ce temps-là, on n'aurait pas trouvé dans Matane assez de cercueils pour enterrer 15 personnes le même jour. Alors, mon oncle Fraser fit faire des boîtes de planches et on mit 3 cadavres par boîte.

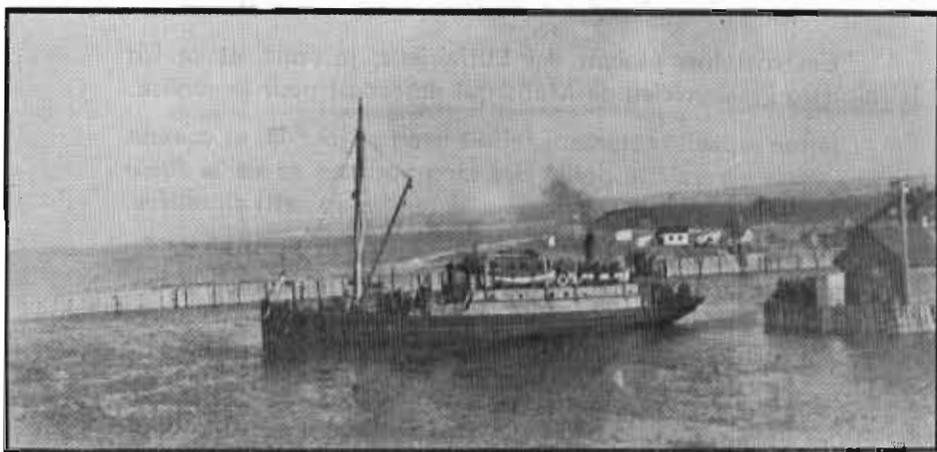
"Ces matelots étaient des Luthériens, je crois, et ce fut le ministre Presbytérien de Métis qui descendit pour le service.

"Je me rappelle comme il faisait beau ce jour-là, et comme c'était triste de voir le défilé des cinq voitures et de la foule recueillie passant à notre porte pour se rendre au petit cimetière.

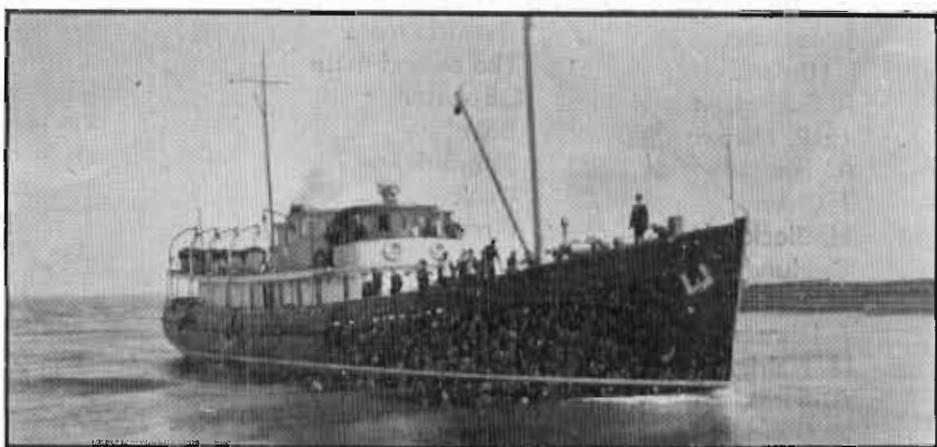
"La cérémonie fut très impressionnante et le bruit de la mer dominait la voix du ministre. On aurait dit qu'elle voulait unir sa prière pour le repos des âmes de ceux qui l'avaient bravée et qu'elle pleurait, elle aussi."

Voici la liste des disparus telle qu'on la trouve à l'acte de sépulture gardé aux registres de l'église presbytérienne de Leggatt's Point, Métis, et qu'a bien voulu nous fournir le Révérend D. Lloyd Griffiths, B.A.

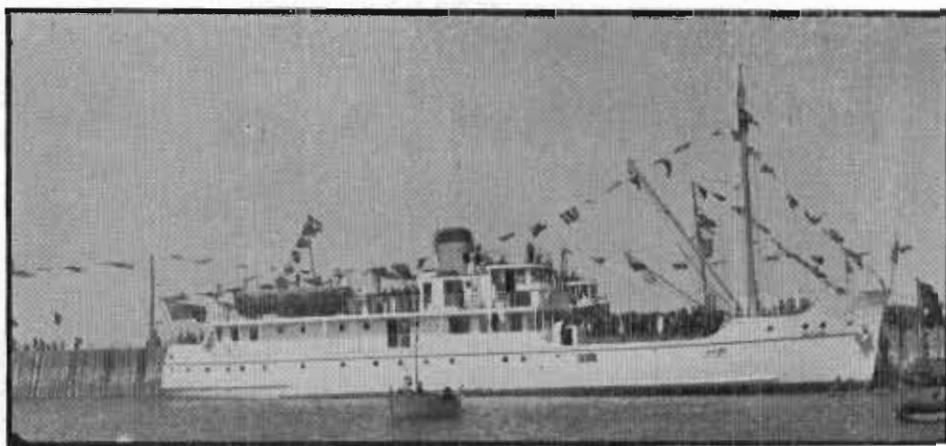
J. Sackson	The first mate
J. Hinland	The second mate
A. Eugitetsen	Carpenter
H.-P. Hansen	Boat
A. Isachsen	Steward
J. Olsen	Cook
H. Block	Fireman
C. Hundsen	"
H. Halversen	"
J. Johnsen	"
H. Nalrige	Sailor
A. Formusen	"
V. Olsen	"
A. Halversen	"
H.-H. Holten	Engineer



LE "MARCO POLO" SORTANT DE MATANE



LE "PERE ARNAUD" ENTRANT A MATANE



LE "MATANE I" LE JOUR DE LA BENEDICTION

## CHAPITRE XXXII

### SERVICES PUBLICS

#### TELEGRAPHE

Le télégraphe fut installé à Matane un peu avant 1875. Le bureau en était au phare. Les premières télégraphistes furent mesdemoiselles Desjardins, venues de St-Arsène. Plus tard un bureau fut installé au village.

#### TELEPHONE

C'est le docteur Demers qui amena le téléphone à Matane en 1898. La première opératrice fut Mlle Marie-Elise Lagacé, originaire des Trois-Pistoles. Elle commença avec un salaire de \$12.00 par mois, et en plus, le droit de téléphoner partout le comté. Elle occupa sa position durant 17 ans.

La Compagnie de Téléphone Nationale fut propriétaire de cette ligne jusqu'à son achat par La Corporation de Téléphone et de Pouvoir de Québec. Un immeuble fut construit pour loger les bureaux de la Compagnie de Téléphone, et deux bureaux de La Compagnie du Pouvoir du Bas-St-Laurent, en 1929, dans la rue de la gare.

#### ELECTRICITE

La première organisation électrique faite à Matane, fut celle de la Compagnie Price. Elle servait à l'éclairage des moulins, des cours à bois, des bureaux, des résidences des principaux employés de la Compagnie, et de la patinoire en hiver. Mon père était notaire de la Compagnie. Il eut en conséquence assez tôt le privilège de l'éclairage électrique. C'était vers 1913 ou 1914.

L'électricité ne vint pour de bon à Matane qu'avec l'organisation de La Compagnie du Pouvoir du Bas St-Laurent, en 1921.

### **RADIO**

Il fut question d'installer à Matane un poste d'émission, radiophonique pour le bas de la province vers 1932. Malheureusement, comme les citoyens ne virent pas eux-mêmes à l'affaire, ils se firent damer le pion, et le poste fut installé à New-Carlisle. L'auteur adressa une protestation sous forme de communiqué au journal "Le Devoir"; mais comme il n'y avait pas de mouvement d'ensemble, l'affaire resta sans suite.

### **AVIATION**

Depuis 1934, il y a à Matane un service de transport aérien en opération tous les hivers. Le grand nombre de gens de la côte sud qui travaillent durant l'hiver sur la côte nord et qui tiennent à revenir dans des circonstances particulières, ou encore à la fin de leur travail en forêt quand cela a lieu avant l'ouverture de la navigation, exigeaient l'organisation d'un pareil transport. De 1934 à 1935 les frères Watts, les pionniers du service aérien à Matane, se servaient de la rivière gelée pour y atterrir. De 1936 à 1938 on utilisa des champs d'atterrissage sur la côte est. Dans la suite un autre champ fut organisé au commencement de La Grande Anse.

Les Watts avaient deux avions pour faire le service. La "Commercial Airways", qui vint en concurrence avec eux plus tard, avait également deux machines. Puis ce fut la "Quebec Airways" avec deux avions.

Le fait qu'en 1935 les deux compagnies concurrentes avec un effectif total de quatre avions, transportèrent 1238 passagers de Matane à la Côte Nord ou vice versa, indique bien la nécessité d'un tel service dans nos parages. Aussi les gens de Matane songent-ils à l'organisation d'un aéroport permanent.

## **CHAPITRE XXXIII**

### **SERVICES MUNICIPAUX**

#### **LA VILLE**

Matane a eu sa charte de ville le 28 décembre 1937. La population est actuellement de 6,680 âmes.

L'évaluation municipale de la ville est d'environ \$2,200,000.00.

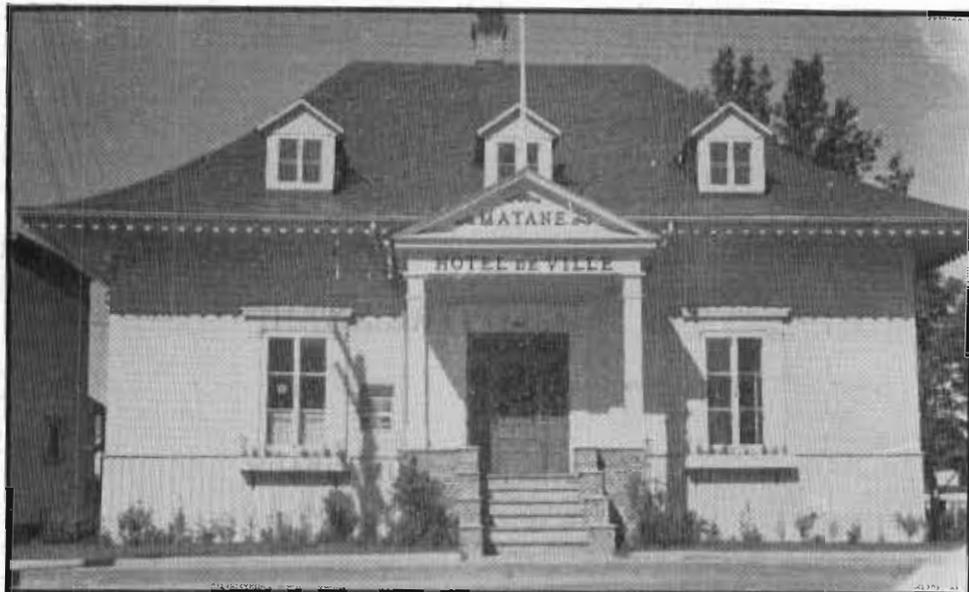
L'actif de la ville en janvier 1945 était de \$425,744.58. La dette ne dépassait pas \$200,000.00. La ville est donc en très bonne posture financière.

#### **LA CORPORATION SCOLAIRE DE LA VILLE**

C'est en 1908 que la Corporation scolaire du village s'est séparée de la Corporation scolaire de la paroisse.

Les propriétés de la Commission ont une valeur d'au delà de \$100,000.00.

La dette est inférieure à \$40,000.00. Il faudra assez prochainement agrandir l'Académie St-Antoine et y loger l'École de Métiers. Ici encore la situation est bonne.



### L'HOTEL DE VILLE

"J'ai revu la maison lointaine et bien aimée  
où je rêvais enfant de séoir sans déclin . . .  
(Armand Sylvestre)

L'Hôtel de Ville de Matane est une des vieilles maisons de l'endroit. D'architecture normande, elle a belle apparence en plus des souvenirs historiques qui y sont attachés. Elle fut construite par M. E. Lacroix, premier marchand-général et ancien maire, en 1856, sur l'emplacement actuel du couvent du Bon-Pasteur.

Monsieur Lacroix y demeura jusque vers 1890, alors qu'il quitta Matane pour retourner demeurer à Québec d'où il était venu vers 1847.

En 1892, le notaire J. E. Gagnon fit l'acquisition de cette maison et la transporta à l'endroit actuel.

Ma famille y a demeuré jusqu'à la mort de mon père en 1943. C'est alors que la ville de Matane l'acheta. Dans la suite, on enleva les galeries sur la façade et on fit un nouveau portique. Une superbe grille en fer forgé représentant les armes de la ville de Matane, — anciennes armes du seigneur Mathieu d'Amours de Chauffour —, orne la porte principale. Cette grille fut exécutée par des professeurs et élèves de l'École d'Arts et Métiers de Rimouski, d'après les plans de l'architecte Albert Leclerc.

## **AQUEDUC**

Matane construit son aqueduc municipal et son service d'égout en 1919. On alla chercher l'eau au lac Fortin dans le territoire de la paroisse de St-Luc. L'eau est siphonnée par-dessus une élévation et déversée dans un grand réservoir situé à deux ou trois milles sur les côtes, puis de là, conduite à la ville. La pression est excellente.

Avant cela il y avait quatre à cinq petits services d'aqueduc appartenant à des particuliers. Ainsi le couvent avait le sien. Il y en avait un ou deux du côté est de la rivière, puis deux du côté ouest qui desservaient un assez grand nombre de particuliers. Un avait été organisé en partie par mon père, et le réservoir était situé dans la côte d'Ernest Pelletier. L'autre fut organisé plus tard par M. François Pelletier, et le réservoir était situé dans la côte de M. Pelletier.

## **POLICE MUNICIPALE**

Le premier policier de la municipalité de Matane fut de 1909 à 1916 Luc Durette. Il est aujourd'hui concierge à l'École Technique de Montréal. Dans la suite, la municipalité eut de 1916 à 1930 un certain nombre de citoyens nommés comme constables spéciaux. Norbert Pelletier était chef en 1925, Onésime Harrisson en 1927 et Napoléon Côté en 1930. Puis on revient à un policier régulier, Charles Truchon, de 1930 à 1932. Enfin le dernier, qui est encore en fonction, est Borromée Dion, depuis 1932.

## **SERVICE DE POMPIERS ET SIRENE D'ALARME**

A la suite de la construction de l'aqueduc municipal, Matane fit l'acquisition d'une pompe, de boyaux et d'échelles, ainsi que d'extincteurs comme moyen de protection contre les incendies.

On construisit à la même occasion un hangar flanqué d'une tour dans laquelle on fait sécher les boyaux.

Depuis 1940 on a également installé une sirène d'alarme. Elle sert de plus à sonner tous les soirs le couvre-feu.



Résidence de M. Sam Lafontaine

Maison du notaire J.-O. Lebel.

Maison construite par J.-E. Généreux.

Ancienne maison du feu docteur Pelletier.

Maison construite par le Dr J.-A. Bergeron.

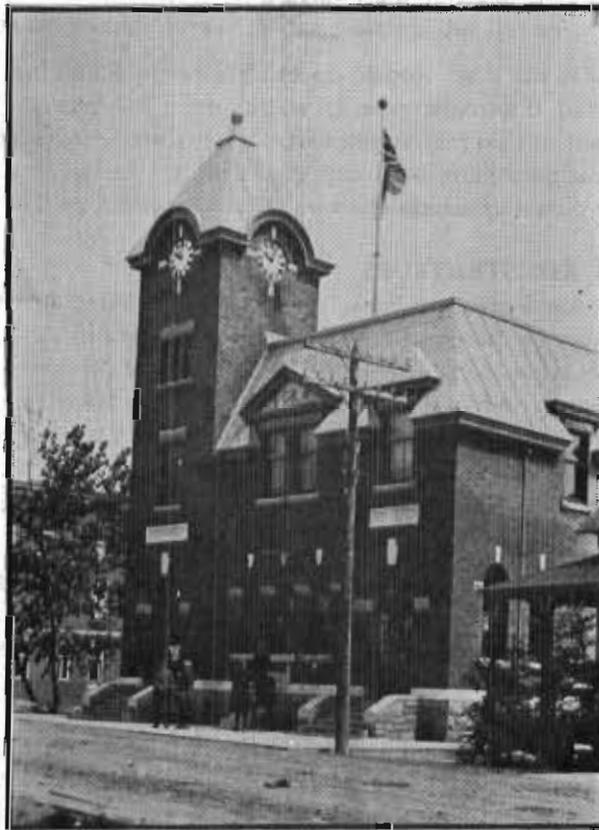
Presbytère.



Monument aux victimes du "Bradsberg" au cimetière protestant.

## CHAPITRE XXXIV

### EDIFICES PUBLICS et SERVICES GOUVERNEMENTAUX



LE BUREAU DE POSTE

#### **BUREAU DE POSTE et DOUANES**

Avant la construction du Bureau de poste actuel, le service se fit à différents endroits. Il fut successivement, en autant et aussi loin que je puisse retracer mes souvenirs, chez Georges

Pelletier (emplacement du Bloc Brunelle); chez Alphonse Tremblay (Joseph Antoine Santerre), puis au poste actuel de commerce de Jean-Baptiste Dionne. Enfin au coin du pont, côté est de la rivière, dans l'ancien magasin de J. H. Chouinard, aujourd'hui 25, rue d'Amours. De là on s'installa dans l'édifice actuel complété en 1913.

Le bureau des douanes est à l'étage supérieur du Bureau de poste.

### **PALAIS DE JUSTICE et BUREAU D'ENREGISTREMENT**

En avril 1869, un bill fut passé à la législature pour diviser le second district d'enregistrement du comté de Rimouski en deux. Ce bill fut "piloté" par M. Garon, député du comté.

Il fut donc décidé de construire un Palais de Justice avec Bureau d'enregistrement, voûte, etc., à Matane. Les travaux furent mis en marche incessamment. Cette construction occupait à peu près l'emplacement du Palais de Justice actuel, mais un peu plus éloigné du chemin. Il fut incendié en 1920.

### **LES REGISTRATEURS**

Le Bureau d'Enregistrement fut ouvert le 16 novembre 1870. Le premier régistrateur fut le notaire A.-E. Guay. Son successeur sera, en 1884, Jean-Baptiste Saucier. On lui adjointra comme assistant, en 1904, C.-E. Bernier. Celui-ci deviendra régistrateur en 1911, puis dans la suite il aura alternativement comme assistant ou régistrateur-adjoint : D.-L. Préville, en 1937 ; E. Thibault, député-régistrateur, en 1939 ; Léon Tremblay, adjoint, en 1945.

La Cour de Circuit a commencé à siéger à Matane en 1870. Puis la Cour de Magistrat en 1873. Depuis 1937 la Cour Supérieure siège une à deux fois par année pour des causes de Matane. Enfin, en quelques circonstances, la Cour d'Echiquier siègea, en particulier dans une cause fameuse sur les droits de pêche des riverains de la Rivière Matane. Il fut tout d'abord décidé que la rivière Matane était navigable jusqu'à la chaussée et qu'en conséquence les droits de pêche appartenaient au Fédéral. Plus tard, on concéda les droits de pêche aux riverains comme leur ayant été concédé par les seigneurs.

A la suite de l'incendie de l'ancien Palais de Justice, le Conseil de Comté de Matane décida de reconstruire l'édifice. La nouvelle construction (1921) fut faite en briques solides avec voûtes spacieuses pour le Bureau d'Enregistrement et le

bureau du Greffier. Pendant assez longtemps on se servit de la salle de la Cour pour les réunions du Conseil de Matane.

#### **Les Greffiers de la Cour**

Le notaire A.-E. Guay de 1870 à 1884

“ J.-E. Gagnon 1886 à 1908

C.-E. Bernier de 1908 à 1910

Le notaire J.-O. Lébel 1910 à 1936

“ Rod, Côté depuis 1936



EDIFICES DESROSIERS PUIS BERGERON ET PALAIS DE JUSTICE

#### **SERVICES GOUVERNEMENTAUX**

Le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral entretiennent des bureaux à Matane.

#### **LE GOUVERNEMENT DE LA PROVINCE DE QUEBEC**

Le gouvernement provincial possède un édifice à Matane, rue de la Gare. On y trouve la plupart des services de l'administration provinciale. Tout d'abord le bureau de placement.

**Le Ministère de l'Agriculture** entretient un bureau agronomique régional.

**Le Ministère du Procureur Général** a le service des Cours de Justice, du Bureau d'Enregistrement, puis de la Police provinciale.

**La Commission des Liqueurs** a un magasin et un bureau général (service de police) à Matane.

**Le Ministère des pêcheries Maritimes** maintient l'entrepôt frigorifique et un agent pour permis de pêche.

**Le Ministère de la Santé** a le bureau de l'Unité Sanitaire du comté de Matane.

**Le Secrétariat Provincial** maintient l'École ou Centre d'Initiation Artisanale, qui compte trois professeurs.

**Le Ministère de la Voirie** a un bureau général avec un ingénieur civil et un gérant à Matane.

**Le Ministère de la Colonisation** maintient également un bureau régional pour le service des colonies.

Il y a encore le bureau du percepteur du revenu, le bureau des permis et licences d'automobiles, etc.

#### **LE GOUVERNEMENT FEDERAL**

**La Gendarmerie Royale à Cheval du Canada** a depuis nombre d'années à Matane un bureau qui comprend deux et parfois trois constables.

#### **LE BUREAU DE LA COMMISSION DES PRIX**

Pour tous les **travaux publics**, Matane relève du bureau de district à Rimouski. Nous avons déjà parlé du service des douanes et d'accises.

#### **CONSULAT**

Il y eut autrefois à Matane un vice-consul norvégien. Monsieur Alexandre Fraser en remplissait la charge. C'est qu'alors la plupart des navires qui venaient prendre des chargements de bois, avaient des équipages de pays scandinaves.

## CHAPITRE XXXV

### PROFESSIONNELS A MATANE

Bien des détails me manquent sur les professionnels qui ont pratiqué à Matane. Je donnerai quelques notes sur les anciens et un tableau des plus jeunes.

#### LES NOTAIRES

Pendant longtemps il y eut des notaires ambulants dans les localités du bas du fleuve. Ainsi, bien des actes du début de Matane, rédigés au manoir seigneurial, sont signés tantôt par le notaire Auguste Dionne, résidant à la Rivière Ouelle, tantôt par Joseph Ouellet, tantôt par François Fournier, et plus tard bon nombre par Mtre Dubord, N.P., qui avait sa demeure à Ste-Flavie, je crois.

Le premier notaire résidant à Matané fut Remi Ouellet. Il y pratiqua de 1830 à 1882. Son gref déposé aux archives de la Cour Supérieure de Rimouski contenait 6300 actes.

Le notaire A.-Elzéar Guay a demeuré à Matané de 1868 à 1884. Il fut secrétaire-trésorier de la municipalité, puis greffier de la Cour. Plus tard, il s'en alla demeurer à Ville-Marie au Témiscamingue où il est mort. Son épouse (Joséphine Verreault) a acquis successivement tous les droits sur la seigneurie de Matane.

Le notaire D.F. de St-Aubin, 1861 à 1888, fut un personnage d'importance à Matane. En plus de son étude de notaire, il tenait le bureau du Revenu de l'Intérieur dès 1869. Une de ses filles, Armanda, a épousé l'avocat Bernier de Lévis, feu le juge Alphonse.

Le notaire Achille Fournier venait de Rimouski. Marié à Anny Fraser, fille du quatrième seigneur, il résida à Matane et y pratiqua pendant quelques années. Il fut secrétaire-trésorier de la municipalité. Plus tard ayant été nommé shérif, il retourna demeurer à Rimouski. C'était le père de M<sup>me</sup> notaire J.-O. Lebel (Eugénie Fournier).

J.-E. Gagnon, notaire, est né à St-Arsène (Témiscouata). Il vint pratiquer sa profession à Matane en 1886 et y mourut en 1941. Son greffe comptait 17,202 actes notariés. Il fut secrétaire-trésorier de la municipalité de Matane pendant 31 ans, et durant ce temps la municipalité ne connut aucune contestation ni aucun procès. Il fut secrétaire-trésorier des écoles de la paroisse et du village et secrétaire du conseil du comté de Matane pendant près de 50 ans. Il fut également greffier des Cours de Circuit et de Magistrat pendant 20 ans.

Le notaire G.-L. Dionne est enfant de Matane et y pratiqua sa profession en 1901, puis il alla se fixer à Amqui.

Le notaire J.-O. Lebel est originaire de St-Octave de Mé-tis. Il vint se fixer à Matane en 1910. Il fut greffier des Cours de Circuit et de Magistrat de 1910 à 1936, puis secrétaire du conseil de comté depuis 1941.

Le notaire J.-N.-M. Préville ne resta à Matane que quelques années, 1931 à 1933.

Le notaire Rodrigue Côté est originaire de Cap Chat. Il débuta comme associé du notaire Gagnon en 1931. Nommé greffier de la Cour en 1936, il pratiqua seul depuis.

Le notaire Alexandre Lebel est fils du notaire J.-O. Lebel et enfant de Matane. Après avoir pratiqué seul de 1935 à 1936, il devint l'associé du notaire Gagnon, de 1936 jusqu'à sa mort. Il fit l'acquisition de son greffe. Il dut quitter son étude à l'occasion de la guerre et devint officier d'artillerie.

### **LES MEDECINS**

Le premier-médecin de Matane fut le docteur Hamel, puis vint le docteur Alphonse Dubé, originaire du Témiscouata. Il pratiqua ici de 1879 à 1881 et pensionnait chez M. Fraser. C'était un bel homme et un grand amateur de cartes. Il jouait dans les magasins et voulait toujours finir sa partie quand on venait le chercher pour les malades. Une de ses soeurs a épousé Cléophas Joncas de Matane. Le docteur Dubé alla demeurer à Ville-Marie dans le Témiscamingue.

Le docteur Jean-Pierre Pelletier fut une figure marquante de Matane pendant nombre d'années, tant en qualité de médecin

que de maire et de politicien. Il épousa une demoiselle Poiré. Il est mort en 1897. Un de ses fils, Alfred, fut également médecin et a pratiqué toute sa vie à Winchendon, Mass., où il est mort il y a quelques années. Plusieurs petits-fils du vieux docteur Pelletier résident à Matane.

Le docteur Alfred Bouillon, originaire de Rimouski, passa sa vie professionnelle à Matane. Il fut maire, président de la Commission scolaire, etc. Bien qu'un peu bouillonnant de caractère, il a laissé un bon souvenir chez ceux qui l'ont connu. Il est décédé en 1925. Il était marié à Eugénie Saucier de Matane.

Le docteur Gustave Côté venait de Ste-Anne des Monts. Il pratiqua toute sa vie à Matane. Décédé en 1920. D'un tempérament très pacifique, il ne fit jamais de bruit et fut aimé de tous. Marié à Amélie Lamontagne de Ste-Anne des Monts, il n'eut qu'un fils, Valmont.

Le docteur Arthur Bergeron était originaire de Québec et marié à Régine Gourdeau de l'Île d'Orléans. Il passa sa vie professionnelle à Matane, de 1904 à 1938. Homme distingué et entreprenant, il fut longtemps maire du village et député du comté à la Législature. Matane lui doit beaucoup de son progrès. Il a laissé trois fils : le docteur Roland, Roger et Bernard de Matane.

Le docteur Eustache Langis, originaire de St-Octave de Métiis. A Matane depuis 1919.

Le docteur Raoul Gagnon est né à Matane. Il fit une partie de la guerre 1914-1918 et vint se fixer à Matane dans la suite en 1926.

Le docteur Ruel demeura très peu de temps à Matane.

Le docteur Valmont Lapierre est originaire de Matane. Il y pratique depuis 1924.

Le docteur Roland Bergeron est né à Matane et y pratique depuis 1934. Il est surintendant de l'hôpital.

Le docteur Maurice Piuze est originaire de Matane, y pratique depuis 1935 et est assistant-surintendant de l'hôpital.

Trois médecins se sont succédés en charge de l'Unité Sanitaire de Matane. Ce sont les docteurs Boissinotte, J.-R. Larose et Marcel Huot.

### LES AVOCATS

Me J.-Edmond Fortin venait de Québec. Il a pratiqué à Matane quelques années, puis est retourné à Québec où il est décédé.

Me Elie D'Anjou, originaire de Rimouski, est venu à Matane vers 1891, et y est décédé en 1908. Il eut trois filles: Sara, Ménéé et Lucina.

Me Robert Bergeron pratiqua à Matane de 1905 à 1907. Décédé magistrat à Roberval.

Me P.-E. Gagnon, C.R., né à Matane, pratiqua à Matane en 1910, à Rimouski depuis 1911.

Me Raoul Fafard, C.R., Originaire de Québec, A Matane depuis 1920. Maire de Matane de 1936 à 1939 et depuis 1941. Lieutenant-colonel, second Commandant du Contingent canadien au couronnement du roi George VI.

Me Alphonse Beaulieu, C.R. A Matane de 1931 à 1940, conseiller en loi au Parlement de Québec depuis.

Me Euclide Roy. A Matane depuis 1936.

Me Jean Langlais. A Matane de 1936 à 1938.

Me Dorila Poirier. A Matane depuis 1943.

Me Louis Girard. A Matane depuis 1944.

### LES DENTISTES

James MacLaren. Originaire de St-Fulgence (Chicoutimi). Reçu dentiste en 1915. S'enrôla dans le Corps dentaire de l'armée canadienne et fut en Angleterre durant la première grande guerre. Etabli à Matane en 1920, y est décédé en 1942.

A. Pineau. Originaire de St-Anaclet. Dentiste à Matane depuis 1930.

Avant la venue des dentistes il y avait à Matane un monsieur Pierre Deschênes qui arrachait les dents avec un davier.

### INGENIEURS CIVILS

M. A. Mascovici, ingénieur minier, Français, vint à Matane comme ingénieur de la "The Matane Mining and Smelting Company." (La Mine à Saucier). 1904-1905.

A.-E. Alloway, ingénieur du "Canada & Gulf Terminal Railway".

A.-E. Babin, ingénieur de la "Hammermill Paper Co."

Roger Thomas, ingénieur de "Price Brothers".

François Doré, ingénieur du département de la Voirie.

### INGENIEUR FORESTIER

J.-A. Rouleau, de 1917 à 1944.

### ARPENTEURS

Louis Michaud, à Matane de 1879 à 1884.

A.-E. Lebouthillier, arrivé à Matane en 1889. Décédé à Rimouski en 1944.

### AGRONOMES

J.-B. Millette, en charge du bureau agronomique de Matane de 1919 à 1937.

Raymond Langlois, depuis 1937.

## CHAPITRE XXXVI

## VOCATIONS

Le souci d'une instruction supérieure ne fut jamais très développé à Matane. Cela est dû sans doute à ce que la population est en grande majorité ouvrière et par conséquent de fortune limitée. Il est toutefois singulier que si peu de cultivateurs aient fait instruire des garçons.

Je donne ici sous forme de tableau la liste des fils de **Matane** qui sont devenus prêtres, des filles qui sont devenues religieuses et finalement de ceux qui sont devenus professionnels. Ces tableaux peuvent toutefois être incomplets.

**PRÊTRES SORTIS DE MATANE**

Alphée Perron, né en 1862, ordonné en 1889, décédé et inhumé à Matane en 1938.

Pierre Chouinard, ordonné en 1889, décédé curé de Carleton en 1933.

Louis-Honoré Perron (frère d'Alphée), né en 1874, ordonné en 1904, décédé et inhumé à Matane en 1906.

Pierre Lafrance, né en 1871, ordonné en 1903. Retiré aux Trois-Pistoles.

Aldéric Paquet. Décédé aux États-Unis.

Horace Tremblay. Ordonné en 1909, décédé et inhumé à Matane en 1911.

Joseph Charest. Ordonné en 1910, chapelain de l'hôpital de Matane.

Francis E. Cagné, du diocèse de Fall River où il est décédé.

Antoine Cagnon, né en 1899, ordonné en 1925, directeur de l'École d'Arts et Métiers de Rimouski.

Alfred Cagnon, diocèse de Gaspé, curé de St-Maurice de l'Echourie.

Léon Ouellet, O.M.I., ordonné en 1928, missionnaire à la Rivière la Paix.

Alphonse Caouette, né en 1912, ordonné à Matane par S. E. Mgr André Cassulo en 1936. Prêtre des missions étrangères, missionnaire en Mandchourie.

Fernand Beauchemin, ordonné en 1942, vicaire à Ste-Luce.

Mgr F.-X. Ross, évêque de Gaspé. Il est à signaler que Frs. Xavier Ross, né aux Grosses Roches et décédé en 1945 évêque de Gaspé, a fréquenté l'école modèle de Matane vers 1868, pendant une ou deux années. Il travailla aussi quelque temps comme commis au magasin et au bureau de poste chez Georges Pelletier.

Mgr Edouard Michaud, évêque et vicaire apostolique de l'Ouganda en Afrique, où il y est décédé le 18 juin 1945, était le fils de Louis Michaud, arpenteur à Matane de 1880 à 1884, et de Henriette Bradley, née et mariée à Matane.

Mgr Michaud est né à Ste-Anne de Bellevue où son père alla demeurer après 1884. Chaque année il venait ici passer ses vacances. Il y revint une fois Père Blanc des missions d'Afrique, puis une autre fois comme évêque en 1936.

## FILLES DE MATANE DEVENUES RELIGIEUSES

### Au Bon-Pasteur

Soeur M. de St-Joseph de la Ste-Famille.	Marie-Louise Fillion
" M. de St-Séraphin.	Délina Lapierre
" M. de St-Daniel.	Adèle Simard
" M. de St-Joseph Calazans.	Marie-Ange Rouleau
" Marie-Joséphine.	Marie-Ange Truchon
" M. de Ste-Marguerite de Jésus.	Laurence Lévesque
" Marie du Tabernacle.	Marie-Ange Vézina
" Marie-Clotilde.	Céline Truchon
" M. de St-Alban.	Léontine Dionne
" M. de St-Donat	Marie-Anna Bouchard
" M. de Ste-Yvette.	Yvette Gagné
" M. de Ste-Marthe du Sauveur.	Marthe Dionne
" M. de St-Guy	Laurence Perron
" M. de St-Arsène	Marie-Louise Bouchard
" M. de St-Victor	Léontine Tremblay
" M. de St-Emmanuel-Marie.	Simone Grégoire

**Chez les Ursulines de Rimouski**

Soeur Ste-Gertrude.	Marie-Zoé Gagnon
" St-Louis de Gonzague	Alphonsine Rioux
" Ste-Monique.	Marguerite Roy
" Ste-Anne.	Adèle Turcotte
" St-Joachim	Marie-Laure Turcotte

**Congrégation Notre-Dame**

Soeur Ste-Eugénie de la Croix	Thérèse Lebel
-------------------------------	---------------

**Au Saint-Rosaire**

Soeur St-Louis de Gonzague.	Amélia Dion
-----------------------------	-------------

**St-Joseph de St-Vallier**

Soeur Ste-Imelda de Jésus.	Estelle Bouchard
" St-Louis de Gonzague.	Laurence Rouleau
" Marie de la Sainte Enfance	Marie-Ange Harrisson

**Soeurs de la Charité de Québec**

Soeur St-Florius.	Madeleine Harrisson
" St-Jean de Kenty.	Marg. Ann. Grant, dé- cédée à New-York en 1873.

**FRERES DU SACRE-COEUR**

Fr. Paul-Etienne, Paul-Emile Labrie.  
Fr. Pierre-Edmond, J.-Marc Desjardins.  
Fr. Jules-Edouard, J.-Marie McDonald.  
Fr. François-Marie, Lucien Bernier.  
Fr. Louis-Renaud, Charles-Emile Rouleau.  
Fr. Eudes, Georges-Henri Rouleau.  
Fr. Raymond-Marie Rouleau.

**CLERCS DE SAINT-VIATEUR**

Fr. Arthur Rioux.

**FRERES FRANCISCAINS**

Fr. Candide Marie — Ernest Gauthier

**LISTE DES PROFESSIONNELS SORTIS DE MATANE**

Docteur Alfred Pelletier, décédé à Winchendon, Mass.  
Notaire G.-L. Dionne. A Amqui  
Paul-Emile Gagnon, C.R., avocat à Rimouski  
Adolphe Chouinard, avocat, Décédé à Matane en 1926.  
Jean-Charles Gagnon, pharmacien. Chimiste à Matane.  
Docteur Raoul Gagnon. A Matane  
Docteur Roméo Vézina. Noyé au Lac des Quinze, Shelter-Bay, côte nord. Inhumé à Matane.  
Edmond Gagnon, C.R., avocat. Décédé protonotaire à New-Carlisle. Inhumé à Matane.  
Docteur Valmont Lapière. A Matane.  
Docteur Roland Bergeron. A Matane.  
Docteur Maurice Piuze. A Matane.  
Docteur Léo Côté. Médecin chef à l'hôpital du Hâvre St-Pierre.  
Alexandre Lebel, notaire à Matane.  
Robert Joncas, I.C., département des Travaux Publics à Rimouski.  
Docteur Jean-Marie Dionne. A Normandin, Lac St-Jean.  
Bernard Bergeron, dentiste. Service dentaire de l'armée canadienne.  
Docteur Philippe Gagnon. Service médical de l'armée canadienne.  
Docteur Arthur Fradette. Service médical de l'armée canadienne.  
Jean Lebel, C.A., diplômé des Haute Etudes Commerciales à Montréal.

## CHAPITRE XXXVII

### MILICE ET MILITAIRES

(armée, aviation, marine)

Mathieu d'Amours de Chauffour, premier seigneur de Matane, était un militaire. Ses fils furent durant presque toute leur vie mêlés aux guerres de l'Acadie. Le deuxième Seigneur, Donald McKinnon, était venu avec les armées de Wolfe et il était lieutenant de milice. Simon Fraser était capitaine, et son fils Dugald sera chargé de la milice dans notre région. Bon nombre des premiers habitants de Matane étaient d'anciens soldats de Fraser: ainsi les MacDonald et les McMullon. Elizabeth McKinnon (très probablement fille du deuxième seigneur) était mariée à un soldat du nom de John Leary. (62)

A la suite de la conquête, le gouvernement anglais avait tenu à installer aux abords du Canada des Anglais d'origine, afin d'être sûr d'avoir une défense fidèle et des messagers pour venir avertir la capitale en cas d'attaque.

On sait les dépenses considérables qui furent faites pour installer des colonies anglaises à Gaspé, Douglastown, New Carlisle et New-Richmond. On sait également qu'un effort fut fait pour s'emparer des seigneuries du Bas St-Laurent. Ainsi la seigneurie du Mont-Louis passa en 1789 à Jacques Curchard puis en 1799 à Mathiew Bell. La seigneurie de Matane fut acquise par Donald McKinnon à partir de 1772. La seigneurie de Métis (seigneurie Peiras) fut acquise par Mathew MacNider en 1802. En 1836 une bonne partie du territoire de la Rivière Blanche était concédée au lieutenant Andrew Patterson. Les lots du territoire de la Baie des Sables avaient également été concédés à des anciens soldats de la guerre 1812-13-14.

J'extraits de "La Voix du Golfe" de Rimouski l'entrefilet suivant intitulé "Milice Volontaire": "M. J.-B. Larochelle de Matane, un des cadets de l'École militaire, vient d'être promu au grade de capitaine et chargé de former une compagnie à Matane. La division régimentaire de Rimouski fut formée en 1868 par "l'acte concernant la milice et la défense du Canada."

Le Bataillon de Rimouski était composé de différentes compagnies dont l'une était organisée à Matane et les autres à Saint-Anaclet, à Rimouski, au Bic et à l'Anse au Sable.

Nos compagnies de miliciens allaient faire des exercices chaque année tantôt à Rimouski, tantôt à la Pointe Lévis. Au camp de 1870, on voit que la compagnie de Matane est au complet et comprend 55 hommes.

En 1869, les officiers de la compagnie de Matane étaient le capitaine Larochelle, écuyer; le lieutenant Thomas Fraser, gentilhomme; enseigne: Georges Sylvain, junior gentilhomme.

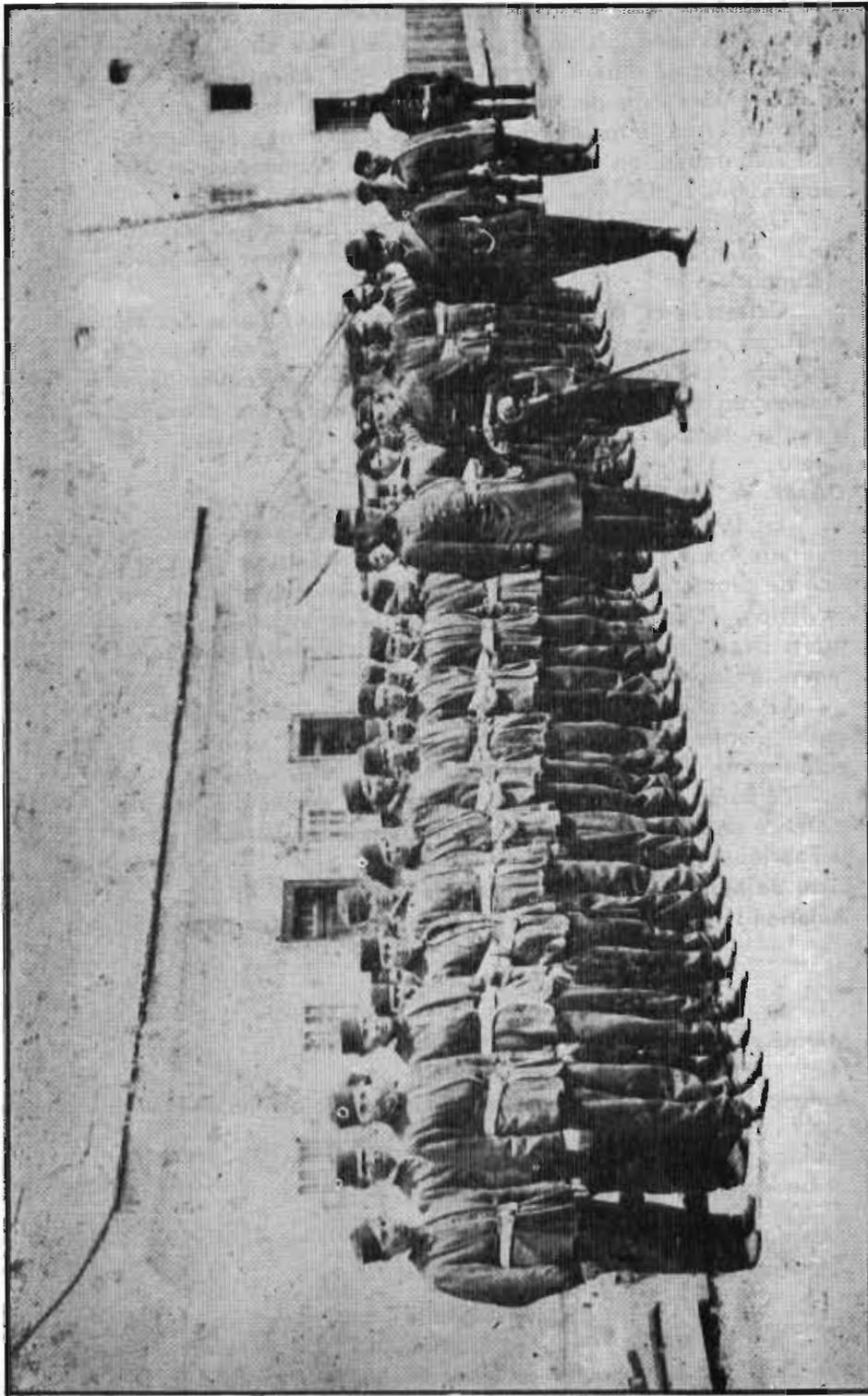
Il y aura vers la même époque une division de compagnie, no. 9, à Saint-Ulric. Les officiers seront Jean-Elie Généreux, Rémi-S. Noël et Antoine Saint-Laurent. Dans la division de compagnie no. 10 de la paroisse de St-Jérôme de Matane, les officiers en 1870 sont: Alexandre Fraser, Laurent-Nazaire Blais et Louis-Honoré Gosselin.

Pour la division de compagnie no. 11, couvrant les townships de Cherbourg, Dalibert et Romieux, les officiers sont: Auguste Lamontagne, Philippe Verreault, et Rodolphe Guimont.

Au camp de 1870 qui se tint à Rimouski, le colonel Duchesnay, m.b., fait de grands remerciements à la compagnie no. 2 de Matane qui s'est rendue à Rimouski, une distance de 22 lieues, au cours de juin alors que les Féliens troublaient nos frontières.

"La Voix du Golfe" du 27 mai, à l'occasion de la mise en branle du bataillon de Rimouski, composé des compagnies de Matane et autres lieux, pour courir se mesurer contre les Féliens, ajoutait: "le vieux sang français coule dans les veines de nos jeunes gens et leur donne un renouvellement d'énergie quand il s'agit de se montrer sur le champ de bataille. Vive la reine!"

Au début de juin, l'inquiétude était passée et tout était entré dans l'ordre. Un vieux portrait venant de Mgr Sylvain, fils de Georges Sylvain, et qui m'a été remis par l'abbé Edouard Lepage, héritier de la collection de son père, montre le bataillon de Matane au complet dans les rues de Rimouski en 1870.



COMPAGNIE DES VOLONTAIRES DE MATANE A RIMOUSKI LE 30 MAI 1870 EN ROUTE POUR COMBATTRE LES FENIENS

Petit à petit l'esprit militaire s'était endormi à Matane. Il se réveilla un peu lors de la guerre de 1914-18, et il a atteint presque l'apogée durant la guerre 1939-45. En effet, au-delà de 400 jeunes gens de Matane ont fait partie des armées, de l'aviation et de la marine durant cette guerre. La plupart furent volontaires; on en compte 345. Bon nombre ont eu des commissions d'officier (Voir tableau ci-après)

Quelques noms de Matanais tombés au champ d'honneur durant la guerre 1914-18 figurent sur le monument des braves à Rimouski.

Cette fois-ci, Matane a voulu garder sous les yeux des générations montantes le souvenir de la bravoure de ses fils. La Chambre de Commerce des Jeunes s'est donné comme tâche d'élever un élégant monument à leur mémoire. Les noms des Matanais tombés au champ d'honneur de 1939 à 1945 y figurent.

#### **CAMP A MATANE**

En 1943 et 1944 l'armée a maintenu à Matane un camp militaire, peu considérable toutefois. Il s'agissait d'un service de protection et de garde des côtes, en coopération avec l'aviation. Des postes d'observation furent installés aux endroits stratégiques de la côte, et la mer et le ciel étaient constamment surveillés.

Le nombre considérable de navires coulés dans le St-Laurent — entre 20 et 30 — durant l'année 1942, avait forcé le gouvernement à prendre des mesures adéquates.

Le camp était situé sur un terrain du domaine à peu de distance de la ligne du chemin de fer, et donnait sur la rue de la Fabrique.

#### **Liste de Matanais officiers durant la guerre 1939-45**

- Aviation :** F/L Yvan Desrosiers, prisonnier de guerre en Allemagne.  
P/O J.F.A. Paradis  
P/O Sabin Desrosiers (Air Gunner)
- Marine :** Capitaine Antonin Desrosiers  
Capitaine Ninon Heppell
- Armée :** Capitaine Geo. Alexandre Lebel (artillerie)  
" Albert Lavoie (infanterie)  
" Eddy Lavoie  
" Gérard Sirois  
" J. Ch. Forbes  
Lieutenant Gérard Joncas  
" Lucien Paradis  
" Octave Lapointe  
Capitaine Philippe Gagnon, M.D. Corps médical  
" Arthur Fradette, M.D. " "