

NOTES HISTORIQUES

SUR LA

VALLEE DE LA MATAPEDIA

Préface du Chanoine Victor Côté

PAR

L'ABBE JOS. D. MICHAUD

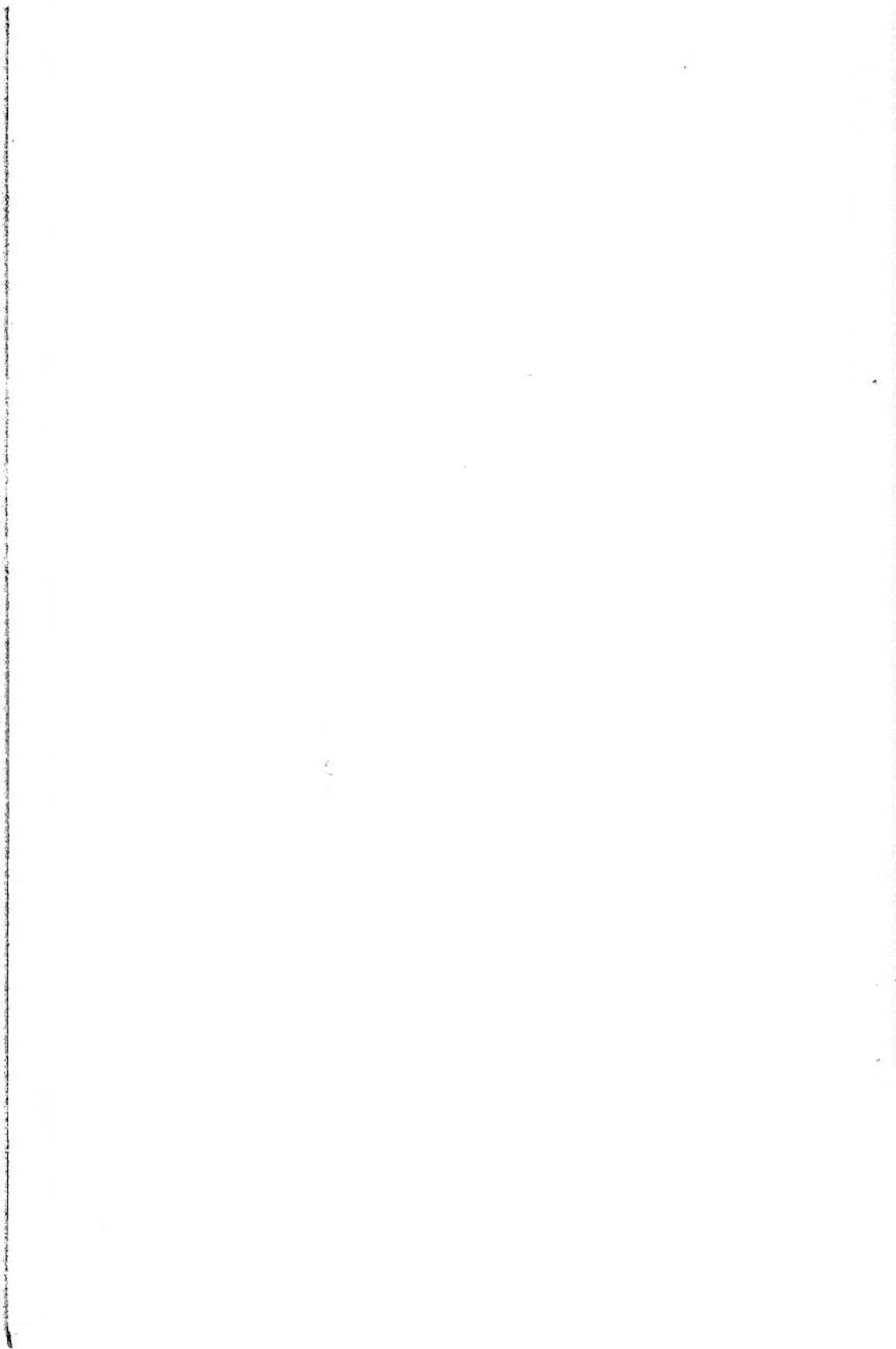
Curé de Val Brilliant, P. Q.



VAL-BRILLANT

“ LA VOIX DU LAC ”

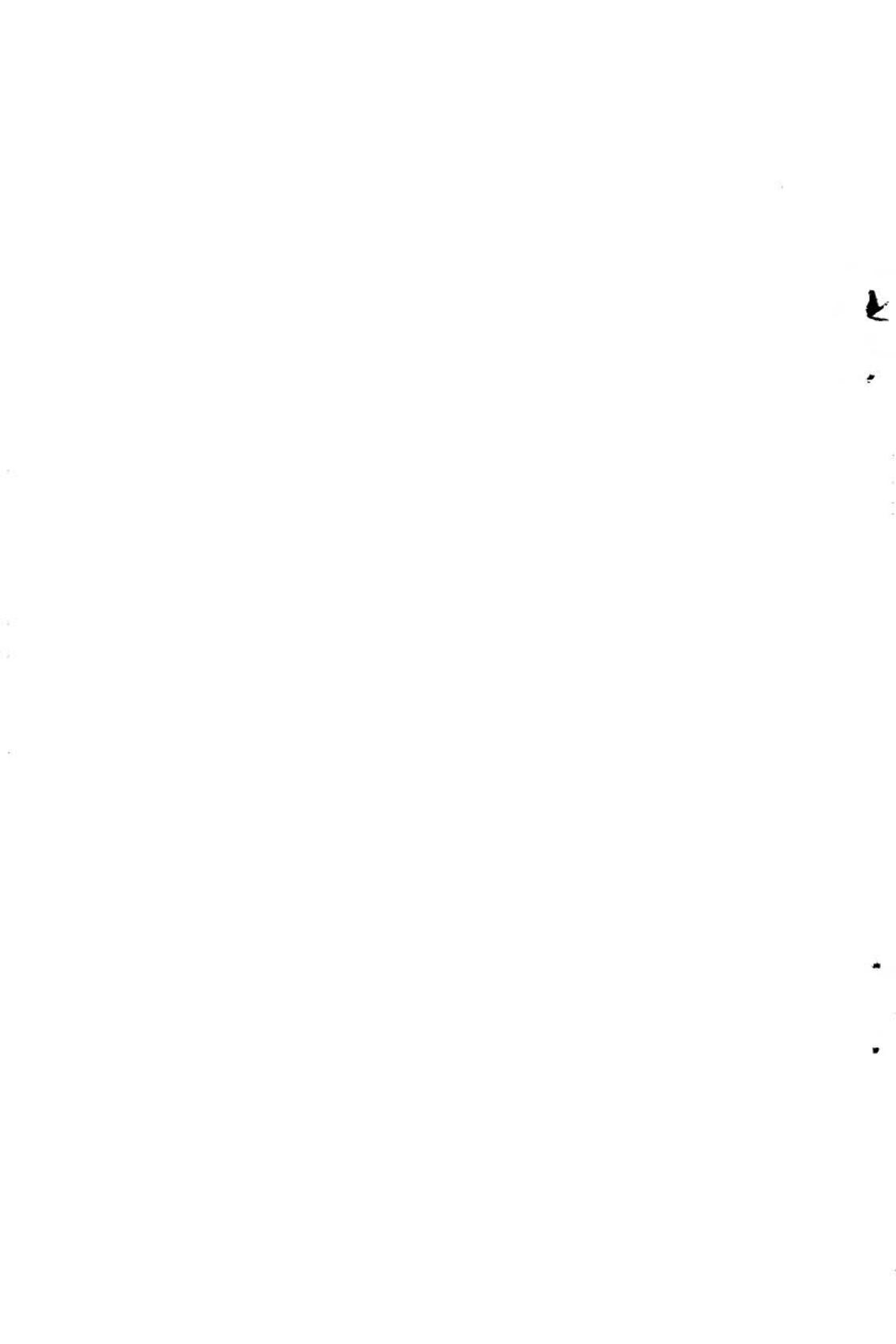
1922



Antoine Mercier

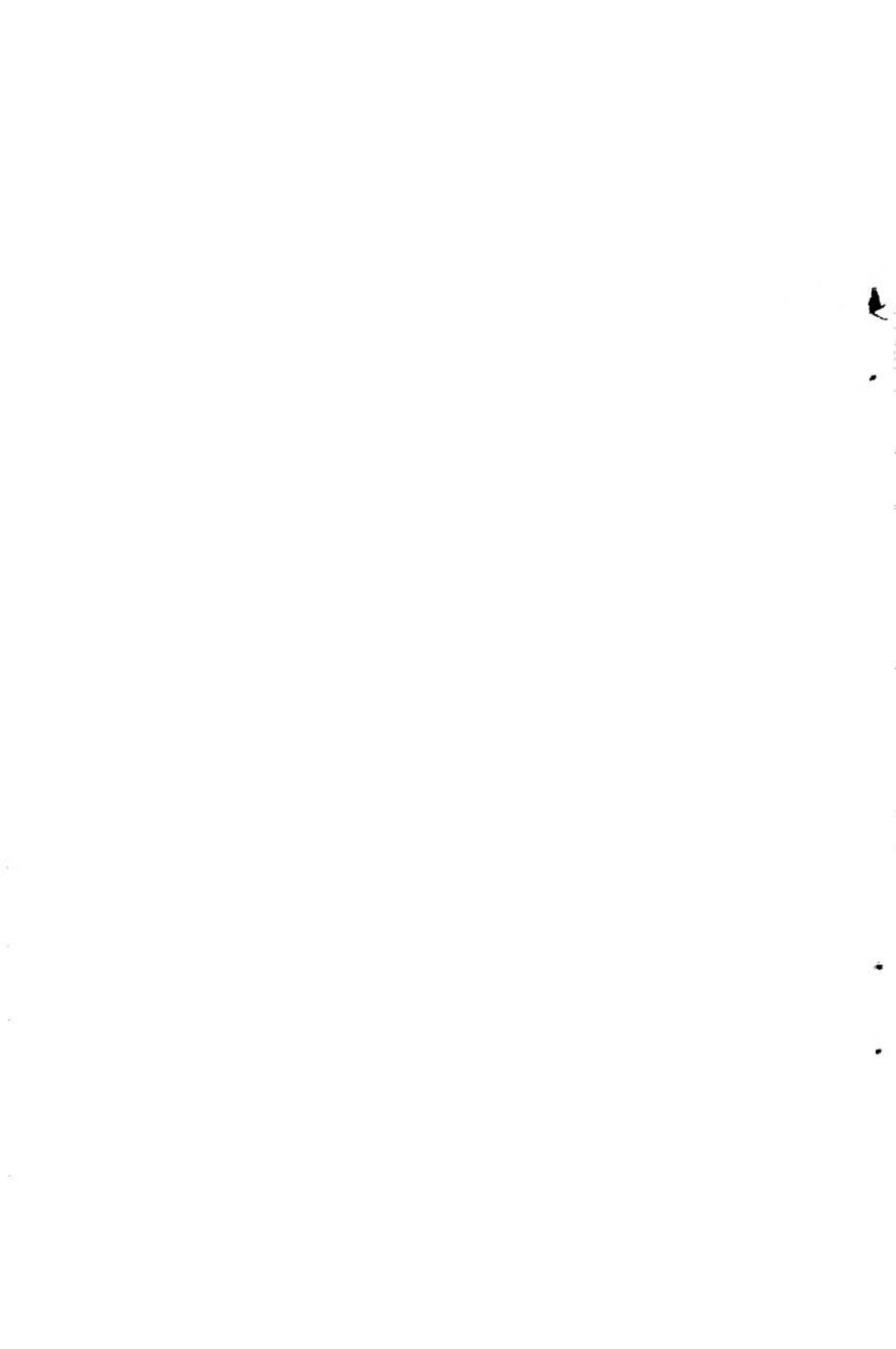








NOTES HISTORIQUES
SUR LA
VALLEE DE LA MATAPEDIA



6.00

NOTES HISTORIQUES
SUR LA
VALLEE DE LA MATAPEDIA

Préface du Chanoine Victor Côté

PAR

L'ABBE JOS. D. MICHAUD

Curé de Val Brillant, P. Q.



VAL-BRILLANT

“ LA VOIX DU LAC ”

1922



IMPRIMATUR

Evêché de Rimouski,

le 9 décembre 1921.

F.-X. ROSS, V.G.,



PREFACE

Au milieu des perturbations économiques et des agitations sociales actuelles, présages de dangers prochains, notre Province, on se plaît à le reconnaître, donne le spectacle d'une prospérité à peine entamée, d'une tranquillité relative et d'une stabilité qui semble assurer l'avenir.

Cette situation privilégiée, nous la devons en majeure partie à l'enracinement de nos *terriens* dans le bon sol québécois. Nous ne voulons pas médire des villes, mais si Montréal et Québec ne pouvaient s'appuyer sur cette réserve de forces saines que contiennent nos campagnes, sur le *bon sang* et le *bon sens* qu'elles y puisent comme à une source intarissable, notre vie nationale aurait sans doute connu des années sombres, et nos prévisions d'avenir seraient plus inquiètes.

Le développement nécessaire et fécond de notre vie agricole se produit-il encore? Se fait-il encore de la colonisation chez nous? Pour ceux qui n'ont ni le goût ni les loisirs d'y venir voir, le livre que nous présentons au public canadien sera une réponse péremptoire. Les "Notes Historiques sur la Vallée de la Matapédia" de Monsieur l'abbé Michaud, curé depuis bientôt dix ans d'une des plus belles paroisses de cette région en formation, leur indiqueront ce que savent faire ceux que l'on appelle à si bon droit *nos vaillants colons*.

Si vous connaissez la *Vallée*, vous saluerez ce volume comme un ami, car il vous racontera les origines d'un coin de pays auquel vous n'avez pas manqué de vous attacher, comme on s'attache naturellement aux choses jeunes qui portent en elles des espoirs de longue et fructueuse existence. Si vous n'avez

jamais vu cet harmonieux mélange de lacs limpides, de rivières chantantes, de collines aux pentes tantôt douces tantôt escarpées et de plantureux vallons, connu seulement de nos anciens comme un *portage* fort long et fertile en aventures, vous y apprendrez comment se fait la pénétration pacifique de nos forêts et comment se fondent les vrais foyers et les vraies paroisses canadiennes-françaises.

Le temps n'étant pas venu d'écrire une véritable histoire régionale, monsieur l'Abbé Michaud a voulu, dit-il, rendre plus facile le travail de l'historien futur: il a réuni les souvenirs des pionniers et compulsé force documents.

Les noms des pionniers sont scrupuleusement notés, et c'est justice. Il faudra que ceux qui jouiront des richesses et des beautés de la *Vallée* puissent rendre hommage un jour à tous ces *forts* ancêtres, dont l'esprit d'entreprise et l'exemple entraînant ont su faire une terre "fertile en blés et bonne pour les bestiaux, *ager frugum fertilis, bonus pecori*", d'une région dont Salluste n'aurait pu dire comme de l'Afrique du Nord "qu'elle convient peu aux arbres, *arbori infecundus*."

Le contraste entre la *Vallée* de 1885 et la *Vallée* de 1921 est le plus bel hommage qui se puisse rendre au labeur constant et acharné de ses premiers habitants. Son développement continu, par ses seuls moyens, montre que leurs descendants et ceux qui s'adjoignent à eux chaque année sont de même race, la race des sains et des courageux.

Il reste des progrès immenses à réaliser, et il y a de la place pour établir, pendant deux ou trois générations, les essaims qui sortiront de ses foyers. Actuellement, à peu près chacune des paroisses existantes prépare, sur les confins de son territoire, les ruches où ses fils iront se fixer et cette encourageante progression continuera.

Et c'est là où l'on voit comme il est difficile de faire à la colonisation sa part. L'instinct sûr de la race montre à ses vrais fils que là seulement est son assurance de survie, que la colonisation est nécessaire, qu'il faut l'appeler, l'installer, la favoriser, la consolider sans cesse. Aussi ceux qui y travaillent ne sont jamais satisfaits. Leurs désirs sont si étendus, leur bon vouloir est si grand, qu'ils se plaignent toujours afin d'être sûrs qu'on ne les oubliera jamais. Le présent les pousse, les étreint, et ils comprennent que, à moins d'enraciner fortement dans le sol les fils de chez nous, nous aurions raison de nous inquiéter de l'avenir.

L'avenir, il est là à droite et à gauche des prospères paroisses qui s'échelonnent le long du ruban d'acier qui s'étend de Mont-Joli à Matapédia. Il est aussi le long du chemin de fer qui devra se faire avant peu pour relier directement la Vallée à l'arrière région du Témiscouata d'un côté, et à la Gaspésie de l'autre, ouvrant ainsi tout le versant sud-est des Alléganys et permettant de décupler le nombre de ces fortes assises de notre vie nationale que sont les paroisses canadiennes-françaises de la Vallée de la Matapédia.

Le livre de monsieur l'Abbé Michaud nous garde et nous fait contempler les faits du passé et les réalisations du présent. Ceux-là ont été fructueux et celles-ci sont dignes d'admiration. Sachons nous en inspirer pour l'avenir.

Victor COTE, ptre., Chanoine.

Rimouski, le 1er Janvier 1922.

AVANT-PROPOS

S'il est une région ignorée dans la Province de Québec, c'est bien la Vallée de la Matapédia. Dans certains milieux, on n'est peut-être pas loin de se la représenter comme une terre située près du pôle, une contrée froide et glacée, à peine susceptible d'être cultivée et où la civilisation a peu de chance de pénétrer. Même parmi ceux qui connaissent cette belle région de colonisation d'une façon moins imparfaite, combien y en a-t-il qui sont quelque peu au courant de l'histoire de ses origines et de son prodigieux développement ?

Aussi il nous a semblé que nous ferions oeuvre utile, que nous plairions au moins à quelques lecteurs et que nous apporterions une modeste contribution à l'histoire de notre pays, en publiant le travail que nous présentons aujourd'hui au public. Malgré ses imperfections, nous avons le ferme espoir qu'il atteindra le but que nous nous sommes proposé : faire connaître sous un jour plus favorable le beau pays qu'est la Vallée de la Matapédia.

Il importait, il nous semble, d'entreprendre au plus tôt cette monographie ; parce que le temps qui ne respecte rien n'épargnera pas les rares témoins des premiers événements qui se sont déroulés dans ce pays neuf, et que les sources où nous pouvons puiser encore quelques renseignements seront bientôt taries. Alors, qui renseignera l'historien soucieux de la vérité et de la précision historiques ? Il faudra faire de l'histoire avec des hypothèses et des suppositions, qui ne devraient jamais trouver place dans un travail de ce genre.

Alors donc que des témoins du berceau de nos plus vieilles paroisses de la Vallée vivent encore, hâtons-nous de recueillir leurs témoignages, et amassons des matériaux pour les historiens de l'avenir. Hâtons-nous surtout de rechercher et d'inscrire en lettres d'or, dans les fastes de notre histoire, les noms de ceux qui n'ont pas craint de venir livrer les premiers combats à l'immense forêt qui couvrait la Vallée de la Matapédia, il y a cinquante ans, et qui, à force de travaux et de sacrifices de toutes sortes, nous ont édifié et légué un patrimoine dont nous sommes si fiers et que tant d'autres nous envient.

Que nos bienveillants lecteurs ne comptent pas trouver ici une Histoire de la Vallée de la Matapédia. Non, ce ne sont que des *notes historiques* que nous avons à leur offrir. Nous les avons cueillies un peu partout ; mais surtout dans les récits des anciens de la région, dans les traditions fidèlement conservées dans les familles, et dans les archives civiles et religieuses de nos paroisses les plus anciennes. C'est là, croyons-nous, une garantie indiscutable de leur véracité.

Ces notes elles-mêmes seront nécessairement brèves, pour la meilleure raison du monde : le peuple de la Vallée, comme tous les peuples heureux, n'a pas d'histoire... Né d'hier seulement, il a grandi et s'est développé avec une rapidité prodigieuse ; il a crû et mûri comme les blés de la terre fertile qui lui communique sa vigueur et sa fécondité. A peine parvenu à l'âge de sa majorité, si tant est qu'il puisse y avoir un âge de majorité pour les peuples, il est tout étonné de sa population de vingt-cinq à trente mille âmes...

En vérité, le développement de la Vallée de la Matapédia, fait sur place et sans réclame tapageuse, est un prodige qui n'a peut-être pas d'exemple dans toute la province de Québec. Ceux qui ont traversé cette région, il y a cinquante ans, et qui

y reviennent aujourd'hui n'en veulent pas croire leurs yeux et ont peine à se rendre à l'évidence.

Il y a cinquante ans, la Vallée était pour ainsi dire une *terra incognita*. Elle était couverte d'une immense forêt que la hache du colon venait à peine d'entamer et dont les hurlements des fauves troublaient seuls les échos. La forêt séculaire a disparu, et à sa place fleurissent une trentaine de paroisses et missions, dont quelques-unes, peuplées de plus de trois mille âmes, ne le cèdent en rien, pour leur organisation religieuse et civile, aux plus importantes de la région de Québec. Il y a cinquante ans, il y avait, le long du vieux Chemin Kempt, quatre postes que le gouvernement du Canada avait établis en pleine forêt, pour servir de refuge aux voyageurs qui devaient s'aventurer à travers cette région inhabitée. Ces postes n'existent plus, et sur leur emplacement s'élèvent de superbes villages, lancés dans la voie de tous les progrès et pourvus de toutes les améliorations et utilités publiques modernes : couvents, académies, aqueducs et canaux d'égoûts, éclairage électrique, grandes routes macadamisées ou gravelées, etc. Il y a à peu près cinquante ans, un missionnaire des bords du St-Laurent venait, une couple de fois l'année, célébrer les saints Mystères, dans la Vallée, dans un "camp" qui pouvait abriter toute la population de cet immense territoire de cent milles de longueur. Ces "camps" ont disparu, et aujourd'hui le voyageur, contemporain de ces temps héroïques, croit être le jouet d'une illusion, lorsqu'il voit se dessiner dans l'azur du ciel les flèches d'argent de sept magnifiques églises en pierre dont quelques-unes sont de véritables monuments, sans compter les huit ou dix églises en bois et les chapelles des nombreuses missions qui surgissent tous les jours dans un coin ou l'autre de cette vaste contrée, et qui demain demanderont aux autorités de reconnaître leur existence civile

et religieuse. Voilà la transformation qui s'est opérée depuis moins d'un demi-siècle.

Disons-le sans crainte d'exagérer, le développement de la Vallée de la Matapédia est quelque chose d'absolument prodigieux : c'est un véritable miracle. C'est le miracle, maintes fois opéré dans notre province, quoique d'une façon moins sensible peut-être, par la merveilleuse union du prêtre et du colon, de la croix et de la charrue. Le prêtre et le colon ! quelle merveilleuse combinaison ! quelle union féconde ! Avec quel succès ils ont travaillé de concert, le prêtre et le colon, à la réalisation de l'idéal le plus apostolique et le plus patriotique : reculer la forêt toujours de plus en plus, arborer à sa place le signe sacré de notre Rédemption, agrandir le domaine national, et former des sujets pour la patrie en même temps que des chrétiens pour l'Eglise. Noble et sublime idéal s'il en fut jamais, et dont la réalisation a fait de nos missionnaires et de nos pionniers de la colonisation les véritables sauveurs de notre nationalité en même temps que les plus insignes bienfaiteurs de notre pays !

Pendant que les politiciens de toutes teintes élaboraient de beaux projets et construisaient à grands frais de magnifiques théories sur l'avenir de notre race ; pendant que les soi-disants patriotes démolissaient, pour le bénéfice de l'empire et pour la prétendue cause de la civilisation, l'édifice si péniblement constant de nos libertés constitutionnelles et conduisaient follement notre pays à la banqueroute financière ; pendant que nous étions abandonnés de tous ceux qui auraient dû nous défendre ; le prêtre et le colon, moins forts en belles théories, mais plus forts dans l'action, s'efforçaient de réparer les ruines accumulées par les tenants de la politique impérialiste et du patriotisme à rebours... Malgré le marchand de bois tout-puissant, ils s'emparaient de la forêt au coeur de laquelle ils ne crai-

gnaient pas d'aller se fixer; et là, au milieu des tracasseries et des ennuis qu'on ne leur ménageait pas, ils travaillaient de concert à l'agrandissement du domaine national et à l'extension du royaume des âmes. Tâche obscure s'il en fût jamais et dont on ne reconnaîtra pas assez la sublime grandeur. A-t-on jamais proclamé officiellement les mérites de ces héros obscurs, fondateurs de paroisses ou pionniers de régions de colonisation? A-t-on songé à leur élever des monuments? On l'a fait pour des politiciens ou des financiers véreux qui ont trafiqué sur les sueurs et le sang du peuple; mais a-t-on songé à honorer ceux qui ont agrandi le domaine de la patrie ?

Mais qu'ont-ils besoin de monuments ces apôtres de la colonisation dans notre province? Ne pourraient-ils pas s'écrier eux aussi, et avec plus de vérité que le poète latin: *Eægi monumentum aere perennius*: j'ai élevé un monument plus durable que le bronze et l'airain ?... Ces paroisses prospères, peuplées par les fils les plus dévoués de l'Eglise, en même temps que par les plus loyaux sujets de l'Empire; ces paroisses de notre Province de Québec qui, de l'aveu tardif de certains ennemis de notre race, sont "le dernier refuge du bon sens, de l'ordre et de la soumission aux lois dans notre pays"; ces paroisses de notre province, qui sont les greniers où le peuple affamé de la ville vient chercher sa subsistance; ces paroisses, ne sont-elles pas des monuments qui rediront aux générations futures, avec autrement plus d'éloquence que le bronze et l'airain, ce que le prêtre et le colon, agissant de concert, ont fait pour la survivance de notre race, le bien de notre pays du Canada et de notre Province de Québec en particulier ?

C'est ce monument magnifique, édifié sur les rives du lac et de la rivière Matapédia et de ses affluents que nous vous convions aujourd'hui à admirer avec nous, chers lecteurs. En nous extasiant sur ses proportions grandioses, sur la beauté

et la pureté de ses lignes, il est impossible que nous ne soyons pas tentés de rechercher les noms de ceux qui en ont été les artisans. C'est ce que nous nous proposons de faire dans les pages qui vont suivre.

Trop heureux serons-nous, si ces quelques notes recueillies aux meilleures sources, avec tout le scrupule de la véracité historique, ont pour effet de faire mieux connaître un des coins les plus enchanteurs de notre pays. C'est là du moins l'idéal à la réalisation duquel nous avons voulu travailler.

Jos. D. MICHAUD, ptre,

Val-Brillant, décembre 1921.

Curé.

CHAPITRE PREMIER

Topographie et Description de la Vallée de la Matapédia.

“La Vallée de la Matapédia, a écrit Arthur Buies, en 1895, dans une brochure qui a été toute une révélation pour la province, est une belle et fertile zone qui s'étend depuis les dernières concessions des comtés de Rimouski et de Matane, dans le bas St-Laurent, jusqu'à la rivière Ristigouche. Au point de vue géographique, la Vallée de la Matapédia proprement dite se borne au territoire arrosé par la rivière de ce nom et les quelques affluents qui l'alimentent; mais on lui rattache communément une grande partie de la région dite de Témiscouata qui l'avoisine et à laquelle elle se trouve si intimement liée qu'il est impossible de les séparer l'une de l'autre, pour les fins de la colonisation.

“La rivière Matapédia prend sa source dans le lac du même nom, sous le 48° 40' de latitude nord. Après un parcours d'une soixantaine de milles environ, elle va se jeter dans la rivière Ristigouche. En ligne droite, on évalue à quarante-deux milles la distance entre l'extrémité sud du lac Matapédia et l'embouchure de la rivière, au 47° 59, de latitude nord, méridien de Greenwich. L'étendue de territoire arrosé par elle et ses affluents est d'environ 1,300 milles carrés, soit 832,000 acres.

“Réduite aux proportions purement géographiques, la vallée de la Matapédia est loin d'avoir l'étendue ou l'importance de vallées telles que celles du Lac St-Jean, de L'Outaouais, du St-Maurice, ou même de la Chaudière, mais c'est une magnifi-

que région agricole éclore d'hier seulement à la colonisation, recherchée de plus en plus tous les jours, à mesure qu'elle est connue davantage, capable de nourrir aisément une population de 300,000 âmes et offrant des avantages exceptionnels d'établissement.

“La Vallée de la Matapédia tire en outre une bonne partie de sa valeur de sa position unique entre les deux provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, dont elle est en quelque sorte le trait-d'union et l'attache indispensable. A travers son territoire passe le seul chemin qui conduit, non seulement à la province maritime que nous venons de nommer, mais encore aux établissements très nombreux, considérables et prospères, qui forment le littoral de la Baie des Chaleurs, jusqu'à la limite orientale de l'immense comté de Gaspé.”

Voilà la description qu'a faite de la Vallée de la Matapédia l'aimable chroniqueur qu'était feu Arthur Buies. Avant d'aller plus loin, il sera peut-être intéressant de noter que ses espérances, malgré leur optimisme, sont en train de se réaliser. Sans doute la Vallée est encore loin de sa population de 300,000 âmes, mais quelle transformation s'est opérée tout de même depuis qu'il a déposé sa brochure sous les yeux émerveillés de nos législateurs, en 1895! A cette date, la Vallée était encore à son berceau. Voulez-vous que nous nous rendions compte des changements qui se sont produits depuis? Faisons, si vous le voulez, une petite excursion à travers cette région. Ce sera court, mais très instructif.

STE-ANGELE DE MERICI

Le convoi du C. N. R. vient d'entrer en gare à Mont-Joli, village important situé à quelques milles de Rimouski. C'est ici qu'il nous faut descendre et prendre notre voiture, si nous

voulons traverser la Vallée dans toute sa longueur. Un bon chemin qui passe par la petite paroisse de St-Joseph de Lepage nous conduit à Ste-Angèle. C'est l'affaire d'un petit quart d'heure, en automobile : à peine le temps de vider nos poumons de l'air empesté que nous avons respiré sur le "famous train" du C. N. R., car la distance de Mont-Joli à Ste-Angèle n'est que de sept milles. Nous y voilà déjà : nous sommes à l'entrée de la Vallée.

Les deux chaînes de montagnes qui encerclent le territoire de la Matapédia se rapprochent ici au point de ne laisser plus entre elles qu'un étroit passage, qui va s'élargissant de nouveau, jusqu'au lac Témiscouata, pour former la vallée du Témiscouata, inséparable, dit Arthur Buies, de celle de la Matapédia. C'est dans cet étroit passage, au fond de ce double entonnoir, sur la grande route Matapédia, qu'est sise agréablement, sur les bords de la rivière Métis, la belle et grande paroisse de Ste-Angèle de Méridi.

C'est la première colonie fondée dans l'ouest de la Vallée. En 1868, il y avait déjà là une population assez forte pour engager l'évêque à y fonder une paroisse canonique. Et ses progrès ont été très rapides. En 1895, l'agriculture y fleurissait si bien qu'Arthur Buies y comptait une quarantaine de "moissonneuses". Nous ne saurions dire combien il y en a aujourd'hui ; mais ce que nous savons bien c'est que Ste-Angèle a une population de 1,984 âmes et qu'elle est considérée comme la meilleure paroisse agricole de toute la région Rimouski-Matane. Le sol y est d'une fertilité prodigieuse. Il faut avoir vu les riches pâturages arrosés par les eaux de la grande rivière Métis, où paissent des troupeaux de quarante têtes de bétail, ou les abondantes moissons qui dorment les champs à la saison de l'automne, pour se faire une idée de la fécondité de cette terre de Chanaan. La merveilleuse organisation reli-

gieuse et civile de cette belle paroisse n'est-elle pas d'ailleurs une preuve assez convaincante de l'aisance de ses habitants et de la valeur de son sol? On vient d'y construire une magnifique église en pierre, un presbytère et un couvent pour les Religieuses du St-Rosaire. L'organisation est parfaite, et on respire ici un air d'aisance qui réjouit.

STE-JEANNE D'ARC

D'un démembrement de Ste-Angèle, en y ajoutant quelques rangs des cantons Massé et Cabot, on a formé la paroisse de Ste-Jeanne d'Arc, que l'autorité religieuse vient d'ériger canoniquement. Elle est située sur le chemin Matapédia, entre Ste-Angèle et St-Moise. Cette colonie n'a encore que quatre cents âmes de population, mais elle se développera très rapidement. On y construit actuellement église et presbytère.

ST-ANTOINE DE PADOUE

Laissons le chemin Matapédia, et descendons sur le vieux chemin Kempt, dans le canton Cabot. Une toute jeune paroisse a été fondée là, en 1912 seulement, par l'abbé J.A. Beaulieu, aujourd'hui curé de St-Moise. Jusqu'à cette date, son territoire faisait partie de St-Octave de Métis. Erigée sous le nom de Kempt, parce qu'elle est située presque à l'extrémité nord du vieux Chemin Kempt, son nom a été changé il y a une couple d'années en celui de St-Antoine de Padoue. A l'exception de nos *sympathiques amis* de la race supérieure, personne ne se plaint de ce changement qui a réjouit tout le monde.

Cette belle colonie a fait des progrès étonnants depuis sa fondation. Sa situation avantageuse sur le chemin de fer C. N. R., jointe à l'excellente qualité de son sol lui assurent un magnifique avenir. Elle a aujourd'hui une population de près

de 900 âmes, un joli petit village où il surgit tous les jours une nouvelle construction, une assez vaste chapelle et un excellent presbytère. Avant bien des années, cette jeune paroisse ne sera pas une des moins considérables de la région.

ST-MOÏSE

De Padoue, on se rend à St-Moïse, soit par le chemin de fer, soit en voiture, par les chemins Kempt et Matapédia. C'est sur cette dernière route que se trouve la paroisse de St-Moïse. Elle est sise toute entière dans le grand canton Cabot, sur le sommet des montagnes qui séparent les eaux qui coulent vers le St-Laurent, de celles qui descendent vers la Baie des Chaleurs.

Voici, la plus vieille paroisse de l'intérieur de la Vallée. Quelques colons s'y trouvaient déjà en 1870, desservis par le curé de Ste-Angèle de Mérici. En 1873, ce groupe était devenu assez considérable pour engager Mgr. Jean Langevin à y ériger une paroisse canonique. Avouons cependant que le mouvement de la colonisation y a été assez lent. Ce n'est pas que le sol de ce canton soit mauvais, mais c'est plutôt qu'on y a fait le commerce du bois au détriment de la culture de la terre. Quoi qu'il en soit, St-Moïse a aujourd'hui une population de 1743 âmes, avec un village assez considérable à la gare du chemin de fer, et paraît lancé assez sérieusement dans la voie du progrès. En ces dernières années, il s'est construit ici une très belle église en pierre, beau temple de style Renaissance, qui passe à bon droit pour une des plus belles de la région.

ST-DAMASE

Pour nous rendre à St-Damase, la paroisse voisine, au nord, il nous faut laisser le grand chemin Matapédia et prendre la

route qui conduit à Sandy-Bay, sur le fleuve St-Laurent. Voici encore un des plus vieux établissements de la Vallée. Sa première chapelle fut construite en 1879 et son érection canonique date de 1884.

Aujourd'hui St-Damase a une population de 1166 âmes, et compte au nombre des bonnes paroisses agricoles de la région. Une belle église en pierre et une spacieuse école de village viennent d'y être construites.

SAYABEC

Revenons maintenant sur nos pas, car pour nous rendre à Sayabec, par le grand chemin Matapédia, il nous faut repasser par St-Moïse. Après un trajet de neuf milles, sur une route en grande partie macadamisée, nous arrivons à la belle et prospère paroisse de Sayabec, comprise partie dans les cantons Awantjish et Mc-Nider, et partie dans la Seigneurie du Lac Matapédia.

Malgré sa population de trois milles âmes, c'est une des plus jeunes colonies de la région. Le 7 novembre dernier, Sayabec fêtait solennellement le vingt-cinquième anniversaire de son érection canonique et de l'arrivée de son premier curé. C'est donc en 1896 seulement que cette paroisse a été fondée. Alors il n'y avait que quelques familles à Sayabec. C'était simplement un petit groupe de colons desservis par le curé de St-Moïse. Quelle transformation s'est opérée depuis! Aujourd'hui c'est une paroisse de plus de cinq cents familles, dont plus de trois cents sont groupées dans un village traversé par le chemin de fer et érigé récemment en municipalité civile sous le nom de Village Saindon. On y trouve une église en pierre, un pensionnat de jeunes filles tenu par les Filles de Jésus, une bonne école pour les garçons, un aqueduc municipal, des che-

mins macadamisés d'un bout à l'autre de la paroisse, etc... Qu'en disent nos vieilles paroisses du St-Laurent, fondées depuis un siècle et au-delà ?

ST-CLEOPHAS

D'un démembrement de Sayabec et d'une partie de la mission de St-Agricole, dans le canton Awantjish, l'autorité religieuse vient de former St-Cléophas. Il y a là une couple de cents habitants. On y construit actuellement église et presbytère. Une autre paroisse est aussi en formation au "Tracé Matane", dans le canton Mc-Nider. Il ne s'écoulera pas bien des années, avant qu'il y aît là aussi curé résidant et édifices religieux. (1)

VAL-BRILLANT

De Sayabec, rendons-nous à Val-Brillant, situé entièrement dans la Seigneurie du Lac Matapédia. Il n'y a que sept milles de distance, et la route, en grande partie macadamisée, est très belle. C'est ici l'un des plus beaux sites de toute la Vallée. Qu'on en juge plutôt.

Voici tout d'abord au nord, un beau fond de tableau : un arrière plan de montagnes taillé profusément dans la chaîne des Shik-Shoks, dont les pics prennent ici toutes les teintes et toutes les formes. Au pied de ces montagnes, s'étale le beau et grand lac Matapédia, qu'on a appelé le "Joyau de la Vallée" : immense nappe d'eau d'une longueur d'à peu près quinze milles, sur une largeur moyenne de trois milles. Il est si beau ce joyau, il est ciselé avec tant d'art qu'on a toujours cru qu'il ne pouvait convenir qu'à une reine... Et c'est pourquoi sans doute la paroisse de Val-Brillant réclame le titre, qu'aucune autre paroisse de la région ne lui conteste sérieusement d'ailleurs, de "Reine de la Vallée"... Au milieu de ce lac de rêve,

(1) Depuis la rédaction de ces notes, Messire J. C. Pelletier a été nommé premier curé de cette jeune paroisse.

il y a des massifs de verdure qui émergent de ses flots azurés, des îles enchantées qui évoquent le souvenir du séjour de Calypso... Enfin sur la rive sud de cette mer d'azur, se mirant dans le miroir de ses eaux, un joli village de plus de deux cents familles, érigé en municipalité sous le nom de Village de Val-Brillant, et une prospère paroisse agricole de plus de 2,200 âmes. On a fait large, ici, la part de l'instruction publique. Les Religieuses du St-Rosaire y ont un magnifique couvent où, depuis près de vingt ans les filles du village, et même les garçons, jusqu'en ces dernières années, sont allés chercher une bonne instruction en même temps qu'une pieuse éducation. Une académie de quatre classes, superbe construction à trois étages, y est occupée depuis bientôt deux ans par les Petits Frères de Marie qui ont maintenant la direction des classes de garçons. Mais, comme il convenait d'ailleurs, c'est pour le culte divin qu'on a fait la part la plus large. Une vaste église en pierre de carrière d'une longueur de plus de deux cents pieds, beau monument d'architecture gothique primaire, mire ses deux flèches d'argent dans les eaux du grand lac. La pureté de ses lignes, l'harmonie de ses proportions et l'élégance de ses flèches la font considérer à bon droit comme la plus pure expression du gothique dans notre province. Ajoutons à cela un beau presbytère en brique et un superbe monument au Sacré-Coeur érigé au centre d'un parterre aménagé à grands frais, et nous aurons une idée de ce que les paroissiens de Val-Brillant ont fait pour l'organisation du culte divin dans leur paroisse. Si l'on ajoute enfin qu'un bon trottoir traverse le village d'un bout à l'autre, que la rue principale est macadamisée et qu'on y jouit de l'éclairage électrique, n'est-ce pas qu'on peut dire en toute vérité que l'organisation est complète? Encore une fois, qu'on essaie d'en trouver autant dans nos vieilles paroisses du St-Laurent! Veut-on maintenant savoir l'âge de cette

paroisse? — Trente-deux ans au mois de janvier dernier. C'est en effet en janvier 1889 que feu Messire Pierre Brillant, qu'on peut appeler avec raison le "Père de la Vallée", a fait ériger cette paroisse.

Avant de poursuivre notre route, notons qu'une autre colonie vient de naître sur les rangs III et IV du canton Nemtayé, en arrière de Val-Brillant. Une quarantaine de lots y ont été pris au mois d'octobre dernier et près de deux cents acres de terrain y seront probablement en culture dès le printemps prochain. Si les départements des Terres et de la Colonisation veulent seulement entendre favorablement les demandes des colons sérieux qui les supplient de leur donner des lots et des routes, il ne se passera pas deux ans avant qu'une paroisse d'avenir soit en plein développement dans cette partie du canton Nemtayé.

AMQUI

De Val-Brillant, rendons-nous à Amqui, formé d'une partie des cantons Amqui et Lepage et de la Seigneurie du Lac Matapédia. Après une marche de neuf milles sur les bords enchantés du lac dont les eaux forment avec la rive les sites les plus pittoresques, après avoir admiré, du sommet de la côte de la "Pointe-aux-bouleaux" le plus beau panorama, et rempli nos yeux de la vision des larges horizons, nous arrivons à Amqui.

Ici la scène change. Une longue suite de monticules, de mamelons, de ravines et de gorges se succèdent avec une monotonie désespérante. Cette nature a été horriblement tourmentée à l'époque des formations géologiques, sous la pression du glacier continental. Ce doit être ici surtout qu'Arthur Buies a vu ces "vagues de terre" qui l'ont si singulièrement frappé dans sa visite de la Vallée. Ici le lac Matapédia a disparu, et une rivière de moyenne importance, la rivière Matapédia, passe

devant le village. Des hommes de progrès ont su cependant utiliser la force motrice de cette rivière pour faire rayonner l'électricité sous toutes ses formes dans toute la région.

Mais si Amqui est un peu déconcertant au point de vue du panorama, il ne faut pas croire qu'il en soit de même au point de vue purement pratique. Du côté agricole surtout, c'est la plus belle et la plus prospère des paroisses de la région. Cependant elle est jeune elle aussi. Ce n'est qu'en 1889, comme sa voisine, qu'elle a eu son existence canonique. Pourtant elle a une population de plus de 3,000 âmes, avec un village de trois cents familles, érigé en municipalité civile. On vient d'y construire une grande église en pierre et une académie pour les garçons. Pour les filles du village, on a, depuis plusieurs années déjà, un couvent dirigé par les Religieuses du St-Rosaire. Un vent de progrès a soufflé sur Amqui en ces dernières années. Des hommes d'initiative ont doté, non sans luttes épiques, le village d'améliorations que l'on ne rencontre guère que dans les villes les plus importantes.

Au nord d'Amqui, dans le Canton Langis, une belle paroisse est en formation. Bientôt il y aura là un curé résidant, pour le plus grand avantage des colons qui y arrivent en foule. Il faut en dire autant du canton Blais où il se trouve un autre noyau d'une vingtaine de familles.

ST-LEON LE GRAND

Laissons le grand chemin Matapédia et rendons-nous à St-Léon le Grand, jeune mais prospère paroisse située dans les cantons Amqui et Pineault, sur les bords de la rivière Amqui, qui la traverse dans toute sa longueur. St-Léon est un démembrement de la grande paroisse qu'était Amqui autrefois, avant 1907. C'est cette année là en effet que cette colonie, avec celle

de St-Edmond du Lac au Saumon, furent détachées de la paroisse-mère. Il n'y a que quatorze ans de cela, et cependant St-Léon le Grand compte déjà une population de 1482 âmes. On y trouve une bonne chapelle, qu'il faudra reconstruire bientôt cependant, un très beau presbytère et des écoles qui sont considérées comme les plus modernes de toute la région. Pour donner une idée des progrès accomplis là depuis quatorze ans, contentons-nous de noter qu'il y a, à St-Léon le Grand, des terres qui se vendent aujourd'hui de dix à douze mille dollars. Inutile d'ajouter que c'est prometteur pour l'avenir.

ST-ZENON DU LAC AMQUI

Une nouvelle paroisse a été érigée, il y a une couple d'années, dans les rangs supérieurs du canton Pinault et dans le canton Jetté, en arrière de St-Léon le Grand : c'est celle de St-Zénon du Lac Amqui. En 1912, il y avait là 123 habitants. Aujourd'hui il y en a 362 âmes. On vient de terminer la construction d'une église et d'un presbytère qui compte parmi les plus vastes et les plus beaux de la région. La situation de cette jeune paroisse en amphithéâtre sur les bords du coquet petit lac Amqui est tout simplement magnifique. On assure qu'avant bien des années, St-Zénon aura surpassé la paroisse-mère, St-Léon, au point de vue du développement agricole.

LAC-AU-SAUMON

Revenons sur nos pas, et retournons à Amqui. Car il faut passer par là, pour aller au Lac-au-Saumon, une autre des amputations qui lui furent faites, en 1907. Lac-au-Saumon est un centre industriel et agricole. L'industrie paraît cependant y dominer, bien que l'agriculture fasse elle aussi ses conquêtes, depuis quelques années surtout. La John Fenderson

Lumber Co., La Cie Price Bros. et la Brown Corporation y ont des établissements considérables qui ont amené sur les bords du lac au Saumon, le "Petit Lac", comme on l'appelait autrefois, ou encore "Apsess Kouspan", comme le nommaient les Sauvages, la formation d'un des plus importants villages de la Vallée. C'est aussi l'un des plus beaux. Situé en amphithéâtre sur les rives de ce petit lac enchanteur, il est vraiment coquet avec sa belle église, pimpante dans la belle toilette qu'on vient de lui faire, son vaste presbytère, l'un des plus beaux du diocèse, et le magnifique couvent qu'on vient d'y construire pour les Religieuses du St-Rosaire. Nous voudrions parler de son oratoire St-Joseph, situé dans le nouveau cimetière qui vient d'y être érigé, où de nombreux pèlerins vont invoquer le glorieux patron du Canada; mais nous craindrions de devancer les jugements de la Sainte Eglise sur le caractère surnaturel des faits merveilleux dont il est le témoin... Notons cependant que ce coin de notre Vallée est en train de devenir célèbre.

CAUSAPSCAL

Du Lac-au-Saumon, toujours par le grand chemin Matapédia, on se rend à Causapscal, autrefois "Les Fourches". C'est l'un des plus anciens postes de la Vallée. Une famille y résidait en 1839, comme nous le verrons plus loin. Cependant son érection canonique et civile ne datent que de 1896. Il y a là aujourd'hui 2,100 âmes. On y a construit, il y a une dizaine d'années, une très belle église en pierre et une vaste école en brique. Le site de ce joli village, on ne l'oublie pas quand on l'a vu une fois. La rivière Matapédia, qui le traverse dans des bosquets de verdure, a là une ampleur et un pittoresque qu'on ne trouve nulle part ailleurs.

ALBERTVILLE

En arrière de Causapsal, dans les cantons Matalik et Causapsal, vient d'être érigée la paroisse de St-Raphaël d'Albertville, une des fondations du Cercle de Colonisation de Notre-Dame du Chemin, de Québec, qui a fait de si bon travail dans la Vallée de la Matapédia. Il y a aujourd'hui, à Albertville, une population de 657 âmes, avec un curé résidant. La John Fenderson Lumber Co. y a un établissement assez considérable.

SAINTE-FLORENCE

D'Albertville, retournons à Capsaupsal, pour nous rendre à Sainte-Florence, autrefois Beurivage, dans le canton Matalik. Érigée en 1910 seulement, cette paroisse est déjà assez bien organisée. On y trouve une bonne chapelle qui suffit encore aux besoins de la population et un excellent presbytère. La population de cette toute jeune colonie est déjà de 687 âmes.

MILNIKEK, ROUTHIERVILLE ET MILL-STREAM

De Ste-Florence jusqu'à Matapédia, on ne rencontre plus que de petites missions qui n'ont presque pas prospéré depuis leur fondation. Ce sont Milnikek, Routhierville (autrefois Assametquaghan), et Mill-Stream. Assametquaghan est pourtant l'un des postes les plus anciens de la Vallée. En 1849, une famille y résidait déjà. Ces missions n'ont peut-être pas de chance de se développer beaucoup, au moins sur le parcours du chemin de fer où elles sont situées. C'est une région si accidentée et si montagneuse qu'elle ne peut que décourager le colon. Mais quel beau panorama il nous est donné de contempler lorsque nous avons l'avantage de la traverser, surtout à la saison de l'automne, alors que les montagnes boisées d'éra-

bles présentent la plus grande et la plus belle variété de teintes qu'il soit possible d'imaginer.

MATAPEDIA

Nous arrivons enfin au terme de notre voyage. Nous voici maintenant à Matapédia. C'est ici que la colonisation a originé dans la Vallée. Dès 1859, il y avait ici une ferme dont beaucoup de cultivateurs à l'aise d'aujourd'hui seraient jaloux. Puis en 1860, un certain nombre de Loyalistes s'y établissaient. Mais il y a bien peu de temps que la paroisse canonique est érigée, les premiers colons ayant été des Ecossais. Encore aujourd'hui, la population catholique est à peine de quatre cents âmes; et les cadres de cette paroisse sont déjà remplis. Aussi Matapédia n'est pas et ne sera jamais une paroisse agricole. Ce qui lui donne son importance relative, c'est sa situation sur le C. N. R., et au terminus du Chemin de fer de la Baie des Chaleurs, en même temps que son fameux club de pêche au saumon, le plus important de tout le Canada.

ST-ALEXIS

Escaladons les hauteurs avoisinantes, au sud, et rendons-nous à St-Alexis de Matapédia, dans le canton du même nom. C'est ici que se trouve la colonie acadienne, fondée en 1860 par des colons de Rustico, I.P.E., et dont nous raconterons longuement les pénibles débuts et les progrès. Il y a là aujourd'hui une population de 1580 âmes, dont la moitié à peu près sont canadiens et les autres acadiens. On y trouve une bonne église, restaurée tout récemment, un bon presbytère, un grand couvent des religieuses du St-Rosaire, avec une Ecole Ménagère. C'est une des paroisses les plus prospères de la région.

ST-FRANÇOIS D'ASSISE

A quelques milles de St-Alexis, une autre paroisse est à s'organiser : c'est la mission de St-François d'Assise. Elle a une population de 346 âmes, avec une chapelle et deux écoles.

ST-ANDRE DE RISTIGOUCHE

Enfin, de l'autre côté de la rivière Matapédia, dans le canton Ristigouche, est située la jeune paroisse de St-André de Ristigouche, qui a un curé résidant depuis 1908. Sa population est aujourd'hui de quatre cents âmes et augmente peu à peu. Et voilà la dernière paroisse de la Vallée de la Matapédia.

Arrêtons-nous maintenant : notre excursion est terminée. Nous avons traversé la Vallée dans toute sa longueur. Savez-vous quelle distance nous avons parcourue ? A peu près cent milles sur la grande route, sans compter une centaine d'autres milles pour aller visiter les colonies situées en dehors de cette grande voie de communication qui relie les deux provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick. Et que d'autres colonies sont encore en formation dans les cantons Cabot, Mc-Nider, Awantjish, Nemtayé, Amqui, Langis, Pinault, Jetté, Blais, Causapscal, Casault, Lepage, Matalik, Milnikek, Assametquaghan, Patapédia, Matapédia et Ristigouche, qui forment le territoire de la Vallée !

N'avons-nous pas raison de dire, qu'il s'est opéré un grand changement depuis 1895 ? A cette date, la population de la Vallée était d'à peu près huit mille âmes : aujourd'hui elle est de près de trente mille. Le nombre des paroisses a plus que doublé. Si le mouvement colonisateur se continue vers cette région qui commence à peine à être connue et que l'on a trop

négligée jusqu'aujourd'hui, que sera-t-elle dans vingt ans ? Qui sait si la génération qui pousse ne verra pas dans ce territoire au moins la moitié des 300,000 âmes qu'Arthur Buies a prétendu pouvoir y vivre à l'aise ?

Et puisque le nom d'Arthur Buies, le chantre de la Vallée, vient encore se poser sous notre plume, terminons ce chapitre déjà assez long pourtant, par une dernière citation de sa brochure :

“Je voudrais, dit-il, en parlant de cette admirable Vallée de la Matapédia, qui est un séjour enchanteur en même temps qu'un domaine agricole incomparable, pouvoir me contenir dans les strictes limites de l'observation et faire un rapport circonstancié, fidèle et nourri de faits, mais dépourvu de couleurs et propre uniquement à guider les colons dans leur marche vers cette terre de Chanaan, qui se trouve dans la Province de Québec. Mais cela m'est aussi impossible qu'il m'a été impossible de contenir mon admiration et mon enthousiasme en parcourant les ravissantes campagnes qu'arrose ce ruban fuyant qu'on appelle la rivière Matapédia, ruban qui coule entre des bords aux aspects toujours changeants, toujours diversement pittoresques, qui se pare de tous les tons du ciel et des reflets multiples de ses rives, reflets tantôt sombres, tantôt miroitants et dorés comme une parure des champs au temps de la moisson. Cette rivière est féconde elle-même comme le terres qu'elle baigne; elle est animée et vivante; elle renferme en elle des millions de vies intenses et peut nourrir, à elle seule, de ce qui naît et s'agite dans son sein, tout un peuple de colons à qui la terre serait ingrate.

“Quel beau pays, quel beau pays que le nôtre, me suis-je écrié cent fois, en savourant ce délicieux spectacle !... On ne s'imagine pas ce qu'est la Vallée de la Matapédia, quand on ne l'a pas vue. Les rapports les plus exacts et les plus consciencieux

ne sauraient revêtir les attraits de cette région pour en charmer le lecteur... Les montagnes de la région ne sont que des coteaux élevés, d'une grande variété d'aspects et couverts de terre végétale. La Matapédia n'est pas un pays de montagnes, mais un pays extrêmement mamelonné, coupé de gorges et de ravines, et se présentant aux regards comme une mer de vagues de terre qui se déroule à l'infini, vers un horizon inaccessible. C'est à peine si, ça et là, sur tout ce long parcours, on découvre quelques rochers isolés, perdus dans l'océan de verdure qui les baigne. Quelles riantes campagnes ! On dirait un sourire continu de la nature, d'une fraîcheur et d'une grâce qui se renouvelle à chaque aspect différent..."

Mais inutile de prolonger davantage la citation. Pour rapporter tout ce que le plus aimable des chroniqueurs a écrit à la louange de la Vallée de la Matapédia, il faudrait citer sa brochure d'un bout à l'autre. Arrêtons-nous là. Et maintenant que nous connaissons moins imparfaitement la situation géographique et le charme captivant de ce beau coin de notre pays, faisons en quelques pages l'histoire de ses origines et de son développement prodigieux.

CHAPITRE DEUXIEME

LES ORGINES DE LA VALLEE DE LA MATAPEDIA

ART. I.—*Concession de la Seigneurie au Lac Matapédia. — Début de la colonisation aux deux extrémités de la Vallée.*

“Heureux les peuples qui n’ont pas d’histoire!”, a dit je ne sais plus quel écrivain. Avoir une histoire, en effet, c’est avoir un passé et n’être plus à l’âge charmant des illusions et des beaux rêves... Le petit peuple de la Vallée, encore dans le charme de l’adolescence, à qui l’avenir sourit comme le soleil de mai à la végétation naissante; ce petit peuple qui n’existait pas il y a cinquante ans, et dont les auteurs vivent encore, peut-il dire qu’il a un passé et une histoire? Non, tout au plus il a des souvenirs. Ce sont ces souvenirs que nous avons tenté de rappeler, de collectionner et d’enregistrer, afin de fournir des matériaux aux historiens de l’avenir.

Ces souvenirs qui se rattachent aux origines de ce beau pays seront l’objet des trois chapitres qui vont suivre. Un premier se rapportera à toute la Vallée de la Matapédia d’une façon générale; un second racontera l’histoire ténébreuse de la Seigneurie du Lac; un troisième enfin sera consacré tout spécialement à la belle et prospère paroisse de Val-Brillant.

Rappelons d’abord, que la Vallée de la Matapédia était une terre à peu près inconnue, il y a cinquante ans. C’était une forêt vierge que la hâche du colon avait à peine entamée et

dont les vastes solitudes et les grands bois n'étaient troublés que par les hurlements des fauves. Sans doute le gouvernement du Canada y avait bien fait à grands frais, comme nous le verrons bientôt, vers l'année 1830, une route plus ou moins rudimentaire, qui devait relier notre province à celles de l'Atlantique; mais, malgré cela, il y a un demi-siècle, la colonisation n'avait pas encore fait de conquêtes sérieuses dans ce vaste territoire.

Et pourtant, il y avait bien longtemps déjà que cette contrée avait mérité d'attirer l'attention de ceux qu'intéressait la cause du développement de notre pays. Dès la fin du dix-septième siècle, en 1694 exactement, une certaine portion du territoire de la Vallée, la Seigneurie du Lac "Madapégua", avait été concédée par Louis de Buade, Comte de Frontenac, Gouverneur du Canada, au nom des rois de France, à Charles-Nicolas-Joseph Damours de Louviers, comme nous le verrons avec détails, dans le chapitre suivant. Mais il est certain que, ni le concessionnaire primitif, ni ses successeurs, s'il en eut, ne vinrent résider dans leur domaine, ni n'eurent de censitaires. D'après les lois en vigueur sous le régime féodal, le seigneur devait concéder sous peine de forfaiture et sous menace de voir rentrer sa seigneurie dans le domaine du roi. Mais reconnaissons que si cette loi était sage et juste, elle eut pourtant rarement de sanction, sous le régime français. A cette époque, comme aujourd'hui d'ailleurs, il y avait des accommodements avec le ciel... Y en eut-il pour les seigneurs du lac Matapédia? Il y a à ce sujet deux théories que nous exposons dans un autre chapitre. En tout cas, il est bien sûr que pas un seul colon ne vint s'établir dans les limites de ce vaste domaine, avant l'année 1833. Et encore, les seigneurs n'y furent pour rien dans cette concession d'un terrain au premier colon de la Vallée, en 1833. Mais n'anticipons pas.

Les premiers colons furent donc lents à venir dans la seigneurie du Sieur Damours. Il faut en dire autant du reste de la Vallée. En 1815, le territoire qui s'étend de Métis à Ristigouche était une région que le gouvernement du Canada n'avait pas encore fait arpenter ni explorer. Cette année là, le célèbre arpenteur, Joseph Bouchette, envoyé par le gouvernement du pays, y fit une exploration dont on trouve le rapport dans son ouvrage intitulé: "Topographie du Bas-Canada". "La Vallée de la Matapédia, y écrit-il, est une terre fertile et appelée à devenir un centre important agricole". Reconnaissons que le célèbre explorateur a eu le coup-d'oeil juste cette fois et qu'il a été heureux dans ses appréciations. Il le fut moins dans ses prévisions sur la seigneurie de Métis. "Elle offre peu de terrain propre à l'agriculture", écrivait-il. Trois ans plus tard, les événements commençaient à lui donner le démenti.

En effet "en 1818, écrit M. Alfred Pelland, dans une brochure de colonisation, James Mc-Nider, seigneur de Métis, informait un comité de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada qu'une quarantaine de familles, surtout des Ecossais, venaient de s'établir dans sa seigneurie de Métis."

Ce mouvement colonisateur devait se continuer si bien et avec tant de succès qu'en 1842, une partie de la seigneurie de Métis était érigée en mission, et huit ans plus tard, en 1850, en paroisse canonique et civile. Et cette paroisse a été en son temps une des plus importantes et des plus riches du district de Rimouski. Si elle est moins considérable maintenant, c'est qu'on l'a démembrée deux fois, pour former de son territoire les deux prospères paroisses de St-Rémi de la Rivière Métis et de St-Antoine de Padoue du Chemin Kempt. Et aujourd'hui, il suffit de passer, même à la hâte, à travers les rangs de cette riche paroisse, pour voir jusqu'à quel point l'auteur

de la "Topographie du Bas-Canada" s'est trompé dans ses prévisions.

Mais nous sommes en dehors de notre sujet. La seigneurie de Métis ne forme nullement partie de la Vallée de la Matapédia dont nous sommes à faire l'historique. Si nous nous sommes attardé à donner les détails qui précèdent, c'est uniquement pour montrer que le territoire de la Vallée était encore inhabité en 1818; mais qu'à la porte, dans la seigneurie voisine, le mouvement de la colonisation venait d'être déclenché. A l'extrémité opposée, au sud-ouest, un groupe de colons, des Loyalistes des Etats-Unis, venaient justement de fonder un établissement à Ristigouche.

"Ces colonies de Métis et de Ristigouche, continue M. Alfred Pelland, se développèrent tant bien que mal". Treize ans plus tard, M. Joseph Bouchette, dans son grand ouvrage "The British Dominions on North America" (Londres, 1831), écrit qu'il y avait dans la seigneurie de Métis une population de 110 habitants, un moulin à farine, une scierie et un magasin. A Ristigouche, il y avait une population de 319 âmes, dont quelques Acadiens, trois magasins, etc. . .

Dans la Vallée de la Matapédia, il n'y avait encore personne à cette date. Mais le temps était venu où ces deux groupes de colons, de Métis et de Ristigouche, allaient être reliés par une voie de communication que l'on demandait avec instances et qui ouvrirait en même temps ce vaste territoire à la colonisation.

ART 2—*La voirie sous le régime français et jusqu'à nos jours.*

—*Première voie de communication entre le Québec et les provinces maritimes.*

Pour faire de la colonisation, il faut tout d'abord des routes. C'est une vérité élémentaire que nos gouvernants ont paru

ignorer parfois cependant. Si tant de belles régions de colonisation ont languï misérablement pendant de si longues années, n'est-ce pas parce qu'on a méconnu cette vérité ?

En 1830, il n'y avait pas encore un seul colon dans toute la Vallée de la Matapédia. Pourquoi? parce qu'il n'y avait aucune route pour s'y rendre. A cette date, l'organisation de la voirie était loin d'être ce qu'elle est aujourd'hui, bien qu'il reste encore beaucoup à faire pour la rendre parfaite. Il ne sera peut-être pas inutile de faire ici en quelques lignes l'historique de la voirie dans notre province, depuis l'origine de la colonie jusqu'à nos jours.

Sous le régime français, et même sous la domination anglaise, jusqu'à 1832, le système qui a présidé à l'établissement de la plupart des chemins du Bas-Canada formait partie du régime féodal, implanté dans la colonie par les Edits et Ordonnances de Louis XIV. En vertu de ce système, chaque propriétaire construisait, sous le contrôle du Grand-Voyer, la partie de chemin qui traversait ses terres et devait l'entretenir. Le Grand-Voyer était investi des plus grands pouvoirs. C'est lui qui traçait le parcours des routes et qui en ordonnait et en surveillait la construction. S'il jugeait que certaines parties, à cause des circonstances de terrain, devaient être trop onéreuses pour être exécutées par les particuliers, d'après le mode ordinaire, il les déclarait ouvrage public et les faisait retomber à la charge d'un certain nombre de personnes qu'il désignait à volonté. Ces pouvoirs des Grands-Voyers furent transférés, en 1832, à des *Commissaires des Chemins*, qui les exercèrent jusqu'en 1841, époque à laquelle les chemins passèrent en grande partie sous le contrôle des municipalités. Voilà les trois phases par lesquelles a passé l'organisation de la voirie dans notre province: *Grands-Voyers, Commissaires, Contrôle municipal.*

Mais quelle était la part du gouvernement de la province dans la construction des routes? Jusqu'à 1815, il est certain qu'il ne contribua d'aucune façon, ni à la construction ni à l'entretien des grandes routes. On appliquait dans toute sa rigueur le système du régime féodal. En 1812, il y eut la grande guerre américaine et l'invasion du Canada. On dut reconnaître alors l'opportunité d'avoir de bonnes routes pour le transport des troupes et de l'artillerie. Aussi, c'est à cette époque que le gouvernement commença à s'intéresser à la construction des grandes voies de communication. De 1815 à 1817, \$300,000.00 sont votées à cette fin, et dépensées en grande partie dans les Cantons de l'Est.

Mais le besoin d'une grande route entre Québec et le Nouveau-Brunswick se faisait sentir depuis longtemps déjà. Il en existait déjà une, il est vrai; mais elle ne répondait plus aux besoins du présent et encore moins à ceux de l'avenir. Construite sous l'administration du trop fameux Haldimand, dont le nom rappelle, avec celui de Craig, les jours les plus douloureux de notre histoire, elle s'étendait de Kamouraska au lac Témiscouata. Ce n'était guère qu'un chemin pour les piétons. On y faisait cependant le service des postes. Les postillons, rendus au lac Témiscouata, atteignaient les établissements de la Baie de Fundy, par les rivières Madawaska et St-Jean. La distance entre Québec et Halifax, par ce chemin plus que rudimentaire, était de 633 milles. Des mémoires du temps nous apprennent que les postillons prenaient parfois trois semaines et même plus pour faire ce trajet. Si quelqu'un avait dit aux Canadiens de cette époque que, cent ans plus tard, le transport des postes entre Montréal et Halifax serait fait en moins de vingt-quatre heures, ils auraient souri de pitié...

Ce chemin du lac Témiscouata était devenu impraticable plus tard, surtout au printemps, à l'époque de la crue des eaux

des rivières Madaswaska et St-Jean. Aussi, l'on songeait à faire une nouvelle route, non plus par le Témiscouata, mais par la Matapédia, afin qu'elle pût desservir en même temps les côtes de la Gaspésie et de la Baie des Chaleurs. Et comme la dernière guerre avait prouvé au gouvernement la nécessité d'une bonne voie de communication, en cas d'invasions que le voisinage des Etats-Unis rendait non seulement possibles mais probables, on résolut de construire un chemin militaire. C'est cette pensée qui a présidé à la construction du chemin Kempt dont nous allons faire l'historique dans les articles suivants.

ART 3—*Première exploration dans la Vallée de la Matapédia dans le but d'y faire une grande route.—Rapport de James Crawford.*

Nous l'avons dit dans l'article précédent, la route rudimentaire construite par Haldimand, au commencement du siècle dernier, entre Kamouraska et St-Jean, N.B., pour relier Québec aux provinces maritimes, était devenue impraticable. Le gouvernement du pays avait résolu d'en construire une autre, par la Vallée de la Matapédia.

Aussi, dès 1824, sous l'administration de Sir James Kempt, le promoteur des grandes routes dans notre pays, M. James Crawford était chargé par le Gouverneur lui-même de faire une exploration dans la Vallée de la Matapédia, et d'y voir dans quelles conditions une route pourrait y être construite, tant pour les fins du service militaire que pour celles du service des Postes. Par lettre du 4 mai 1824, M. Crawford rend compte du résultat de son exploration. Nous donnons ci-dessous une traduction aussi fidèle que possible de cette lettre, un des premiers documents qui se rapportent à la Vallée de la Matapédia.

New-Richmond, Baie des Chaleurs,

4 mai 1824.

Monsieur A. W. Cochrane,
Secrétaire Civil,
à Québec.

Monsieur,

Je prends la liberté de vous informer, pour que vous en avisiez vous-même Son Excellence le Gouverneur en Chef, que, conformément au désir qu'il m'en a manifesté, lors de mon passage à Québec, j'ai fait une exploration dans la Vallée de la Matapédia. — J'ai pénétré dans le Portage de Matapédia, au moulin de M. Mc-Nider, à peu près à une lieue en bas du Grand Métis, dans la direction du compas sud-est et sud. Sur les deux premières lieues, le sol s'élève graduellement et on trouve un ravin profond, d'accès difficile de tous côtés, mais qu'on pourrait peut-être éviter, ou traverser à quelque endroit favorable, en contournant le Mont Camille, direction S. S. O. De là notre course a été Sud-Est. Après la cinquième lieue, le sol devient plus accidenté. Nous avons contourné deux montagnes de hauteur peu considérable, mais d'accès difficile. Sur le sommet de la première, nous avons traversé la Rivière Blanche, qui est ici un simple ruisseau; sur le flanc de la seconde, coule la Jactigou, dans la direction nord. Là nous avons constaté que le sol s'élève graduellement. Au midi du second jour de marche, nous avons rencontré de nouveau la Jactigou qui se replie ici vers l'ouest, et nous avons décidé de la suivre dans sa course. A 3 hrs. de l'après-midi, nous sommes arrivés à un lac, ou une suite de lacs dont elle est la décharge. La rive droite de cette rivière est plate et unie, et à bien des endroits

à peu près au niveau de la rivière elle-même et offre par conséquent toutes les facilités pour la construction d'un bon chemin. De là, nous dirigeant toujours vers le sud-est, nous avons passé une Vallée, et sans avoir constaté aucune élévation dans le sol, dans quatre heures, nous avons atteint la tête du Lac Matapédia. Cette Vallée paraît être parallèle aux deux chaînes de montagnes, l'une qui borde la côte du St-Laurent, l'autre la Baie des Chaleurs et la Ristigouche, et qui encerclent Matapédiac, Jactigou, Métis et un grand nombre d'autres lacs plus petits. Par cette route la distance est quelque peu augmentée, mais les élévations d'accès plus difficiles sont évitées. Aussi, d'après les observations que j'ai faites à ce moment, je suis d'opinion qu'avec très peu de travail et des dépenses bien peu considérables, on pourrait faire un chemin très convenable entre Métis et le Lac Matapédiac. Un simple chemin de pieds serait déjà d'une grande utilité pour le public. Les Sauvages disent que le meilleur endroit pour faire une route, du Lac Matapédiac à Ristigouche, serait à l'ouest des montagnes qui bordent la rivière Matapédiac; mais ce pays n'a pas encore été assez exploré pour que nous puissions rien décider avec certitude sur ce point. Il est sûr cependant que s'il n'est pas impossible de faire une route qui suivrait tous les méandres de la rivière, elle ne serait pas construite néanmoins sans dépenses énormes. Car à certains endroits, les montagnes s'avancent jusqu'au bord de la rivière dont les rives sont escarpées et rocailleuses.

J'ai l'honneur d'être avec grand respect,

Monsieur,

Votre très obéissant et très humble serviteur,

(Signé) JAMES CRAWFORD.

Nous avons tenu, à citer au complet ce long document, qui nous montre bien ce qu'était la Vallée de la Matapédia en 1824. Pour la première fois, on explorait la partie qui s'étend de Métis au grand Lac. Quant à celle qui se trouve comprise entre le lac Matapédia et Ristigouche, l'ingénieur n'avait fait qu'y passer, sans l'explorer sérieusement. De ce document il ressort clairement qu'en 1824, il n'y avait pas même de chemin pour les piétons dans toute l'étendue de ce territoire, puisque M. Crawford exprime le désir qu'il en soit fait un, à défaut d'une grande route, et qu'il considère même l'exécution de ce projet, comme quelque chose d'utilité publique. A défaut de colons, il y avait dans la Vallée, des Sauvages, ceux de Ristigouche, qui venaient y faire la chasse et la pêche, sur les bords du grand lac qu'ils atteignaient en canot par la rivière Matapédia.

Voilà ce qu'était, il y a quatre-vingt-dix-sept ans, le territoire dont nous avons entrepris de faire la monographie. On voit que le rapport de M. James Crawford n'était pas pour encourager le gouvernement du pays à se lancer avec enthousiasme dans la construction d'une route, dans cette contrée à qui on avait déjà fait, quelques années plus tôt, une si mauvaise réputation. Un fonctionnaire du Département des Postes n'était-il pas allé jusqu'à écrire, en 1815, que la Vallée de la Matapédia était hérissée de *hautes montagnes couvertes de neiges éternelles*?... Aussi il ne faut pas s'étonner si le projet de Sir James Kempt ne fut pas réalisé dès 1824, mais seulement six ans plus tard.

ART. 4—*Historique de la Construction du Chemin Kempt.—
Documents à ce sujet.*

Nous trouvons dans une lettre, écrite de New-Carlisle, Bonaventure, par William Mac-Donald, au Secrétaire d'Etat du

temps, tout l'historique de la construction du chemin Kempt, jusqu'à 1838. Rien ne manque à ce document, depuis le nom de l'inspirateur du projet de cette route jusqu'à ceux des ingénieurs et des arpenteurs eux-mêmes. A cause de l'importance de cette pièce, nos lecteurs nous permettront de la citer intégralement, traduite de l'anglais. Il est bon de noter peut-être qu'à cette date, 1838, il s'agissait de terminer cette voie entreprise en 1830, et dont certaines parties n'avaient été qu'ébauchées, pendant que d'autres n'avaient pas même été commencées. Deux opinions étaient chaudement discutées alors sur le cours qu'elle devait suivre, depuis "Les Fourches" (Causapscal), jusqu'à Ristigouche. Certains étaient d'avis qu'il fallait lui faire suivre les méandres de la rivière Matapédia, pendant que d'autres la voulaient passer dans l'intérieur des terres. C'est cette discussion qui a provoqué la lettre que nous allons citer et qui, encore une fois, donne l'historique des travaux faits jusqu'à 1838.

New-Carlisle, 31 août 1838.

Monsieur Charles Buller,
Secrétaire Civil,
à Québec.

Monsieur,

En conséquence d'une requête faite pour demander de changer le tracé d'une partie du Chemin Kempt et de le passer le long des rivières Matapédia et Ristigouche, plusieurs colons établis sur les bords de cette route m'ont demandé de m'occuper de cette affaire et d'en faire un rapport. En ma qualité d'Agent du Département des Terres de la Couronne pour ce district, en même temps que d'Inspecteur employé pour la

construction de la plus grande partie de ce chemin, il ne semblera pas mauvais de ma part de consigner ici les faits et les observations qui vont suivre, pour l'information de Son Excellence le Gouverneur en Chef.

L'attention du Gouvernement sur l'importance, au point de vue militaire, d'une voie de communication reliant les provinces de l'Amérique Britannique du Nord, semble avoir été attirée lorsque Isaac Mann, Ecuyer, de Ristigouche, lui soumit un plan de la Matapédia, avec un projet de route qui devait la traverser. Mais M. Mann semble avoir été conscient des obstacles qu'il rencontrerait, quand il note que pratiquement un chemin le long de la Matapédia ne pourra être connecté aux "fourches" que par le moyen d'une voie ferrée au pied des montagnes qui bordent la rivière.

Les Commissaires nommés par Son Excellence Sir James Kempt pour explorer et ouvrir ce chemin furent deux hommes qui avaient déjà traversé ce territoire depuis Métis, jusqu'à Ristigouche. Dans une lettre, portant la date de 1829, ils avertirent le Colonel York "qu'une expédition avait été organisée, sous les ordres de M. Mac-Donald, dans le but de s'enquérir de la possibilité de construire une route le long de la rivière et du lac Matapédia; mais que cette expédition devrait être suivie d'une autre qui aurait pour objet d'explorer l'intérieur, sur le côté est de la rivière, pour s'assurer si on n'y rencontrerait pas plus d'avantages."

Après un examen attentif des deux rives de la rivière, on en vint à la conclusion qu'un chemin n'était pas pratiquement possible le long de la Matapédia, jusqu'aux "fourches", (autrement que par le moyen de chemin de fer, etc.) On explora ensuite l'intérieur, et on y trouva une route praticable. Cette route fut alors ouverte sur un parcours de quarante milles jusqu'aux "fourches", et de trente milles jusqu'à la tête du lac.

et continuée ensuite jusqu'à ce qu'on eut dépensé de 2,500 à 3,000 Livres. Puis on eut instruction de diviser les terrains bordant cette route en lots de cent âcres, pour les vendre à des colons. Et 2,738 âcres furent immédiatement acquises par des personnes qui s'étaient déjà établies sur ces terres.

.....

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très obéissant et très humble Serviteur,

(Signé) WM. MAC-DONALD.

La dernière partie de la lettre que nous venons de citer est un plaidoyer en faveur de la route de l'intérieur. M. Mac-Donald s'efforce de convaincre le Gouverneur-Général qu'on ne doit pas changer le premier tracé et que le Chemin Kempt, depuis "Les Fourches", doit passer dans l'intérieur. Nous reviendrons là-dessus quand nous en serons rendu là dans notre histoire du Chemin Kempt, et nous citerons la dernière partie de cette lettre importante. Si nous en avons donné tout de suite la première, nos lecteurs le comprennent, c'est que nous tenions à faire parler un homme de l'époque sur l'origine de cette première voie de communication qui a traversé la Matapédia.

C'est donc en 1829 que Wm. Mac-Donald, accompagné d'un arpenteur fit la première exploration en vue de la construction du Chemin Kempt, ainsi nommé en l'honneur de Sir James Kempt, gouverneur du Canada, le promoteur de cette grande entreprise. Les travaux commencèrent l'année suivante, au printemps, sous la surveillance de Wm. Mac-Donald et du Major Wolfe.

La route proposée avait une longueur de quatre-vingt-dix-sept milles et trois quarts, et s'étendait de Métis, sur le St-Laurent, jusqu'au "Ruisseau des Officiers", sur la Ristigouche. De là, elle longeait le côté nord de la rivière de ce nom jusqu'à la tête de la Baie-des-Chaleurs. Commencée en 1830, elle fut terminée en 1832. Elle avait coûté \$29,064.00, de 1829 à 1833. Disons tout de suite que ce chemin fut sous le contrôle des Commissaires des Travaux Publics jusqu'au 31 décembre 1856. A cette date, il passa sous celui des Autorités Municipales des localités qu'il traversait.

Voilà, en quelques lignes, l'histoire de la construction de la première voie de communication entre Québec et les Provinces Maritimes, par la Vallée de la Matapédia. Encore une fois, cette route était loin d'être parfaite. De Métis au lac Matapédia, elle était à peu près *passable*. Sur les bords du lac, on n'avait pas fait autre chose que le tracé. Un bac prenait les passagers à la Tête du Lac (Sayabec), et les transportait jusqu'à la Décharge (Amqui), où le chemin se continuait, plus ou moins ébauché, jusqu'à Ristigouche. Notez, que nous ne sommes encore qu'en 1833. Plus tard le chemin fut quelque peu amélioré, comme nous le verrons plus loin, mais à cette date, voilà bien quel était son état.

En tout cas, tel qu'il était, il rendait de réels services. Malgré ses imperfections, il était fréquenté. Les postillons y faisaient le transport des postes et des voyageurs. D'après le grand ouvrage canadien *Canada and its Provinces*, le prix du passage pour les voyageurs, de Québec à St-Jean, N. B., par cette route, était de douze Louis et dix schellings, en notre monnaie, cinquante dollars.

ART. 5—*Mort tragique de l'arpenteur F. Fournier. — Légende de la Montagne à Fournier.*

Nos lecteurs qui ont fait, en voiture, la route de Amqui au Lac-au-Saumon ont vu, sur les bords du chemin Matapédia, à quelques pieds de la rivière, un petit enclos de bois avec au centre une humble croix de fer portant cette simple inscription à demi effacée par le temps :

Ci-gît

FREDERIC FOURNIER

Noyé le 6 juin 1831,

âgé de 22 ans.

Personne ne passe devant cet humble monument, sans s'y arrêter au moins un instant, pour évoquer le souvenir de l'infortuné Fournier. Et c'est avec un sentiment de mélancolique tristesse que l'on songe au sort funeste de ce pauvre jeune homme de vingt-deux ans, dont la carrière a été interrompue si tragiquement, alors que l'avenir lui paraissait si rempli d'espérances et de promesses.

Frédéric Fournier était arpenteur et venait de St-Jean Port-Joli. Son père, arpenteur lui-même, l'avait préparé à la carrière qu'il devait embrasser plus tard. D'après la tradition, le jeune homme avait fait plusieurs voyages d'arpentage avec lui. Il paraît même qu'une couple de fois il avait failli perdre la vie dans ces explorations.

En 1830, comme nous l'avons dit maintes fois déjà, le Gouvernement du Canada avait commencé la construction du chemin Kempt. Comme il s'agissait d'en faire une route mili-

taire, c'est le Département de la Milice qui avait la charge de la surveillance et de la direction des travaux. Aussi, au printemps 1830, le Major Wolfe, avec un fonctionnaire nommé Franchis et le jeune arpenteur Fournier, étaient venus faire le tracé et surveiller l'exécution des travaux de la première partie de la route, qui s'étendait de Métis au lac Matapédia. On n'en avait pas fait davantage cette année-là. L'année suivante, on devait se rendre à Ristigouche et compléter l'ouvrage.

Donc, au mois de mai 1831, Fournier quittait sa belle paroisse de St-Jean Port-Joli, pour la forêt sauvage de la Matapédia. Il accompagnait encore le Major Wolfe et une équipe d'ouvriers. D'après la tradition, les voyageurs s'étaient rendus, par le tracé fait l'année précédente, jusqu'au lac Matapédia, où des Micmacs de Ristigouche devaient venir les approvisionner. Mais, par suite d'un malentendu probablement, les Sauvages ne vinrent pas. Vainement on les attendit avec angoisse pendant seize longs jours. Bientôt, toutes les provisions de bouche furent épuisées et les malheureux explorateurs connurent les affres de la faim. Voyant que les secours attendus ne venaient pas, ils prirent alors le parti de construire un radeau et de se rendre eux-mêmes à Ristigouche, par le lac et la rivière Matapédia. Quatre hommes le montaient : le jeune arpenteur Fournier et trois autres. Tout alla bien jusqu'au "Ruisseau Sauvage", qui coule à mi-distance à peu près, entre Amqui et Lac-au-Saumon. Mais à cet endroit le cours de la rivière est très rapide, surtout dans les grandes eaux du printemps. Les liens qui retenaient les pièces du radeau construit à la hâte durent se rompre, ou bien l'embarcation elle-même chavira dans les rapides. Toujours est-il que les quatre malheureux plongèrent dans les flots. Trois d'entre eux furent assez heureux pour se cramponner aux branches du rivage et se sauver de la mort. Mais l'infortuné Fournier avait disparu

pour ne plus revenir à la surface. C'est en vain que ses compagnons le cherchèrent : les flots ne voulaient plus rendre leur victime.

Plusieurs mois après, dit la tradition, des Sauvages qui faisaient la pêche et la chasse sur les bords de la rivière, à l'endroit où se trouve aujourd'hui la sépulture du jeune Fournier, trouvèrent un cadavre flottant sur l'eau, dans un remous de la rivière. Il portait au doigt une bague avec les deux initiales F. F. Les Indiens ne sachant trop si ce cadavre était celui de Fournier, et se doutant bien que cette bague servirait à son identification, essayèrent de la lui enlever. N'ayant pu y parvenir, ils lui coupèrent la main et la portèrent au curé de Rimouski, à cette date, Messire Thomas-Ferruce Picquart dit Destroismaisons. Celui-ci reconnut les initiales du jeune arpenteur et s'empessa d'avertir sa famille. Et, en attendant qu'on pût venir chercher le cadavre, il ordonna aux Sauvages de l'inhumer sur les bords de la rivière, à l'endroit où on l'avait retrouvé. Les parents de la malheureuse victime durent bien projeter de transporter sa dépouille mortelle dans le cimetière de sa paroisse natale, mais ce projet n'eut pas de suite, au moins dans les premières années. Aussi Frédéric Fournier dort son dernier sommeil, depuis quatre-vingt-dix ans déjà, sur les bords de la rivière Matapédia, au pied de la montagne, qui depuis cet accident a pris son nom.

Il est intéressant de noter comme, au début de toute colonie, les moindres événements ont de l'importance. L'imagination populaire s'empare des faits qui sortent un peu de l'ordinaire, les amplifie et leur prête des circonstances qui les rangent tout de suite dans le domaine du merveilleux et de la légende. Aussi, il ne faut pas être surpris si la mort tragique de l'arpenteur Fournier a été l'objet d'une légende, que nos bienveillants lecteurs nous reprocheraient peut-être de ne pas leur raconter.

A cette époque aussi, tout évènement quelque peu tragique avait son dénouement *obligato* dans une complainte, composée toujours par un poète populaire. Et l'on sait s'il y en avait autrefois de ces bardes, plus habiles dans le maniement de la hache que dans celui de la plume, mais qui ne paraissaient pas s'en douter ! L'inspiration poétique était parfois remarquable, mais nos frustes chansonniers, précurseurs des Décadents de nos jours, ne se mettaient pas en peine de suivre les règles de l'Art Poétique ni de la Grammaire de l'Académie... La complainte de Fournier que nous citons telle que nous la tenons de MM. Henri Pâquet, Pierre Côté et Lucien Morin, de Val-Brillant, en est une preuve entre mille.

COMPLAINTE DE FOURNIER

I

Je pars avec répugnance
De la maison paternelle,
Le quinze de mai, dimanche,
Avec un grand naturel,
Seul avec le Major Wolfe,
Ne voulant pas se laisser,
Pour aller à Ristigouche
Conduire le chemin tracé.

II

Quand nous fûmes à Métis,
Au chemin débarrassé
Qu'on a fait moi et Franchis,
La dernière année passée,

A Matapédia grand lac
Il nous a fallu camper,
En attendant des Micmacs
Les provisions mentionnées.

III

Onze jours passés de même,
Presque rien de quoi manger ;
Nous étions devenus blêmes
Et de la peine à marcher.
Attendant par Ristigouche
Les provisions mentionnées,
Ne voyant plus de ressource,
Il a fallu avancer.

IV

Nous embarquons jusqu'à Wolfe
Dans les endroits dangereux,
Pour aller à Ristigouche,
Rien autre chose qu'un cajeu.
Et tous sont lassés de même,
Ont presque tous débarqué,
Excepté trois et moi-même,
Il a fallu continuer.

V

En arrivant à la chute,
Le cajeu a chaviré,
Les bouillons comme des buttes.

Les trois autres se sont sauvés.
Moi n'ayant pas eu la chance
D'avoir une branche attrappé,
Le six de juin, par malchance,
Le monde a fallu laisser.

VI

Vingt-deux années c'est mon âge.
J'ai déjà bien voyagé,
En différents arpentages,
Avec mon père, vous savez !
Déjà deux fois dans la vie
Que la mort m'a menacé :
Par jaloux ou par envie
Me voilà donc achevé !...

VII

Jeunes gens, vous croyez peut-être
Que la mort est éloigné ;
Comme vous, je croyais être
Sur la terre bien des années.
Trompé comme beaucoup d'autres,
Croyant toujours me sauver,
Vous apprendrez par les autres
Que je viens de me noyer.

VIII

Mon corps est à la voirie,
Exposé aux animaux,

Eloigné du Port-Joli,
A deux cents milles plus haut.
Chers parents, quelle est la peine
Que je m'en vais vous causer !
Priez pour mon âme en peine,
Puisque mon corps est noyé !

Et voilà la complainte de Fournier, telle que le poète dut la composer immédiatement après le tragique accident, pendant que le corps de la victime roulait encore au fond de la rivière Matapédia. Elle eut de la vogue à cette époque, puisqu'ils sont nombreux les vieillards des paroisses du fleuve qui la savent encore, ou au moins, qui se rappellent l'avoir entendu chanter autrefois. Plus tard, nous le rappelons, le cadavre du malheureux fut retrouvé. On comptait sûrement que ses parents le transporteraient à St-Jean Port-Joli, pour lui donner la sépulture. On dut voir d'un mauvais oeil leur abstention, et le barde ajouta le couplet suivant à sa complainte.

IX

Si mon corps était des piastres,
Vous verriez le père Fournier
Traverser bien d'autres lacs
Sans craindre aucun danger.
Mon cher père, craignant la peine,
N'a pas voulu se risquer
De venir à Ristigouche
Y chercher mon corps brisé !

Nous l'avons dit plus haut, cet accident a été le sujet d'une légende que les vieux de la région racontent aux enfants, au

coin du feu, et qui enveloppe d'un voile de mystère la Montagne à Fournier. Quelques années plus tard, après que le chemin Kempt fût terminé, les parents du jeune arpenteur seraient venus exhumer son corps de sa première sépulture et auraient tenté de le transporter dans le cimetière de sa paroisse natale. Le cadavre, retiré de sa fosse, fut placé dans une voiture attelée de deux bons chevaux. Quand il fut temps de partir, on commanda les bêtes, mais elles refusèrent d'obéir. On eut beau les fouetter et les fouetter encore, elles ne voulurent pas avancer d'un seul pas... On comprit, dit la légende, que la Montagne à Fournier *avait adopté* le pauvre jeune homme et qu'elle ne voulait plus le laisser aller... On tenta cependant une autre expérience. Le cadavre fut placé dans un canot conduit par deux Sauvages, qui essayèrent de remonter le cours de la rivière Matapédia. Mais les deux Indiens eurent beau faire ployer leurs avirons sous le poids de leur corps, le canot refusa d'avancer... On n'insista pas davantage et on remit le cadavre dans sa fosse. Voilà la légende à laquelle croient encore quelques vieux de la région, et il ne faudrait pas essayer de les contredire.

Pour rendre justice aux parents du pauvre Fournier, ajoutons qu'en 1864, lors de l'installation de la ligne du télégraphe dans la Vallée, un de ses frères vint exhumer ses restes, pour les transporter à St-Jean Port-Joli. Mais il n'y trouva plus que quelques fragments d'ossements. Il demanda alors aux ouvriers qui travaillaient là d'y faire le petit enclos, qui existe encore aujourd'hui, et d'y planter la croix avec l'inscription que le temps n'est pas encore parvenu à effacer.

ART. 6—*Etat du Chemin Kempt, après son achèvement, en 1832.*

A l'automne 1832, le Chemin Kempt était censé être terminé, mais en réalité il n'était qu'ébauché. Le tracé en avait été fait à la hâte et sans aucun soin. Il semble même qu'on avait mis tout en oeuvre pour lui faire traverser les pires endroits et le conduire sur les hauteurs ou dans les marécages. La section la mieux faite était celle qui s'étendait de Métis au lac Matapédia. Comme nous l'avons vu dans un autre paragraphe, sur les bords du lac, il n'y avait pas de chemin à cette époque. Un grand bac transportait les voyageurs de Sayabec à Amqui (la Décharge). De Amqui à Ristigouche, c'était une succession de précipices et de bourbiers. Les chevaux attelés pouvaient y passer, mais combien difficilement ! Et encore il n'en fut pas toujours ainsi. Pendant de longues années, surtout en hiver, des chiens attelés à des traîneaux remplaçaient les chevaux pour le service du transport des postes. Voilà ce qu'était le Chemin Kempt.

Aussi, d'après l'auteur déjà cité de *Canada and its Provinces*, la Législature du Nouveau-Brunswick s'en plaignait officiellement, dès les premières années de sa construction. Elle prétendait avec raison qu'à certaines époques de l'année, cette route était si mauvaise qu'il était absolument impossible d'y faire convenablement le service des postes.

Voici d'ailleurs une description peu flatteuse qu'en fait Johnston, dans un ouvrage ayant pour titre *Notes on North America* (édit. 1850). "This road is very rude and difficult one. It is barely blocked out of sufficient width to allow a waggon with one horse to pass. The trees are cut down and hauled off, boulder stones and small inequalities removed, and bridges built where they are absolutely necessary. Only the

horses of the country which all their lives have been trained to it, could conduct even light waggons across the numerous steep hills over which the road passes”.

Dans ces conditions, on comprend que ce n'était pas un voyage d'agrément que le trajet de Métis à Ristigouche, à cette époque. De nombreux accidents se produisirent: des voyageurs moururent de froid ou de misère. D'autres se noyèrent en essayant de traverser les rivières, surtout à l'époque de la crue des eaux du printemps ou de l'automne.

C'est pour parer à ces malheureux accidents que, dès 1833, le Parlement du Canada avait demandé au Gouvernement Impérial de l'autoriser à placer, sur le Chemin Kempt, quatre postes avec autant de gardiens, pour recevoir les voyageurs et les postillons, et leur porter secours en cas de besoin. Pierre Brochu, le premier, et pendant six années, le seul colon de la Vallée de la Matapédia, venait de se fixer à la Tête du Lac, cette année-là. Il était tout désigné à la charge de gardien d'un poste. C'est même à cette fin que le Major Wolfe l'avait engagé à s'établir à cet endroit. Il avait accepté, comme en fait foi un document des Archives Publiques du Canada, en date de 1833. Nous rapporterons en entier ce document, tout en demandant pardon à nos lecteurs de ces citations répétées. Nous avons cru que le plus sûr moyen de faire de l'histoire véridique est de faire parler les documents officiels eux-mêmes.

ARCHIVES PUBLIQUES DU CANADA.—Chapt. XXVI.

Acte pour pourvoir plus amplement à l'amélioration des Communications intérieures de cette Province.

(3ème. Avril 1833).

Très-Gracieux Souverain,

Vu que l'amélioration ultérieure des Communications intérieures de la province contribuera essentiellement à faciliter la

formation de nouveaux Etablissements, et tendra à promouvoir l'Agriculture et le Commerce;—Nous, les très fidèles et loyaux sujets de Sa Majesté le Roi, par et de l'avis et consentement du Conseil Législatif et de l'Assemblée de la Province du Bas-Canada, constitués et assemblés en vertu et sous l'autorité d'un Acte passé dans le Parlement de la Grande-Bretagne, intitulé, "Acte qui rappelle certaines parties d'un Acte passé dans la quatorzième année du Règne de Sa Majesté, intitulé *Acte qui pourvoit plus efficacement pour le Gouvernement de la Province de Québec, dans l'Amérique Septentrionale*"; et qui pourvoit plus amplement pour le Gouvernement de la dite Province;" Et il est par le présent statué par la dite autorité, qu'il sera loisible au Gouverneur, Lieutenant-Gouverneur, ou à la personne ayant l'administration du Gouvernement de la Province, d'avancer et payer par *Warrants* sous son seing et à même les deniers non appropriés entre les mains du Receveur-Général, une somme n'excédant pas huit mille trois cent cinq livres, dix-neuf chelings et huit deniers courant, pour être appliquée à l'amélioration des Communications intérieures de la Province, de la manière suivante, savoir :

Comtés de Rimouski et de Bonaventure: une somme n'excédant pas vingt-cinq livres courant par an à Pierre Brochu, pendant trois ans, et une semblable somme pendant un pareil espace de temps à trois autres personnes qui iront s'établir sur le Chemin Kempt de Métis à Ristigouche, c'est à savoir: et une personne à la distance d'environ dix-huit ou vingt milles de chez le dit Pierre Brochu au lieu appelé Petit Lac; une autre à cinq ou six milles plus bas que le lieu appelé les Fourches, et le troisième à mi-chemin entre l'établissement mentionné en dernier lieu et la Rivière Ristigouche. Pourvu toujours que les dites allocations seront payées au dit Pierre Brochu et aux autres personnes, sur le pied de vingt-cinq livres courant par

an, pour le temps seulement qu'ils résideront réellement aux dits lieux respectivement.

(Les Statuts Provinciaux du Bas-Canada, 1831-34.—page 101).

Voilà donc les précautions que le Parlement du Canada prenait, dès 1833, pour rendre un peu moins dangereuse pour les voyageurs la route du Chemin Kempt. Mais ce n'était pas chose facile que de trouver des hommes qui consentissent, pour une légère rétribution d'une centaine de dollars par an, à aller s'ensevelir dans cette forêt de la Matapédia. On voit dans le dossier de l'affaire Bartholomew-Gagnon-D'Amours, dont nous ferons l'histoire dans un autre chapitre, que le Major Wolfe, pendant la construction du chemin, avait offert cette position à quelques-uns des ouvriers qui travaillaient sous ses ordres, notamment à un M. April, de St-Antonin, mais que tous ils avaient refusé. Pierre Brochu avait été le seul à accepter. Aussi, dès le printemps 1833, il remplissait la fonction de gardien du poste de la Rivière St-Pierre.

Mais nous reviendrons là-dessus, dans un autre article qui aura pour titre: Les gardiens des Postes du Chemin Kempt, depuis sa construction, jusqu'à l'achèvement du Chemin Matapédia, en 1867.

ART. 7.—*Pierre Brochu, premier résidant et premier colon de la Vallée de la Matapédia.*

Dans l'article précédent, nous avons cité un nom encore bien connu aujourd'hui dans la Vallée de la Matapédia, mais connu surtout autrefois des voyageurs du Chemin Kempt: c'est celui de Pierre Brochu. Pendant les années qui se sont écoulées de 1833 à 1872, quel est le voyageur dans cette région, qui n'a pas connu Pierre Brochu et qui ne s'est pas reposé dans sa maison

hospitalière, sise à la tête du lac Matapédia et sur les bords de la rivière St-Pierre? C'était un poste subventionné par le Gouvernement du pays et dont il fut le seul titulaire pendant une période de quarante ans.

Pierre Brochu était gardien d'un poste du Chemin Kempt, mais aussi et surtout il était colon. Il fut même le premier colon de toute la Vallée de la Matapédia, et le seul pendant six ans. A ce titre, il mérite plus qu'une simple mention dans nos "Notes Historiques". Nos lecteurs ne trouveront donc pas mauvais que nous lui consacrons les pages qui vont suivre.

Pierre Brochu naquit à St-Vallier de Bellechasse, en 1795, du mariage d'André Brochu et de Marie-Anne Tanguay. En 1815 ou 1816, il s'y maria en premières noces à Dame Suzanne Guénette. Il vivait à St-Henri de Lévis, en 1830, lorsque le gouvernement du pays entreprit la construction du Chemin Kempt. Comme notre premier colon était d'humeur voyageuse et qu'il songeait peut-être à se tailler un domaine dans cette vaste région qui allait être ouverte à la colonisation, il se joignit aux partis d'arpenteurs et d'explorateurs qui faisaient le tracé de la grande route, en 1831 et 1832. Nous l'avons dit plus haut, pendant que la route était en construction, le Major Wolfe tâchait de s'assurer les services de quatre hommes qui consentiraient à garder les quatre postes qu'il se proposait d'établir sur son parcours. Pierre Brochu avait accepté. Aussi, dès 1833, nous le voyons établi sur les bords de la rivière St-Pierre, pendant que le Parlement du Canada demandait au Parlement Impérial la permission de lui payer un octroi annuel de vingt-cinq livres. La demande fut accordée, et Pierre Brochu remplit sa fonction de 1833 jusqu'à sa mort, survenue en 1871. Outre son allocation de \$125.00, le gouvernement lui fournissait l'habitation: une pauvre petite maison qu'on lui avait construite sur les bords du lac, en attendant qu'il fût en

mesure de s'en construire lui-même une autre plus spacieuse et plus confortable.

De plus, on avait fait de Pierre Brochu un véritable petit seigneur. Le Gouvernement lui avait concédé trois cents arpents de terre, à la tête du lac: c'est-à-dire tout le territoire compris entre le lac Matapédia, le chemin Kempt, la rivière St-Pierre et la petite rivière Noire, appelée plus tard Ruisseau à Gosselin, qui coule à quelques perches de l'église actuelle de Sayabec. C'était une vraie petite seigneurie. On le voit, le gouvernement du pays ne mettait pas en peine de prendre des titres des seigneurs du Lac Matapédia... S'il y en avait à cette date, avouons que nos gouvernants agissaient assez cavalièrement avec eux. Mais c'est une question brûlante que celle-là: nous y reviendrons dans une autre partie de ce travail.

Pierre Brochu avait alors avec lui quatre enfants: Xantippe, mariée plus tard à M. Olscamp, à la mission de Ristigouche, et décédée en 1910, à l'âge de 95 ans; Pierre, qui épousa Esther St-Laurent, à Ste-Luce, le 28 novembre 1848; Ursule, qui se maria, le même jour et au même lieu, à Georges Fraser, de Ste-Flavie; et Marcel qui épousa, aussi à Ste-Luce, Séraphine St-Laurent, soeur d'Esther. Quant à son épouse, elle ne vint peut-être jamais dans la Vallée. Une maladie grave l'avait contrainte de s'arrêter à Rimouski, en 1833, alors qu'elle se rendait, avec son époux et ses enfants, au lac Matapédia, et elle y aurait séjourné jusqu'à sa mort, survenue en 1835. D'autres prétendent que, revenue à la santé, son mari alla la chercher, et qu'elle décéda, quelques mois plus tard, au milieu de sa famille. La tradition veut même que des voyageurs aient rencontré un jour Pierre Brochu, portant lui-même, à Rimouski, dans un petit traîneau, le corps de son épouse décédée au Poste de la Rivière St-Pierre. L'acte de sépulture de la défunte, ne mentionnant pas le lieu du décès, donne une

égale probabilité aux deux opinions. Le voici, tel qu'on le trouve aux archives curiales de Rimouski :

“Le sept mars mil huit cent trente-cinq, nous soussigné, “Prêtre curé, avons inhumé dans le cimetière le corps de Suzanne Guénette, décédée l'avant-veille, âgée de trente-six ans, “épouse de Pierre Brochu, gardien d'un poste dans le chemin “de Ristigouche. Etaient présents Hyacinthe Côté et Liboire “Boulet, qui n'ont su signer”.

(Signé) “Ths. Destroismaisons, Ptre.”

Et que faisait notre premier colon sur les bords du lac Mata-pédia et de la Rivière St-Pierre, ainsi nommée à cause de son patron? Il n'était pas inactif, comme nous l'allons voir. D'abord il recevait les voyageurs et aidait les postillons dans le service des postes: c'était sa principale fonction. Il donnait l'hospitalité, le gîte pour la nuit, quand c'était nécessaire, et des vivres pour continuer la route et atteindre le poste voisin. Il n'y a pas bien des années, les survivants de ces temps héroïques parlaient encore de la courtoise hospitalité qu'ils recevaient toujours dans la maison de Pierre Brochu.

Mais ces fonctions ne prenaient pas tout son temps. Et d'ailleurs, la maigre allocation qu'il recevait du gouvernement ne lui aurait pas suffi pour faire vivre sa famille. C'est pourquoi il s'adonnait à la culture de la terre. C'est lui qui a défriché tout ce territoire de trois cents âres de terre dont nous avons donné la description plus haut. Et il dut se mettre à l'oeuvre immédiatement, puisqu'en 1839, d'après un rapport de J. W. Gordon, Lieutenant-Ingénieur Royal, il avait déjà un défriché considérable, avec deux constructions: une maison et une grange. Citons plutôt le texte de ce rapport: “On the

side of the Lake, and where the river falls into it, one of the Courriers (Brouché) has made a considerable clearance, with a house and Barn on it". Vingt ans plus tard, en 1859, James Richardson, du Service Géologique, écrit à son tour : "Pierre Brochu a une grande ferme défriché."

Mais cela ne suffisait pas encore à son activité. Comme nous l'avons vu déjà, avant 1839, il n'y avait pas encore de chemin sur les bords du lac Matapédia. On traversait de Sayabec à Amqui sur un bac. Un immense bateau à fond plat, propriété du gouvernement du pays, était à la disposition de Pierre Brochu qui y transportait hommes et bêtes. Feu Madame Brochu, décédée cette année seulement, nous a dit que très souvent des commerçants d'animaux venaient des paroisses du fleuve, avec des troupeaux considérables, qu'ils allaient vendre dans les provinces maritimes, et qu'on traversait de Sayabec à Amqui sur le bac.

A cette époque où la Vallée de la Matapédia était si bien boisée, Pierre Brochu dut rêver bien des fois d'y faire sur une grande échelle l'exploitation du bois. On en trouve la preuve dans le témoignage de Edouard Pouliot, de Fraserville, dans la célèbre cause Bartholomew-Gagnon-D'Amours. "Il y avait, dit le témoin, un Pierre Brochu qui demeurait près du lac Matapédia. Je suis allé y porter de l'avoine que je lui avais vendue, pour un chantier qu'il voulait faire le long du dit lac, me disait-il". Transquestionné par la Cour, le témoin ajoute : "Je suis allé au Lac Matapédia, il y a environ trente ans. (Ce témoignage était rendu en 1882). Quand j'y suis allé, il y a trente ans, je n'ai vu personne couper du bois, excepté Brochu qui en coupait pour son usage et qui avait aussi un moulin à scie pour lui-même, mais j'ai entendu dire qu'il n'avait pas fait le chantier dont il m'avait parlé, vu qu'il n'avait pas trouvé de bois".

A ce sujet, nous avons consulté son fils, M. Edouard Brochu, de Val-Brillant, qui nous a affirmé que son père a fait des chantiers nombreux, et parfois même très considérables, dans les années qui se sont écoulées de 1850 à peu près, jusqu'à sa mort. En 1861 ou 1862 en particulier, il employa plus d'une trentaine d'hommes aux travaux de la coupe et du flottage du bois. Feu Romuald St-Amand, qui demeurait alors à Ste-Flavie, avant de venir se fixer à St-Moise, puis à Val-Brillant, était "porteur" pour cette équipe de bûcherons, qui logeaient dans un grand "camp", du côté nord du lac Matapédia. M. Edouard Brochu se rappelle bien, quoiqu'il fût très jeune alors, être allé dans ce chantier. A cette époque, c'est-à-dire en 1850 et dans les années suivantes, Pierre Brochu avait une scierie sur les bords de la rivière St-Pierre. Il y préparait pour le commerce ou pour ses propres constructions tout le bois de ses chantiers. Malcolm Fraser, en 1855, et les quatre autres premiers colons de St-Moise, en 1868, vinrent chez Pierre Brochu acheter le bois qui devait servir à leurs premières habitations. Dans les années antérieures à 1850, notre premier colon faisait l'exploitation du pin seulement. Ce bois, flotté sur le lac et la rivière Matapédia, jusqu'à Ristigouche, était vendu à des industriels américains qui possédaient des établissements dans les provinces maritimes. On voit donc que Edouard Pouliot avait eu bien raison de déclarer, en 1882, que Pierre Brochu faisait des chantiers dans la seigneurie du lac Matapédia, trente ans plus tôt.

Enfin, la nécessité étant la mère des inventions, Pierre Brochu, nouveau Robinson, s'était construit un four à chaux. Les voyageurs de cette époque disent que sa maison, peinte à la chaux tous les ans, était toujours éclatante de blancheur. Il ne lui manquait plus que la brique pour les cheminées: il la fabriquait encore lui-même. Madame R. M. Blais, de Val-

Brillant, conserve une de ces briques fabriquées par son père. Elle est d'un beau rouge foncé et dure comme de la pierre.

Notre premier colon ne perdait donc pas son temps, dans sa solitude du lac Matapédia. En même temps qu'il travaillait à l'agrandissement du domaine national, il avait la sagesse de ne pas perdre de vue l'amélioration du sien. Et malgré tout son travail, il connut lui aussi les années de détresse. Parfois les voyageurs qui logeaient chez lui n'avaient pas le sou. Il fallait les héberger quand même. Une année en particulier, en 1854, il dut recueillir un très grand nombre d'émigrants et de marins et faire des déboursés considérables pour eux. Cette année là, la récolte avait été à peu près nulle. Aussi il ne faut pas être surpris s'il demanda en cette circonstance une allocation supplémentaire que le gouvernement lui accorda. Citons textuellement le document qui mentionne ce fait :

"Government House, Quebec,

Friday, 15th. September 1854.

On the petition of Pierre Brochu representing that, as a resident on the Metis Road he receives from the Government an annual allowance of L. 25. That during the past season almost the crops entirely failed and during the course of the winter a much greater number than usual of Seamen and Emigrants passed through the Metis Road on their way to the St-Lawrence Settlements, all of whom he assisted to the best of his feeble means, but that owing to the failure of the crops, he has been subjected to much distress, and prays an additional allowance of L. 25 for the last year.

The Hon. Provincial Secretary states that the case of this applicant is exactly similar to that of Jonathan Noble, and

recommends that the Sum of Twenty-five Pounds be allowed to Brochu as were done in favour of Noble by Order in Council of 13th. March last.

The Committee advise that the Sum of Twenty-five Pounds be paid to Pierre Brochu as recommended by the Provincial Secretary.

.....

All which is respectfully submitted.

(Signed) A. N. MORIN,

President *pro tem.*”

Le 13 mars en effet, une allocation supplémentaire avait été accordée à Jonathan Noble. Celui-ci alléguait qu'il y avait eu, cette année-là, de nombreux naufrages sur le Fleuve et que grand nombre de naufragés étaient passés chez lui, en route pour la Baie des Chaleurs ou Gaspé, et qu'il avait dû les recueillir, les vêtir, et les transporter jusqu'à Gaspé, à ses frais. Pour appuyer sa requête, il produisait une déclaration de R. W. Kelly, J.P., de la Baie-des-Chaleurs, "Agent des Lloyds". M. Kelly certifiait "qu'il avait vu passer M. Noble, en route pour Gaspé, avec vingt-trois naufragés, qu'il avait vêtus, nourris et transportés jusque là, à ses frais".

Mais revenons à Pierre Brochu. En 1849, il se maria, à Ste-Luce, à Dame Marcelline Dumas, fille de Joseph Dumas et de Victoire Talbot dite Gervais, de la mission de Métis.

Enfin, il décéda en 1871, âgé de soixante-seize ans, et fut inhumé dans l'église de St-Octave de Métis.

Après son décès, Madame Brochu, sa veuve, continua encore pendant huit ans la culture de sa ferme de la rivière St-Pierre.

Elle passa ensuite aux Etats-Unis, avec sa famille, et y demeura dix-huit mois. Enfin, elle vint se fixer à Val-Brillant où elle est décédée, à la fin de février dernier, à l'âge de 91 ans. Elle habitait la Vallée de la Matapédia depuis soixante-douze ans.

Sept enfants du dernier mariage de feu Pierre Brochu lui survivent: Charles et Jean, aux Etats-Unis; Madame Flavien Dorval, à Québec; Madame Moise Saucier, à Sandy-Bay; M. Edouard Brochu, Madame R. M. Blais et Delle. Marie Brochu, à Val-Brillant.

ART. 8.—*Les Gardiens des Postes du Chemin Kempt, depuis 1833, jusqu'à l'achèvement du Chemin Matapédia, en 1867.*

Dans les articles précédents, il a été souvent question des gardiens des Postes subventionnés par le gouvernement, pour assister les voyageurs du Chemin Kempt. Il sera peut-être intéressant de rechercher quels furent ces Postes et quels en furent les titulaires, de 1833 à 1867, date de l'achèvement du nouveau Chemin Matapédia. C'est ce que nous allons tenter de faire, dans le présent article, en autant que nous le permettront les renseignements que nous avons pu trouver dans les "Archives du Canada" et les témoignages des plus vieux habitants de la Vallée.

Rappelons tout d'abord la pétition faite, le 3 avril 1833, par les Communes du Canada au Parlement Impérial, demandant l'autorisation de payer vingt-cinq livres par an à quatre gardiens qui s'établiraient le long du Chemin Kempt, comme suit: Pierre Brochu, à la Tête du Lac Matapédia; un autre au "Petit Lac" (Lac-au-Saumon); un troisième aux "Fourches" (Cau-

sapschal) ; un quatrième à *mi-chemin entre les "Fourches" et la rivière Ristigouche.*

C'était bien l'intention du gouvernement de subventionner quatre gardiens, comme le Parlement Impérial l'en avait autorisé. Mais, soit qu'il fut impossible de trouver des hommes qui consentissent à accepter cette mission, soit que le gouvernement refusât plus tard de payer les allocations, il est sûr que ces quatre Postes n'eurent pas toujours de titulaires. Nous allons nous en convaincre.

De 1833 à 1839, il est certain que Pierre Brochu fut le seul habitant de la Vallée et le seul gardien d'un Poste. En effet, en 1839, l'Ingénieur Royal J. Gordon, visite le Chemin Kempt, et n'y trouve qu'un seul Poste subventionné : celui de Brouché (Brochu). Au "Petit Lac", il y a un Indien, qui vient de se construire une cabane en bois rond, et le Courrier s'est construit un "camp", mais il n'est nullement question d'un Poste. Au contraire, le fait que le Courrier s'est construit un "camp" est une preuve qu'il n'y a pas de Poste à cet endroit. Il en est de même à Assametquaglian : là aussi le Courrier s'est construit un "camp". Enfin, aux "Fourches", un nommé Noble vient de se construire une maison en bois rond. Disons tout de suite que ce devait être là le deuxième Poste subventionné. Jonathan Noble se fixe à Causapschal, en 1839, et remplit depuis cette date les fonctions de gardien ; mais ce n'est que bien plus tard que le gouvernement devait le reconnaître comme tel, lui payer une allocation et le rembourser de tous les arrérages qu'il lui devait, depuis la date de son arrivée à cet endroit.

Le 14 décembre 1845, W. H. Griffin, Inspecteur des Postes, écrit à T. A. Stayner, Maître-Général des Postes, qu'il sera impossible de continuer à faire le transport des malles par le Chemin Kempt, si la route n'est pas améliorée. "Outre les deux *Stations subventionnées*, dit-il, il n'y a qu'un colon sur

un parcours de plus de quatre-vingt milles... La première Station subventionnée est à "Brochus", à la Tête du Lac, et la seconde à "Nobles", aux Fourches de Causapseak. Une troisième serait absolument nécessaire à Assametquaghan". T. A. Stayner communique cette lettre à l'Honorable D. Daly, et lui demande d'insister auprès du Gouverneur, Lord Cathcart, pour qu'une troisième Station soit établie à Assametquaghan. Il ressort de cette correspondance qu'en 1845, le Gouvernement reconnaissait M. Nobles, comme gardien subventionné, mais qu'il n'y avait de Poste ni au "Petit Lac", ni à Assametquaghan.

Le 22 février 1848, A. H. Sims, Commissaire des Chemins Publics, dans un rapport soumis au Département, note qu'il n'y a que *deux personnes payées pour assister les voyageurs et aider au transport des malles*. Il dit qu'on devrait établir deux autres Postes: l'un près de la Matapédia et l'autre au pont de la rivière Assametquaghan. Il ajoute qu'un colon du nom de Thomas Evans a résidé *les années passées*, à ce dernier endroit, qu'il s'y était fixé avec la promesse qu'il recevrait la même allocation que les deux autres gardiens, mais qu'il a quitté maintenant, parce qu'on refusait de le payer. Comme il a empêché bien des souffrances et même des pertes de vie, il suggère qu'on le fasse revenir et qu'on lui paie non seulement ses allocations annuelles, mais encore les arrérages qui lui sont dus.

Voilà tout ce qu'on trouve dans les Archives Publiques à ce sujet. De tous ces documents il ressort qu'il n'y a jamais eu rien de bien précis au sujet de ces Postes du Chemin Kempt. Tout ce qu'il y a de bien certain c'est que celui de la rivière St-Pierre a existé de 1833 à 1867, celui de Causapsal, de 1839; celui de Assametquaghan de 1846 ou 1847; et enfin celui du Lac-au-Saumon, de 1848 jusqu'à 1858 ou 1860, à peu près. Cherchons maintenant les noms des titulaires de chacun de

ces Postes, depuis leur origine jusqu'à la construction du Chemin Matapédia.

I.—POSTE DE LA TETE DU LAC.

Inutile de revenir sur ce que en avons dit déjà. Il était situé sur les bords de la rivière St-Pierre et du Lac Matapédia. Pierre Brochu en fut l'unique gardien, de 1833 à 1870.

II.—POSTE DE CAUSAPSCAL (Les "Fourches").

Il était situé sur l'emplacement de l'église actuelle de Causapscal. Jonathan Noble s'y fixa en 1839 et s'y construisit une petite maison en bois rond. Jusqu'à 1845, le gouvernement ne voulut pas le reconnaître comme gardien subventionné. Le 8 janvier de cette année, le Comité Exécutif de la Chambre, siégeant à Montréal, lui refuse l'allocation qu'il demande pour cette année, disant qu'il ne veut pas créer de précédent. Pour l'année suivante, 1846, une allocation de 25 L. lui est accordée. Il en est de même pour 1847 et pour six mois de l'année 1848. Mais le 8 novembre de cette dernière année, le même Comité Exécutif de la Chambre constate que "par suite d'une erreur, le nom de Jonathan Noble a été inscrit sur la liste des gardiens subventionnés et qu'une allocation lui a été accordée pour les trois dernières années". Et le Comité suggère qu'on avertisse M. Noble que son nom ne sera plus sur la liste des estimés. M. Noble dut protester et faire jouer des influences, car le 15 novembre de la même année, le Comité, après enquête plus approfondie, reconnaît que "ce n'est pas par erreur que le nom de Noble a été placé sur la liste des gardiens de Postes", et décide qu'on lui paiera régulièrement une allocation à l'avenir. Le 27 juin 1849, le comité, à la suggestion du Doct. Taché,

M.P.P., décide de payer à Noble la somme de L. 12.10, arrérages dus pour la moitié de l'année 1848. Enfin, le 10 septembre 1858, le Secrétaire Provincial, après des instances réitérées de la part de Jonathan Noble, recommande au Comité Exécutif de la Chambre de lui donner une allocation de 25 L. pour chaque année, de 1839 à 1845. Et la question de ce Poste est désormais réglée. Jonathan Noble, et après lui son gendre, M. David Reilly, l'occuperont jusqu'à 1867.

III.—POSTE D'ASSAMETQUAGHAN

Il était situé le long du vieux chemin Kempt, près du pont de la rivière de ce nom. Nous l'avons dit déjà, le premier et l'unique gardien en fut Thomas Evans. En 1845, il n'y avait personne à cet endroit. En 1848, A. H. Sims, Commissaire des Chemins Publics, dit, dans un rapport officiel, qu'un colon du nom de Evans y a résidé *les années passées*, mais qu'il a quitté maintenant; et il propose au gouvernement de le faire revenir, pour garder ce Poste. C'est donc dans les années de 1845 à 1848 que Thomas Evans est allé se fixer à Assametquaghan. Le 10 octobre 1847, il y était probablement, puisqu'il demande au Comité Exécutif de la Chambre le paiement des arrérages qui lui sont dus. Le 8 novembre 1848, le Comité, pour la seconde fois, rejette cette demande. Le 15 du même mois, il la considère de nouveau et décide d'y faire droit. M. Evans est mis alors sur le même pied que M. Noble, et gardera son Poste de Assametquaghan jusqu'à 1867.

IV.—POSTES D'AMQUI ET DU PETIT LAC.

Ce Poste a été tantôt à la Décharge du Lac, tantôt au Lac-au-Saumon. Il semble même qu'à certaines époques les deux ont existé à la fois. Parlons d'abord de celui d'Amqui. Il était

situé à peu près à trois-quarts de mille de l'église actuelle de cette paroisse, à la Décharge du Lac Matapédia. En 1847 ou 1848, un Ecossais du nom de Lowe ou Loof y était établi, mais il ne paraît pas qu'il fût subventionné par le gouvernement. En 1850, Marcel Brochu, fils de Pierre Brochu, allait le remplacer. Outre sa subvention annuelle, le gouvernement lui concédait un vaste terrain. Marcel Brochu garda ce poste jusqu'en 1867 et y mourut, il y a une quinzaine d'années.

Quant au Lac-au-Saumon, l'Indien Para, qui y vivait en 1839, remplit-il les fonctions de gardien? Probablement, bien qu'on ne trouve nulle part que le gouvernement lui ait payé de subvention. Vers 1848, vivait là un individu de nom de Peter Glasgow, qui a donné son nom au "Lac à Pitre", situé dans le voisinage de la "Montagne à Fournier". Glasgow était un triste sire qui a fait des siennes dans la région. Le courrier incendia la cabane dans laquelle il vivait, pour en purger le pays, et il disparut. Il paraît que lui aussi remplissait la fonction de gardien de ce Poste, dans l'espoir d'une allocation qui ne lui fut jamais payée. En 1849, Pierre Brochu, fils, alla le remplacer et y demeura jusqu'en 1853. Celui-ci recevait une subvention, ainsi que son successeur, Georges LeBel, qui acquit la propriété de Pierre Brochu, en 1853, et qui y vécut une dizaine d'années, paraît-il. Alors quelques colons vinrent se fixer dans la vieille mission du Lac-au-Saumon. Le Poste étant devenu inutile disparut à cette date.

Voilà l'histoire des Postes de la Vallée de la Matapédia, dont il est tant parlé dans tous les documents publics qui se rapportent à cette région. Nos lecteurs nous pardonneront de l'avoir faite avec tant de détails et de précisions. Nous avons cru que ces précisions nous seraient utiles plus tard, quand nous aurons à faire l'historique du mouvement de la colonisation dans ce territoire.

ART 9.—*Projet d'un nouveau tracé du Chemin Kempt.*

Comme nous l'avons dit maintes fois déjà, le Chemin Kempt n'avait été qu'ébauché, lors de sa construction, de 1830 à 1832. Il était dans un état si pitoyable, en 1838 et dans les années suivantes, qu'il était devenu à peu près impossible d'y faire le service des postes. Il y eut tant de plaintes à ce sujet, à cette époque, que le Gouvernement décida de l'améliorer quelque peu. Lord Gosford, Gouverneur Général du Canada, chargea William Mac-Donald d'aller y faire une exploration et de lui dresser un rapport, avec un estimé du coût approximatif des travaux à exécuter pour le rendre convenable.

Ce fut l'occasion de grandes discussions entre les intéressés. Puisque le Gouvernement était disposé à améliorer ce chemin, ne valait-il pas mieux en profiter pour en changer le cours, de Capsapsca à Matapédia, et lui faire suivre la rivière, au lieu de le passer dans l'intérieur? Une requête avait justement été présentée au Gouverneur dans ce sens.

William Mac-Donald, qui avait fait le premier tracé et qui avait été l'ingénieur surveillant des premiers travaux, était évidemment en faveur de la route de l'intérieur. Aussi, dans son rapport, en date du 31 août 1838, il s'efforce de démontrer qu'elle est la seule pratique. "La route du littoral de la rivière, dit-il, sera de huit milles plus longue et il faudra y construire neuf grands ponts et vingt-six moins considérables; pendant que la route de l'intérieur n'en demandera que quatre grands et deux ou trois plus petits". Quand au coût des travaux, il dit qu'il n'est pas facile de le déterminer, mais qu'une somme de L. 5,500 devra suffire pour un bon travail.

Les suggestions de William Mac-Donald ne devaient pas être écoutées. La même année, Sir John Colborne, Gouverneur-Général, accordait un octroi de L. 500 seulement, qu'on employa à faire un sentier le long du lac Matapédia et à couper, dans le vieux chemin, les broussailles qui, à certains endroits, étaient à hauteur d'homme.

Cependant, on était à l'époque des troubles. Les patriotes de 1837, quoique mal armés et n'ayant aucune organisation, avaient montré au gouvernement impérial qu'il ne fallait pas les mollester et que, si on leur donnait de nouveaux sujets de plainte, ils pourraient lui causer des embarras sérieux. C'est probablement hanté par cette idée que le Gouvernement reprit encore l'étude de la question de l'amélioration du Chemin Kempt. On remarque qu'après chaque guerre ou chaque menace d'invasion, la question des Communications intérieures revient sur le tapis, sous le régime anglais. Nous verrons qu'après la menace de l'invasion féniannaise, on fit le Chemin Matapédia.

En tout cas, l'année suivante, J. W. Gordon, Lieutenant-Ingénieur Royal, était chargé de faire une inspection du Chemin Kempt et de soumettre ses suggestions pour son amélioration. Le 29 juillet 1839, il donnait au Département de la Milice un rapport très détaillé, couvrant cinq pages de papier grand format. Ce rapport comprend trois parties: *Histoire de la construction du Chemin, Sa description, Suggestions pour son amélioration*. Nous nous bornerons à résumer la deuxième partie et à citer textuellement la dernière.

“Halifax, Nouvelle-Ecosse, 29 juillet 1839.

Rapport sur le “Chemin Kempt”, de la tête de la Baie des Chaleurs, à Métis, sur le St-Laurent, montrant son état pré-

sent et ce qui est requis pour le rendre convenable comme voie de communications *pour le Passage des Troupes*, et pour les véhicules à roues, en toute saison de l'année.

.....

DESCRIPTION DU CHEMIN

La route commence à Cross Point, en face de Campbelton, et suit la rive nord de la Rivière Ristigouche, jusqu'à Adam's Corner, etc....

Entre Adam's Corner et "Little River Bridge", il y a six colons....

A peu près à un demi-mille l'autre côté du Pont, au 8ème mille, se trouve la maison de Dixon, le dernier colon.

.....

A la rivière Assametquaghan, le Courrier a construit un "camp" et possède un canot pour traverser la rivière. Aux "Fourches", il y a un défriché, et une maison en bois rond y a été construite (Nobles). Il y a là une petite embarcation pour traverser la Casupsoul.

.....

Sur le côté Est de la Rivière Matapédia, (en-bas du "Petit-Lac"), le Courrier a un "Camp", et sur le côté Ouest, un Indien nommé Para a fait un défriché et a commencé à construire une hutte en bois rond.

De Para's, dans la direction du lac, le chemin a été ouvert sur un parcours de deux milles, mais il n'y reste plus qu'un sentier qui aboutit au Lac, situé à deux milles de Para's.

D'ici à la Rivière St-Pierre, à la Tête du Lac, il n'y a pas de chemin du tout et les "plaqués" de l'ingénieur sont effacés.

Sur le bord du lac, à l'endroit où la Rivière St-Pierre s'y décharge, un des Courriers (Brouché) a fait un défriché considérable, sur lequel il a construit une maison et une grange.

.....

A Métis, il n'y a que deux maisons, l'une dans laquelle réside le seigneur Mr. Mac-Nider, l'autre habitée par un homme qui a soin de la scierie et de l'établissement appartenant à M. Price, de Québec. La scierie est à deux milles en haut de l'embouchure de la Rivière; et dans son voisinage, ainsi que dans celui des deux maisons sus-dites, on a construit quelques cabanes pour loger les ouvriers. Il y a ici une anberge.

DIFFICULTES

Si on décide de faire du Chemin Kempt une route *Militaire*, d'après la description que je viens d'en donner, les difficultés que l'on rencontrera dans l'exécution des travaux viendront de deux sources: Les *Marécages* dans la partie qui descend vers le St-Laurent; les *Montagnes* dans l'autre partie.

SUGGESTIONS

On ne traversera les Savanes et les Marécages qu'à grands frais. Aussi il faudra tout faire pour les éviter.

Je suggère que l'on fasse des explorations en vue d'un nouveau tracé. En laissant le vieux chemin, soit à la Tête, soit à la Décharge du "Petit Lac", la nouvelle route pourrait passer entre le Lac Métis et le Lac Matapédia et venir aboutir à peu près à Rimouski, (30 milles plus près de Québec que Métis).

La Tête du Lac et ses savanes seraient ainsi évitées, et la distance entre Halifax et Québec diminuée considérablement.

Les Hauteurs entre la Petite Rivière et les "Fourches" ne pourraient pas être évitées, je le crains. Aussi on ne doit rien épargner pour y faire une route convenable. C'est, je l'avoue, un problème ardu dans un territoire si boisé et où les chaînes de montagnes sont coupées dans toute direction par les cours d'eau et les ravins.

Il est probable que la route actuelle, *dans son ensemble*, sera encore jugée la meilleure. C'est pourquoi j'ai noté que beaucoup de pentes sont trop fortes. Pour quelques-unes, on aurait pu remédier à ce défaut pendant la construction. Pour d'autres, c'était vraiment impossible de faire mieux. Si l'on veut éviter toutes ces pentes, il sera nécessaire de faire une autre exploration en vue d'un nouveau tracé.

J'ai l'honneur, etc...

(Signé) J. W. GORDON,

Lt. Rl. Engrs."

Ce rapport de l'Ingénieur Gordon, adressé à Sir Colin Campbell, K.C.B., était accompagné de la lettre suivante, que nous traduisons et citons presque intégralement. Elle fera voir au lecteur quelle était l'intention bien arrêtée du Gouvernement en parachevant cette route; en même temps que l'état de développement des villes de Campbelton et de Dalhousie, à cette époque.

“Halifax, 29 juillet, 1839.

Son Excellence

Lt. Général Sir Colin Campbell, K.C.B.

Excellence,

Pour répondre à l'ordre de Votre Excellence, en date du 19 juin dernier, je me suis rendu à Campbelton, par voie de Miramichi, Bathurst et Dalhousie. De là, j'ai procédé à l'examen du “Chemin Kempt”, et j'ai l'honneur d'inclure avec cette lettre un Rapport contenant une description du Chemin, dans son état présent, et du territoire qu'il traverse. Annexé à ce Rapport, vous trouverez un *Estimé*, d'où il appert que, pour ouvrir et compléter cette route, il faudrait une somme de L. 29,353 Livres Sterling. Une esquisse de la route accompagne aussi le rapport.

La route, depuis Chatan à Bathurst, est bonne, et les rivières sont toutes munies de ponts, excepté la Miramichi et la Nipisiquit. De Bathurst à Dalhousie, elle est très mauvaise, et à plusieurs endroits, impraticable pour les véhicules à roues. Beaucoup de rivières n'ont pas de pont.

De Dalhousie à Campbelton, la route est très bonne. Mais cette région n'étant colonisée que depuis peu, les maisons en sont petites et impropres à y loger des troupes; à Reid's cependant, (the half-way house), on pourrait loger les troupes de passage.

A Dalhousie, il y a cinquante maisons, où il serait possible de loger 250 hommes.

A Campbelton, il y a 60 maisons, mais pas aussi grandes que celles de Dalhousie. On pourrait y loger 250 hommes.

En réponse à la demande de Votre Excellence, me priant de noter si je considère que le Chemin Kempt serait préférable

au Chemin Témiscouata, et offrirait un moyen plus sûr de Communication avec le Bas-Canada, dans le cas d'*Hostilités avec les Etats-Unis*, j'ai l'honneur de répondre que, pour le présent, si ces hostilités devaient se produire maintenant, je recommanderais plutôt le chemin Témiscouata, surtout si le "Chemin Royal" entre Frédéricton et Grand-Falls est terminé.

Mais pour une Communication Militaire permanente avec le Bas-Canada, je recommande la route de Métis, comme ayant beaucoup d'avantages.

Etant éloignée de la frontière, il y aurait de ce côté moins de risques d'interception, etc...

Dans le Rapport accompagnant cette lettre, on pourra voir que la route de Métis n'est pas actuellement très favorable ; mais, d'après la description de la route Témiscouata, je crois qu'on trouvera là les mêmes désavantages.

Votre Excellence doit tant désirer garder au pays la possession du *Territoire Disputé*, et être si consciente de l'effet que son abandon pourrait avoir sur nos communications intérieures, que j'ai cru inutile toute remarque à ce sujet.

J'ai l'honneur, etc...

(Signé) J. W. GORDON,

Lt. Rl. Engrs."

Nos lecteurs comprennent l'allusion que renferme le dernier paragraphe de cette lettre. On sait qu'à cette époque, on discutait ferme la question des frontières du Maine et du Nouveau-Brunswick. Ce problème épineux avait été bien agité avant la guerre de 1812. Le traité de Gand, signé le 24 décembre 1814, qui avait mis fin à cette guerre, avait laissé cette question indécise. En 1818, on lui avait donné une solution

temporaire. Mais, à la date de la lettre ci-dessus de J.W. Gordon, en 1839, elle était discutée plus acrimonieusement que jamais. L'Angleterre et les Etats-Unis avaient demandé l'arbitrage du roi de Hollande. Celui-ci avait donné, le 10 janvier 1831, une décision qui ne donnait pas satisfaction à tous les intéressés. En 1839, des arpenteurs, Featherstonhaugh et Mudge, étaient chargés par le Gouvernement Britannique de faire des explorations et arpentages dans le territoire disputé. C'est pendant que ceux-ci accomplissaient leur mission que J. W. Gordon adressait son rapport à Sir Collin Campbell. Mais la question devait bientôt être réglée définitivement. En mars 1841, Lord Ashburton reçut du Gouvernement Britannique la mission de venir régler ce différend. Ashburton avait des sympathies pour les Etats-Unis, à cause de son épouse qui était une américaine de Philadelphie. Après bien des négociations, qui commencèrent le 4 avril 1842, et qui se terminèrent le 9 août de la même année, le Canada fut sacrifié par l'Angleterre, à l'avantage des Etats-Unis. Le traité d'Ashburton a été qualifié par Lord Palmerston du nom de "Lord Ashburton's capitulation". Le grand homme d'état proposait qu'on lui donnât un titre et qu'il prit le nom de "Earl Surrender". . . . Ce ne fut que le 28 juin 1847, que la question fut définitivement réglée et que le rapport final fut signé par les deux puissances. Le colonel J. B. Bucknall Escourt fut un des commissaires chargés de surveiller la plantation des bornes entre les deux frontières. Nous trouvons probablement là la raison du nom qu'on a donné, en ces dernières années, à la nouvelle paroisse de St-David d'Escourt, sur le Chemin Témiscouata.

ART. 10.—*Premiers Missionnaires de la Vallée de la Matapédia, et premiers habitants, depuis l'origine jusqu'à 1860.*

Faisons trêve maintenant aux affaires du fameux Chemin Kempt, "La Route Militaire", comme on l'appelait alors, et retournons quelque peu en arrière pour chercher quels furent les premiers missionnaires de la Vallée de la Matapédia, depuis l'arrivée de ses premiers habitants, jusqu'à l'année 1860. En le faisant, nous ne manquerons pas de nous demander aussi quels furent les hardis pionniers qui eurent le courage de venir livrer les premiers combats à l'immense forêt qui recouvrait alors ce vaste territoire.

Il nous faut remonter jusqu'à l'année 1833, puisque c'est de là que date l'arrivée de Pierre Brochu, le premier colon de la Vallée. Ste-Luce, ayant été érigée canoniquement en 1829, était à cette époque la paroisse la plus rapprochée de la Matapédia. Mais comme elle ne devait avoir un curé résidant qu'en 1842, c'est donc le curé de Rimouski qui avait la charge de la desserte de ce territoire. En 1833, c'est Messire Thomas-Feruce Picart dit Destroimaisons qui occupait cette fonction. Aussi avons-nous vu plus haut que c'est à lui que les Sauvages s'adressent, en 1831, quand ils retrouvent le corps de l'arpenteur Fournier. C'est encore à Rimouski que Pierre Brochu va faire inhumer sa première femme, en 1835. C'est donc à une distance de plus de cinquante milles que nos premiers colons devaient aller accomplir leurs devoirs religieux. On peut dire en toute vérité que ce furent vraiment là les temps héroïques. Il est sûr qu'on n'allait pas à la messe tous les dimanches, mais il est non moins certain qu'on faisait "sa religion".

Le 30 septembre 1842, Messire Gabriel Nadaud était nommé premier curé résidant de Ste-Luce. On lit ce passage dans sa

lettre de mission : "Vous aurez aussi à desservir l'établissement de Métis, qui doit naturellement se trouver sous vos charges." Or toute la Vallée de la Matapédia dépendait de Métis, où le Chemin Kempt venait aboutir. Messire Nadaud avait donc juridiction spirituelle dans toute la Vallée dont il fut le deuxième missionnaire. Il n'y mit probablement jamais les pieds, mais nos premiers colons allaient chercher chez lui les secours de la religion. Ainsi l'on voit dans les registres de la paroisse de Ste-Luce que, le 28 novembre 1848, Pierre Brochu, fils, va s'y marier à Esther St-Laurent, pendant que Ursule, sa soeur, épouse le même jour, dans la même église, Georges Fraser, de Ste-Flavie. Le 16 août de l'année suivante, Pierre Brochu, fils, qui résidait alors au Poste du Lac-au-Saumon, va y faire baptiser son premier enfant, auquel il donne le nom de Pierre. Le 20 novembre de la même année, Pierre Brochu, père, y contracte son second mariage. Ce sont là les seuls actes, ayant trait à la Vallée de la Matapédia, que l'on trouve dans les registres de la paroisse de Ste-Luce. D'ailleurs les seules familles de la région à cette époque étaient celles de Pierre Brochu, père, de Pierre Brochu, fils, et de Jonathan Noble. Il y avait encore, à Amqui, le nommé Low ou Loof et M. Evans, à Assametquaghan; mais ceux-là n'étaient pas catholiques, pas plus que le célèbre Peter Glasgow, qui avait quitté alors, ainsi que l'Indien Para. En sorte que les deux familles Brochu et la famille Noble seules dépendaient du curé de Ste-Luce.

En octobre 1850, la paroisse de Ste-Flavie est fondée, d'un démembrement de celle de Ste-Luce, et Messire Moise Duguay en est nommé le premier curé résidant. Ses lettres de mission l'avertissent qu'il aura "la charge de St-Octave de Métis et des établissements échelonnés sur le Chemin Kempt, jusqu'aux "Fourches". Et Messire Duguay remplit cette mission jusqu'à 1855.—Mais quelles étaient les familles de la Vallée à cette

date?—A peu près les mêmes que cinq ans plus tôt. A la Tête du Lac, Pierre Brochu, à la Décharge, son fils Marcel, fixé là en 1850. Pierre Brochu fils avait quitté en 1853, pour la côte nord du fleuve, et un nouveau colon, Georges LeBel, avait acheté sa terre, au “Lac à Pitre”. A Causapscal et à Assametquaghan, toujours les familles Noble et Evans. Donc, en 1855, cinq familles dans toute la Vallée de la Matapédia. Nous ne parlons pas ici des colons qui s'étaient fixés, depuis des années déjà, sur les bords de la Rivière Ristigouche. Nous avons vu plus haut qu'en 1839, il y avait là six familles écossaises. M. Moise Duguay, le troisième missionnaire de la Vallée, fut plus heureux que ses deux prédécesseurs. Il eut l'avantage de venir visiter ses paroissiens chez eux. Feu Madame P. Brochu nous a dit qu'il vint une couple de fois leur donner la mission. La première fois, ce fut en 1852 : il célébra une première messe chez Pierre Brochu, et une seconde, le lendemain, chez M. Noble. Ce furent les deux premières messes célébrées dans ce territoire.

Mais continuons à faire la liste de nos missionnaires. Le 15 septembre 1855, M. J. B. Blanchette était nommé curé de St-Octave de Métis, que Mgr Baillargeon se proposait d'ériger bientôt en paroisse canonique. L'évêque écrivant au premier curé de la nouvelle paroisse, lui dit : “Je vous confie le soin de la mission de St-Octave de Métis qui doit former bientôt une paroisse régulière, et des établissements qui se sont formés ou qui pourraient se former par la suite en arrière de Métis, sur le chemin qui conduit au lac Matapédia, le dit lac compris.” Quels étaient alors les habitants de ces établissements formés sur le chemin Kempt? Une seule nouvelle famille était venue se joindre aux anciennes : celle de Malcolm Fraser qui s'était fixé à St-Moise, en 1855. On voit que le curé de St-Octave n'avait pas trop à faire pour desservir ses paroissiens

du Chemin Kempt. Aussi, il paraît certain qu'il ne vint jamais les visiter.

Enfin, en 1859, il était remplacé à la cure de Métis par Messire Charles Cloutier, qui devait desservir cette paroisse et les établissements du Chemin Kempt jusqu'en 1866. C'était le cinquième missionnaire de la Vallée. Son successeur, Messire P. C. Audet, devait être desservant de notre région encore deux ans, de 1866 à 1868. Puis la première paroisse canonique serait érigée dans ce territoire, qui serait à l'avenir sous la juridiction du curé de cette première paroisse. Mais n'anticipons pas.

Voyons plutôt, avant de terminer cet article, combien il y avait de familles, en 1859, dans toute la Vallée. Nous trouvons la réponse à cette question dans un rapport que Messire Blanchet, curé de St-Octave, fit à son Evêque, cette année-là, avant de quitter sa paroisse. Après avoir donné le chiffre de la population de Métis, il continue : "Il faut ajouter à ce nombre huit familles qui sont établies le long du Chemin Ristigouche". Quelles étaient ces familles ? —Celles de Malcolm Fraser, Pierre Brochu, Marcel Brochu, Georges LeBel, Jonathan Noble, père et fils, et de Th. Evans. Une nouvelle venait d'arriver, au Lac-au-Saumon : celle de Ferdinand Duval. Inutile de rappeler qu'il y avait toujours un groupe de colons écossais, sur les bords de la rivière Ristigouche, tout-à-fait au continent de la Matapédia. David Fraser était de ce nombre. Mais le curé de Métis n'avait rien à faire avec eux.

Ce rapport du curé Blanchet ne cadre pas avec un autre de M. James Richardson, du Service Géologique, fait à la même date ; mais il est probable que M. Richardson n'a voulu noter que les fermes en culture. M. Richardson ne signale en effet que quatre habitations dans toute la Vallée de la Matapédia, en 1859 : "I—Pierre Brochu a une grande terre défrichée à la

tête du lac Matapédia, et son fils Marcel à la décharge du même lac. II—A l'embouchure de la Rivière Causapsal, M. Noble a environ cinquante âcres de terre en culture. J'ai rarement vu, remarque M. Richardson, une plus belle récolte que celle qui recouvrait sa terre à l'époque de ma visite. Elle se composait d'avoine, orge, pois, pommes de terre, navets et foin. Les fortes tiges de l'avoine, ses longs épis fortement chargés, et la manière touffue dont les tiges recouvraient le terrain, faisaient ressembler à ce que l'on rencontre en Angleterre, plutôt qu'à ce que l'on voit en Canada. III—A environ quatre milles en remontant la Matapédia, de son confluent avec la Ristigouche, se trouve la ferme de David Fraser, qui élève de 70 à 100 têtes de bétail et 150 à 200 moutons".

Messire P. C. Audet vint plusieurs fois donner la mission dans la Vallée, soit au poste de la Rivière St-Pierre, soit à celui de Causapsal.

Et voilà, chers lecteurs, quels furent les six premiers missionnaires de la Vallée de la Matapédia et quels en furent les premiers habitants. Les familles Brochu seules y ont fait souche, et ont encore de nombreux représentants dans les deux paroisses de Val-Brillant et d'Amqui. Les autres sont à peu près disparues.

ART. 11—*Fondation d'une colonie acadienne à Matapédia. — Pauvreté des nouveaux colons. — Lettre du Grand-Vicaire Mailloux en leur faveur.*

Comme nous venons de le voir, l'essor de la colonisation dans la Matapédia n'avait pas encore été très considérable. Il y avait déjà près de trente ans que le chemin Kempt était ouvert et qu'on avait mis en vente les belles terres de cette région,

et il ne s'y trouvait encore que sept ou huit familles ! Certes ce n'était pas un succès !

Mais en 1860, la colonisation devait faire un grand pas dans ce territoire, par l'arrivée d'un groupe assez considérable d'Acadiens du Golfe St-Laurent. L'abbé Belcourt, missionnaire acadien à Rustico, dans L'Isle du Prince-Edouard, voulant soustraire ses concitoyens à la misère et à la pauvreté dont ils souffraient chez eux, avait demandé au gouvernement du Bas-Canada de lui faire une concession de terrain, dans le canton Matapédia, et sa demande avait été exaucée. Parti de Rustico, dans l'été 1860, avec douze colons, il s'était rendu à Matapédia, pour y explorer le terrain et voir si on y trouverait les avantages désirés. Trouvant le pays "de leur fantaisie", suivant leur pittoresque expression, nos colons acadiens retournent à Rustico pour rendre compte à leurs parents et amis du résultat de leur voyage et pour les inviter à venir avec eux y fonder une colonie. Ils rencontrèrent, dit-on, beaucoup d'opposition. Cependant, au mois d'octobre, quatre familles et trois jeunes gens s'étaient décidés à tenter l'aventure, et arrivaient sur les bords de la Matapédia et de la Ristigouche. M. David Fraser qui, comme nous l'avons vu déjà, avait alors un bel établissement à cet endroit, les reçut chez lui. Après s'être reposés quelques jours des fatigues du voyage, les hommes laissent leurs femmes et leurs enfants chez M. David Fraser, escaladent les hauteurs avoisinantes, sur lesquelles devait naître leur future colonie, y abattent les premiers arbres et commencent la construction de leurs premières habitations : deux grands "camps" en bois rond. Bientôt le travail est terminé, et ces braves vont chercher leurs femmes et leurs enfants. Ce fut là le noyau de la belle et grande paroisse qu'est aujourd'hui St-Alexis de Matapédia. C'était le grain de sénévé qui devait devenir un grand arbre.

A la fin de mai de l'année suivante, vingt autres familles de Rustico et dix-sept jeunes hommes arrivaient à St-Alexis; et au mois d'octobre, encore trois autres. Aussi, cette année là, la population de la petite colonie était déjà de 155 âmes. Le 1er juin 1862, on vit arriver douze nouvelles familles, et deux autres au mois d'octobre. Enfin, le 2 juin 1863, arrivait un nouveau contingent de sept familles, ce qui donnait à la colonie la population suivante: 48 familles, 216 enfants, quelques célibataires, formant un total de 325 âmes.

Il ne faut pas croire que la vie fut toujours rose pour ces pauvres colons. Ce qu'ils eurent à endurer, Dieu seul le sait. Un mémoire du Grand-Vicaire Mailloux, absolument inédit, que Mons. Hormisdas Magnan, du Département de la Colonisation, a eu la bienveillance de nous communiquer, nous apprend, dans sa brutale franchise, ce qu'était la vie de ces pauvres Acadiens de St-Alexis de Matapédia. Nous citerons au complet ce long et intéressant document.

Bonaventure, 19 octobre 1863.

A M. le Secrétaire correspondant de la
Société de Colonisation de Québec.

M. le Secrétaire,—

Dans l'entrevue que j'ai eue avec vous, avant mon départ de Québec, je vous avais promis de visiter les Acadiens de Matapédiac, et d'envoyer à votre comité un rapport de ma visite. Ce n'est que la semaine dernière qu'il m'a été possible de réaliser la pensée de visiter ces braves défricheurs dont la situation va faire le sujet des notes suivantes, que je vous prie de soumettre à votre comité.

1.—Les terres que défrichent nos braves Acadiens sont bonnes, fertiles, assez faciles à défricher, sur un plateau d'une grande étendue, planté presque exclusivement de bois franc, érable et merisier. Par conséquent le site choisi pour cette colonie est très propre au défrichement.

2.—Pour y parvenir, il faut traverser une grande rivière sur laquelle on vient heureusement de mettre un chalan, et ensuite monter une côte très raide et de près d'un mille et demi de long.

3.—A environ un mille et demi de cette côte, où l'on a pratiqué un chemin étroit, commencent les établissements des Acadiens, maintenant au nombre de cinquante familles, sans aucun autre moyen de subsistance que celui qu'elles peuvent retirer de leurs terres.

4.—Une partie de ces familles sont venues à Matapédia depuis trois ans, et j'ai le plaisir de vous apprendre que leurs défrichements sont très avancés pour le temps et les moyens à leur disposition. Quelques-unes ont déjà douze, quinze et même dix-huit arpents en état d'être semés au râteau.

5.—Ces cinquante familles ont semé, le printemps dernier, quelques-unes un peu de blé, qu'une gelée en août dernier a détruit en partie, puis un peu de patates, de navets et de choux de Siam. Ces dernières semences ont manqué en grande partie, parce que la graine qu'on s'était procurée ne valait rien. J'ai appris que quelques familles n'avaient récolté que quinze quarts de patates (environ quarante-cinq minots); ce qui est loin de suffire pour la nourriture de ces familles pour le long hiver de la Baie des Chaleurs. Un certain nombre de ces familles acadiennes ont récolté un peu de blé et quelques minots d'orge, qu'il leur faut conserver pour leur semence, le printemps prochain.

6.—Quand on est pauvre, tout manque; aussi ces bons Acadiens n'ayant que des patates et un peu de navets et de choux de Siam pour leur nourriture, manquent absolument d'habits et de souliers, et les moyens de la petite colonie ne leur permettent pas de s'en procurer.

7.—La colonie possède trois vieux chevaux, cinq petits cochons du printemps, et, pour surcroît de luxe, une vache, un mouton, une poule et quatre petits chiens. Par conséquent il n'y a point de superflu parmi ces habitants.

8.—Pour comprendre la situation de nos braves Acadiens, il faut se souvenir qu'ils sont loin, bien loin de leurs compatriotes et de leurs amis de l'île d'où ils ont émigré, et sont par là même dans une position tout autre que la plupart des défricheurs canadiens, qui sont proche de leurs parents et de leurs amis et peu éloignés des centres de population depuis longtemps établis et en moyen de leur venir en aide.

9.—Je crois nécessaire de faire remarquer que cette colonie de Matapédiac n'a pas un morceau de pain, seulement cinq petits cochons qu'on ne multipliera probablement pas à la manière des cinq pains d'orge de l'Évangile; pas d'habits de corps, pas de souliers, et plusieurs familles, pas le quart de ce qu'il leur faudrait en patates, navets et choux de Siam, pour leur nourriture pendant un très long et très rigoureux hiver.

10.—Les mères me priaient de leur procurer de vieux vêtements, pour les défaire, les carder, les filer, et en faire des habits pour elles, leurs maris et leurs enfants; car elles savent toutes filer et travailler au métier. Il faut avouer que cette demande est bien loin d'être prétentieuse.

11.—Leurs maisons sont petites, mais de bois bien équarri et très bien construites; on sent que les hommes savent travailler à ces sortes d'ouvrages. Manquant de tuyaux et de poêles pour chauffer leurs maisons, ils ont remédié à cet incon-

véniant par des cheminées de terre qui servent à réchauffer la petite maisonnette, et la flamme des bûches qu'ils placent dans ces cheminées sert à éclairer la famille, car là encore on n'a ni chandelle, ni huile de charbon. Ce serait un luxe exorbitant pour ces pauvres Acadiens.

12.—Malgré leur pauvreté et leur dénuement, les religieux habitants de Matapédia, qui sentent le besoin d'être protégés d'en haut, ont commencé à élever de leurs mains une petite chapelle, pour s'y réunir et exposer au Père céleste leurs besoins et les angoisses de leur misère. Ils ont pour Père spirituel M. Saucier, missionnaire de Ristigouche. Cet excellent prêtre les visite de temps en temps, à une distance de 6 à 7 lieues. Il est l'ami dévoué de ce bon et religieux peuple; il s'intéresse beaucoup à leur sort; ils le chérissent en retour comme un père bien-aimé et ne font rien sans prendre ses avis.

13.—Ce qui devra retarder les progrès de cette petite colonie et empêcher un grand nombre de leurs compatriotes de laisser leur île pour les rejoindre, c'est la nécessité où se trouvent les chefs de famille de Matapédia d'abandonner le défrichement de leurs terres pour aller au loin gagner quelque chose pour aider leurs femmes et leurs enfants dans leurs besoins; cette cause est des plus nuisibles à l'avancement de la petite colonie. On comprendra sans peine quelle conséquence fatale résulte pour elle de ces absences de deux à trois mois, et surtout dans un temps comme celui de l'automne, alors que la température refroidie se prête mieux aux durs travaux du défrichement.

14.—Les Acadiens de Matapédia sont sobres, intelligents, parfaitement religieux, dociles, laborieux et de mœurs irréprochables. Ce qu'il y a surtout à admirer dans ce bon peuple, c'est sa religieuse soumission dans sa profonde misère. Il n'a pas une plainte sur les lèvres, pas un soupir dans le coeur. Il

endure toutes sortes de privations avec une abnégation, une égalité d'humeur, je devrais dire une dignité qui fait qu'on le plaint, qu'on s'intéresse profondément à son sort et qu'on désirerait être millionnaire pour lui faire tout le bien qu'il mérite.

15.—Pendant la longue conversation que j'ai eue avec eux, ils ne m'ont fait entendre qu'une seule plainte, qui m'a profondément ému; la voici: Ces hommes et ces femmes livrés à tant de privations, me disaient avec un accent ineffable: "Pour nous, Monsieur, nous sommes jeunes et vigoureux; nous sommes capables de supporter la misère de notre situation; nous pouvons nous soutenir en ne mangeant que des patates et des navets, mais nos vieux parents, que les privations précédentes et les années ont déjà beaucoup affaiblis, ne peuvent soutenir leur vie sans avoir un peu de pain et quelques petits morceaux de viande. Voilà notre douleur et notre peine pour cet hiver."

J'avais le coeur brisé. Cet héroïsme de résignation pour eux-mêmes, et cette tendresse pour leurs vieux parents, pour lesquels ils ne voulaient que quelques petits morceaux de pain, les miettes qui tombent de la table des riches, et ces petits morceaux de viande que l'on jette aux chiens... Voilà tout ce qu'ils voulaient pour ce qu'un coeur bien fait aime le plus au monde! Que n'avais-je donc là cent barils de lard et deux cents quarts de farine; mais il faut pour leur misère autre chose que des désirs.

Dans l'impuissance où j'étais, j'ai pensé à vous, aux généreux membres de votre comité de colonisation, aux bonnes et charitables Dames et Demoiselles de Québec.

Les Messieurs du comité de colonisation m'enverront de l'argent, et les Dames et les Demoiselles de Québec, de St-Roch, de St-Jean et des autres parties de la ville m'enverront des ballots d'habits; les tanneurs m'enverront des peaux pour faire des souliers. Encore une fois, on ne vous refusera pas, ou

Québec, la bonne et charitable ville de Québec, aura, pour un moment, oublié son nom et ses vieilles traditions.

Qu'on veuille bien remarquer que ces secours que je demande pour eux n'auront point besoin d'être répétés, je pense, une autre année. Le moment de crise est arrivé pour ces braves défricheurs, qui ont épuisé leurs petites ressources. Ce moment passé, ils pourront se suffire à eux-mêmes par leur travail opiniâtre et les ressources que leurs terres plus défrichées pourront leur fournir.

Je suis avec une parfaite estime,

Monsieur le Secrétaire,

Votre tout dévoué serviteur,

(Signé) A. MAILLOUX,

Prêtre.

M. Ernest Gagnon, à qui cette lettre était adressée, s'empressa de la rendre publique. Grâce à l'intervention si opportune de M. le grand-vicaire Alexis Mailloux, des secours considérables furent envoyés peu de temps après à la colonie naissante. M. l'abbé Auclair, curé de Notre-Dame de Québec, voulut bien recueillir les offrandes et reçut une foule d'objets utiles qu'il s'empressa d'envoyer à M. l'abbé Saucier, curé de Ristigouche et missionnaire des Acadiens de Matapédia, pour distribution. La société de colonisation envoya aussi des secours en argent.

Tous ces secours réunis permirent aux bons Acadiens de passer l'hiver sans trop souffrir et d'ensemencer leurs terres au printemps. Les renseignements qui suivent sont tirés du "Courrier du Canada" du 23 octobre 1867:

“Nous croyons que nos lecteurs aimeront à lire sur la colonie acadienne quelques détails que nous tenons de la bouche même de M. l'abbé Saucier, curé de Ristigouche et missionnaire des Acadiens de Matapédiac.

La colonie acadienne de Matapédiac compte à l'heure qu'il est soixante-quinze familles. Elle est pourvue d'excellentes terres et de bons chemins qui suffisent amplement aux besoins de la circulation.

Pour donner une idée approximative des progrès qu'a faits la colonie, dans l'ordre matériel, il nous suffira de dire qu'elle est assez prospère pour fournir des produits aux centres environnants; qu'elle est pourvue de bestiaux, de chevaux, etc.

Une cause qui n'est pas étrangère à cette prospérité, c'est le développement relativement prodigieux qu'a pris l'industrie domestique. Dans les courts moments de loisir que leur laissent les soins du ménage, les femmes tissent au métier. Elles sont très habiles dans ce genre d'industrie; aussi c'est à peine si elles peuvent exécuter toutes les commandes qu'elles reçoivent des nombreuses familles écossaises établies dans les environs. Les hommes exploitent une autre industrie. Entre les travaux de la ferme, ils vont travailler à Dalhousie ou à Bathurst, à la construction des navires, et rapportent dans la colonie des sommes assez rondes.

Il manquait à la colonie un moulin à farine; cette lacune va être bientôt remplie. Un bon moulin à farine est actuellement en construction. Il sera en opération cet automne. Les meules qui lui sont destinées ont été achetées à New-York, à même le fonds donné par Napoléon III aux Acadiens de Rustico.

Ces dernières années la colonie a été généralement favorisée de bonnes récoltes; celle de cette année promet d'être on ne peut plus abondante.

La colonie acadienne jouit depuis quelque temps des avantages d'un bureau de poste, qui porte le nom trompeur d'Avignon.

Elle forme une municipalité scolaire séparée qui porte le nom commémoratif de Rustico. Deux écoles, tenues par deux jeunes Acadiens, sont actuellement en opération; elles sont fréquentées par cent dix enfants.

On se prépare depuis quelque temps à bâtir une église, la chapelle actuelle n'étant pas suffisante.

Les Acadiens de Matapédiac n'ont rien perdu, en émigrant au Canada, des qualités qui distinguent leur race: catholiques fervents, ils sont encore à donner un sujet de plainte à leur curé, qui nous disait d'eux qu'ils lui rappelaient les chrétiens des premiers temps de l'Eglise.

M. le curé de Ristigouche nous apprend que trois paroisses acadiennes de L'Isle du Prince-Edouard se préparent à venir rejoindre leurs frères de Matapédiac.

Si ce projet s'exécute, la colonie acadienne va bientôt prendre les proportions d'un vaste foyer de colonisation; ainsi se réalisera la pensée des généreux contributeurs au fonds de secours acadien qui, prenant sous leur protection la petite colonie naissante, prévoyaient qu'elle serait le noyau d'un important centre de population.

Vraie Copie (Signé) Hormisdas MAGNAN.

Et voilà l'histoire des origines de la colonie acadienne de St-Alexis, de 1860 à 1867. Nous ne pouvions la faire avec plus d'exactitude historique qu'en citant cette lettre du Grand-Vicaire Mailloux et cet article du "Courrier du Canada". Et, en faisant l'histoire de la colonie acadienne, nous avons fait en même temps celle des débuts de la colonisation dans notre Val-

lée de la Matapédia. Ce furent bien là les débuts, en effet. Rappelons-nous, pour nous en convaincre, qu'en 1860, il n'y avait pas dix familles dans tout ce vaste territoire. Et la plupart de ces familles elles-mêmes n'étaient pas des familles de colons, mais de gardiens des Postes du gouvernement, qui ne faisaient de culture que pour passer le temps ou pour occuper les moments de loisir que leur laissait l'exercice de leurs fonctions auprès des voyageurs et des postillons du Chemin Kempt.

Mais le mouvement était lancé. La colonisation venait de faire une conquête considérable dans l'est de la Vallée. Elle devait bientôt en faire une autre à son extrémité ouest. La prospère paroisse de Ste-Angèle de Mérici était en effet en formation et allait bientôt être érigée, comme nous ne tarderons pas à le voir.

ART. 12—*Statistiques officielles sur la Vallée de la Matapédia, en 1862.—Arrivée de nouveaux colons.*

Pendant que les braves Acadiens de Rustico se taillaient un beau domaine sur les hauteurs du Canton Matapédia, la colonie écossaise établie sur les bords de la rivière du même nom, à l'endroit où se trouve aujourd'hui la paroisse de Matapédia, prospérait elle aussi. Quant à Ristigouche, peuplé presque exclusivement par la tribu des Sauvages Micmacs, qu'on y trouve encore aujourd'hui, elle restait à peu près stationnaire. Un recensement de M. Stanislas Drapeau, fait en 1862, lui donnait une population de 521 habitants, dont 41 seulement d'origine française. La colonie écossaise de Matapédia comprenait 310 habitants, dont un seul individu d'origine française. Inutile de revenir sur ce que nous avons dit dans l'article précédent sur la population, à cette date, de l'établissement acadien de St-Alexis.

On le voit, la colonisation faisait des progrès marquants à l'extrémité sud-est de la Vallée. A l'extrémité nord-ouest, à l'endroit où se trouve aujourd'hui la grande paroisse de Ste-Angèle de Mérici, un petit noyau de population commençait à se former, et le jour n'était pas éloigné où une paroisse canonique y serait érigée.

Mais dans l'intérieur de la Vallée, la situation n'avait guère changé depuis 1855. C'étaient à peu près les mêmes familles qui y vivaient encore. Un rapport de M. Stanislas Drapeau, en date de 1862, semblerait contredire cette affirmation, mais nous croyons que ce rapport est inexact. Il y est dit en effet qu'il y avait, à cette date, sur les bords du lac Matapédia, un groupe de six ou huit familles, formant une population de vingt-six habitants, desservis par le curé de St-Octave de Métis. Ce n'est pas "sur les bords du lac Matapédia" qu'il aurait fallu écrire, mais bien plutôt "sur les bords du lac et de la rivière Matapédia". Car, sur les bords du lac, il n'y avait certainement pas d'autres familles que celle de Pierre Brochu, à la Rivière St-Pierre, et celle de Marcel Brochu, à la Décharge, près d'Amqui. Les autres familles auxquelles fait allusion le rapport ci-dessus étaient celles qui habitaient la Vallée en 1855, et que nous avons déjà nommées.

Ces six ou huit familles qui vivaient sur les bords du lac et de la rivière Matapédia, à l'époque de ce recensement de M. Drapeau, avaient d'après son rapport une étendue défrichée de deux cent quinze âcres de terre et de quatre-vingt-dix en abâtis. Durant le printemps de 1861, il avait été ensemencé cent quatre-vingt-douze âcres qui produisirent 1,080 minots de grains et 705 minots de patates, formant un total de 1,785 minots; et environ 64 tonneaux de foin: le tout évalué à \$1,317.70. Elles possédaient en outre 99 têtes de bétail, et paraissaient,

ajoute M. Drapeau, encouragées de ces premiers succès. Voilà quelle était la situation en 1862.

Deux ans plus tard, en 1864, une nouvelle famille arrivait au Lac-au-Saumon: c'était celle de Prudent Michaud, dont les ancêtres étaient de St-André de Kamouraska. Ce qui avait déterminé ce nouveau colon à venir se fixer dans la Vallée, c'est qu'il y avait travaillé, cette même année, à l'installation de la ligne du télégraphe, entre Métis et la Pointe-à-la-Croix. Prudent Michaud s'établit le long du Chemin Kempt, dans les environs du "Lac-à-Pitre", là où avaient vécu Pierre Brochu, fils, et avant lui Peter Glasgow. Quelques années plus tard, son fils Elzéar devait être le premier colon de la nouvelle mission du Lac-au-Saumon, du côté sud du lac.

En même temps que Prudent Michaud s'établissait au Lac-au-Saumon, Thomas Fréchette venait se fixer près d'Amqui, à quelque distance du Poste de Marcel Brochu. Celui-là aussi avait travaillé à la construction de la ligne du télégraphe; et quand la construction avait été terminée, il avait accepté de tenir l'unique poste de télégraphie dans toute la Vallée. Il remplit cette fonction pendant de longues années, tout en se livrant à la culture de la terre qu'on lui avait concédée sur les bords des étangs de la rivière Matapédia. Voilà les deux seules familles arrivées à cette époque.

Nos lecteurs le savent, c'était toujours le curé de St-Octave de Métis qui desservait le territoire de la Matapédia. Comme nous l'avons dit déjà, jusqu'en 1866 ce devait être Messire Charles Cloutier; et de 1866 à 1868, Messire P. C. Audet. Quant aux colons de St-Alexis et de Matapédia, c'était le curé de Ristigouche, alors Messire P. J. Saucier, qui avait la charge de leurs intérêts spirituels.

ART. 13—*Un dernier mot au sujet du Chemin Kempt.—Nouveaux témoignages de son insuffisance comme voie de communication.*

Nos lecteurs nous pardonneront de revenir encore sur cette question, mais nous aurions crû être incomplet en ne le faisant pas. Et les témoignages qui vont suivre ont dû contribuer tellement à décider le Parlement du Canada à construire la grande route Matapédia qu'il nous a paru nécessaire de les citer. Nous en sommes rendu en effet, dans nos "Notes Historiques", à la première phase de la construction du Chemin Matapédia, dont nous ferons l'historique dans les deux articles suivants.

On se rappelle qu'en 1838, une requête avait été présentée à Lord Gosford, le priant de faire exécuter un nouveau tracé du chemin Kempt, depuis "Les Fourches" jusqu'à Ristigouche, et de lui faire suivre les rives de la Matapédia, au lieu de le faire passer dans l'intérieur des terres. William McDonald, qui avait déjà exécuté le premier tracé, avait été chargé par le Gouverneur de faire une exploration et d'en dresser un rapport. Il est évident qu'il devait plaider la cause de son premier tracé. C'est ce qu'il fit, et avec tant de conviction, qu'il gagna sa cause en partie et que la requête des adversaires ne fut pas exaucée. Mais l'idée de ceux-ci faisait son chemin quand même et devait finir par triompher. C'est ce qui arriva, en 1857, lorsqu'on commença la construction du Chemin Matapédia. La vieille route Kempt fut abolie alors, depuis Causapséal jusqu'à Ristigouche, et on en construisit une nouvelle sur les bords de la rivière. C'est ce qu'on demandait depuis vingt ans déjà.

Mais ce qui avait déterminé le gouvernement du pays à entreprendre la construction d'une nouvelle route, en 1857, c'est que le Chemin Kempt était devenu absolument impraticable

et qu'on entendait de tous côtés les plaintes les plus sérieuses sur son état. Citons à la hâte quelques nouveaux témoignages de son insuffisance comme voie de communication pour le service postal.

Le 14 décembre 1845, M. W. H. Griffin écrit au Ministre des Postes la lettre suivante :

“Il est de mon devoir de vous avertir qu'il sera absolument impossible pour notre Département de maintenir le service des Postes dans le district de Gaspé, ou de remplir les devoirs que le Gouvernement Provincial attend de nous dans le transport de la Correspondance Publique, des Documents Parlementaires ou des Statuts Provinciaux, à moins qu'on ne prenne sans délai les mesures nécessaires pour rendre le Chemin Kempt, entre le St-Laurent et la Ristigouche, praticable pour les voitures à roues; et qu'on y établisse en même temps un nombre suffisant de postes habités, pour rendre plus sûrs et moins dangereux les voyages des postillons, en cas de tempêtes ou difficultés d'autres sortes....

“Il n'y a que deux Postes ou Stations dans une étendue de quatre-vingt milles de pays hérissé de montagnes et couvert de forêts. Le chemin Kempt sera bientôt revenu à sa condition première de simple sentier, si on ne pourvoit pas à son amélioration.

“Outre les deux Stations subventionnées, il n'y a qu'une maison de colon sur un parcours de quatre-vingt milles de chemin à travers la forêt; et du côté de la rivière Ristigouche, il y a une distance de trente-trois milles sans aucun abri pour les voyageurs. C'est là qu'un postillon a perdu la vie, l'hiver dernier, au cours d'une tempête de neige, ses forces l'ayant abandonné, pendant qu'il essayait de faire, avec les malles, une si longue route, sans aucun abri ni aucun moyen de secours.

“En hiver, on ne tient pas cette route dans un état convenable pour y passer en voiture. Par conséquent, le service des Postes y est fait par des hommes chaussés de raquettes, aidés par des chiens.....

“Je vous prie respectueusement de prendre note que si on ne fait rien pour améliorer la route, il deviendra nécessaire pour vous, je le crois, de protester et de refuser d’accepter les Documents Publics mentionnés plus haut, pour les transporter dans le district de Gaspé, puisqu’il vous sera impossible de le faire d’une façon sûre par cette route.

“J’ai l’honneur d’être etc.....

(Signé) W. H. GRIFFIN,
Inspecteur des Postes.”

Nous pourrions citer encore deux autres rapports démontrant l’état déplorable du Chemin Kempt: l’un daté de Montréal, le 25 janvier 1847, et signé de W. Morris, P.C. of Q. ; l’autre de Bytown, le 22 février 1848, et signé de A.H. Sims. Mais nous ne ferions que répéter ce qui a été écrit précédemment sur le même sujet.

Encore une fois, ce sont ces plaintes, mille fois formulées sur tous les tons, en même temps que les requêtes que l’on présentait depuis vingt ans pour changer le tracé de la route qui ont dû engager le Gouvernement à entreprendre la construction du Chemin Matapédia, en 1857. Il est bien sûr cependant qu’à cette époque on n’avait pas l’intention de faire des travaux bien considérables. On se proposait simplement d’améliorer le vieux Chemin Kempt, pour en faire seulement un chemin convenable. Mais, en 1862, survint un incident qui engagea le Gouvernement à faire une route de tout premier ordre, dans la Vallée de la Matapédia.

ART. 14—*Construction du Chemin Matapédia. — Première phase (1857 à 1862).*

“Le Chemin Matapédia, dit M. Joseph Rosa, Surintendant de la Construction, dans son Rapport à F. Braun, Secrétaire des Travaux Publics du Canada, en date du 25 juillet 1867, a été construit pour remplacer le vieux Chemin Kempt qui s’étend depuis Métis, à quelques milles en bas de Ste-Flavie, jusqu’à la Pointe de la Croix. Ce dernier chemin traverse plusieurs chaînes de montagnes, ce qui le rend presque impraticable. Jusqu’à l’hiver de 1865, c’était la seule voie de communication avec Gaspé; l’été on y passait difficilement en charette, et l’hiver seulement à la raquette ou au moyen de petits traîneaux auxquels on attelait des chiens; c’est ainsi que s’est fait le service des malles pour cette partie de la province pendant une période d’environ trente ans”.

Le chemin Matapédia fut commencé en 1857, comme nous l’avons dit dans l’article précédent. Mais, nous le répétons, l’intention du gouvernement, à cette date, n’était pas d’en faire une route militaire; mais simplement une voie de communication ordinaire, pour la commodité des colons et pour le service des postes. Les plans en avaient été préparés d’abord par M. Aj. Russell, et ensuite par M. J. Page, ingénieur en chef du Département des Travaux Publics du Canada. Toute la route à faire avait été divisée en trois Divisions: la Division Nord, s’étendant de Ste-Flavie, à la rivière St-Pierre, vis-à-vis la résidence de Pierre Brochu, à 33 milles du fleuve; la Division Centrale, depuis la rivière St-Pierre, jusqu’à la rivière Causapschal, à la résidence de Jonathan Noble, Senior, soit vingt-huit milles; la Division Sud, qui commençait à Causapschal et se terminait à la ferme de James Sillars, sur les bords de la rivière Ristigouche.

La Division Centrale ne fut construite qu'en 1863 et dans les années suivantes, pendant la dernière phase de la construction. La Division Nord fut commencée en 1859, sous la direction de J. Bte Lamontagne, écuyer, qui en fut le surveillant et le paie-maître, jusqu'à 1862. Enfin, la Division Sud fut commencée en 1857, sur des plans tracés par Jean Lefebvre, qui fut aussi nommé surintendant des travaux, avec M. Joseph Meagher, de Carleton, comme paie-maître. Mais presque tout l'ouvrage fait jusqu'à 1862, fut à recommencer, parce qu'il avait été fait sans précautions.

Pour permettre aux colons de faire des entreprises dans la construction de ce chemin, dès 1857, on avait partagé toute la route en sections de sept arpents. Avis de la vente des sections était donné dans les paroisses et cantons avoisinants, et au jour fixé pour l'encan public, on en faisait l'adjudication au plus bas enchérisseur, qui devait cependant fournir deux cautions solvables pour assurer la due exécution du contrat. Et c'est ainsi que l'on procéda jusqu'à 1862, et même un peu plus tard. Alors on abandonna ce mode, pour y substituer le mode plus sûr de ventes par soumissions. Ainsi on pouvait écarter les entrepreneurs moins sérieux.

Voilà dans quelles conditions fut commencé le chemin Matapédia. En 1862, ce n'était pas encore une belle route, mais en tout cas on l'avait améliorée beaucoup. Au moins, on en avait fait un bon chemin de colonisation. Mais, heureusement pour la Vallée, il survint alors un incident qui devait décider le Gouvernement à faire, sur les bords du lac et de la rivière Matapédia, la plus belle des voies de communication du pays.

ART. 15—*Incident des féniens. — Parchèvement du Chemin Matapédia, 1862 à 1867.*

En 1861, survint, dans notre pays, un évènement tout-à-fait étranger à la construction d'un chemin dans la Vallée de la Matapédia; mais qui détermina pourtant le Gouvernement du Canada à en entreprendre l'exécution.

C'était pendant la guerre de Sécession des Etats-Unis. On sait qu'elle provoqua l'incident du "Trent", qui faillit avoir de si graves conséquences. Le capitaine Wilks, commandant du "San-Iacinto", avait arrêté, sur le vaisseau de la malle anglaise, le "Trent", les deux ambassadeurs Masson et Slidell. Lord Lyons avait sommé le gouvernement des Etats-Unis de faire des excuses pour cet acte contraire au droit de la guerre. Comme celui-ci refusait, il en résulta que les relations devinrent très tendues entre l'Angleterre et les Etats-Unis. On parlait couramment d'une invasion des troupes féniennes des Etats-Unis sur le territoire canadien. En prévision de ce coup de main que l'on redoutait, le gouvernement impérial avait envoyé des troupes pour défendre la frontière du Canada. C'était au mois de décembre, alors que la navigation était censée être close. Cependant les pilotes et les gardiens des phares du fleuve avaient été avertis de rester à leur poste, pour porter secours aux vaisseaux anglais. Le S. "Persia", portant à son bord les "Grenadiers Guards", après avoir vainement tenté d'entrer dans le hâvre de Rimouski, avait pu enfin se réfugier dans celui du Bic, dans la nuit du 12 décembre. Le lendemain, les troupes impériales se mettaient en route pour les frontières du Maine, par le Chemin Témiscouata. Mais au prix de quelles difficultés ne parvinrent-elles pas à s'y rendre! Et s'il avait fallu y transporter de l'artillerie lourde, le problème eût été encore plus compliqué.

Heureusement le gouvernement impérial et celui du Canada en furent quittes pour la peur. La question du "Trent" fut réglée à la satisfaction des intéressés, et l'invasion tant redoutée n'eut pas lieu. Les troupes retournèrent en Angleterre, après avoir causé un peu de frousse aux habitants des campagnes de Québec, qui n'étaient pas obligés de connaître la raison de leur intervention dans cette affaire...

Mais tout de même, après cette aventure, on comprit mieux que jamais la nécessité d'une bonne route de communication entre les provinces de l'Est, dans le cas d'une nouvelle invasion. Les Chambres s'occupèrent aussitôt de cette question et on décida de faire du Chemin Matapédia, une route militaire parfaitement construite, munie de ponts assez solides pour porter l'artillerie lourde.

Comme le changement de destination de cette route, nécessitait un changement de mode de construction, le gouvernement chargea l'ingénieur G.F. Baillargé de faire de nouveaux plans et devis. Les travaux commencèrent dès le printemps 1862 dans les trois divisions, sous la direction de Joseph Rosa, qui fut surintendant des travaux, de 1862 à 1867, date de l'achèvement du chemin. Comme on l'avait fait dans les années précédentes, les sections, de sept arpents, étaient vendues, par encan public. Mais en 1864, on s'aperçut que ce système était défectueux et l'on décida de procéder à l'avenir par soumissions. Il paraît que ce chemin fut la ruine de plusieurs petits entrepreneurs. On n'en était plus aux jours du chemin Kempt. Cette fois le gouvernement voulait faire un travail sérieux, et par conséquent il obligeait les entrepreneurs à remplir leur devoir jusqu'au bout. En 1862, on avertit légalement tous ceux qui avaient pris des contrats en 1857 et 1858 que, si leurs travaux n'étaient pas terminés à une date qu'on fixa, le gouvernement les ferait achever à leurs frais. Et c'est ce qui eut lieu. Et

comme, dans bien des cas, l'entrepreneur ne devait être payé qu'à la fin de ses travaux, il arriva que plusieurs d'entre eux perdirent tout leur travail précédent et se ruinèrent. Pierre Brochu, pour sa part, perdit plus d'un millier de dollars.

Ce qui contribua beaucoup à retarder la fin des travaux, ce furent des incendies répétés qui se produisirent, depuis la décharge du lac, jusqu'à Ristigouche, en 1863, 1864 et 1866, et qui brûlèrent les ponts déjà construits.

Le premier incendie, celui de 1863, fut le fait de l'imprévoyance d'un surveillant des travaux, qui permit à ses hommes de mettre le feu dans les abâtis de chaque côté du chemin, pendant une grande sécheresse. Le feu gagna la forêt et fit d'immenses dégâts. Celui de 1864 fut causé par des voyageurs qui laissèrent du feu dans un vieux "camp" de Daniel Fraser. Cette fois, des milles et des milles de forêt furent ravagés. Enfin, en 1866, des colons, en faisant brûler leurs abâtis, causèrent encore d'immenses dégâts dans toute cette région. A l'endroit où est aujourd'hui le village d'Amqui surtout, la forêt fut complètement rasée. C'est ce qui explique peut-être que les premiers colons de la Vallée se soient dirigés de préférence vers cet endroit où la moitié du travail de défrichement était déjà fait.

Enfin, en juillet 1867, la nouvelle route qui s'étendait sur un parcours de 110½ milles, de Ste-Flavie, jusqu'à Ristigouche, était complètement terminée. Elle avait coûté au gouvernement, de 1857 à 1867, la somme de \$187,870.85.

Que dire maintenant de cette route? Aujourd'hui, en l'an de grâce 1921, elle laisse bien à désirer. Les sections qui s'étendent de Ste-Angèle à Sayabec, et de Causapsal à Matapédia surtout, sont le cauchemar des automobilistes, c'est vrai. Mais n'oublions pas qu'en 1867, on ne songeait pas aux automobiles... Aussi à cette date, et même bien

plus tard, elle était considérée comme la plus belle de toute la Province de Québec. Arthur Buies qui l'a parcourue en 1895, plus de vingt-cinq ans après sa construction, ne se lasse pas d'en faire l'éloge le plus enthousiaste. D'après lui, elle jouissait à cette époque d'une réputation proverbiale. "Cette route, dit-il, que j'ai déjà signalée à plusieurs reprises et qui revient, à chaque occasion, sous ma plume, sans doute pour qu'il ne me soit pas permis d'oublier les agréables impressions que j'ai ressenties en la parcourant, etc, etc."

Encore une fois, elle en a bien perdu depuis cette époque ! Mais les beaux jours reviendront. Dans un avenir assez rapproché, paraît-il, elle sera gravelée d'un bout à l'autre. On assure même que ces travaux commenceront dès le printemps prochain. Souhaitons-le, pour le plus grand avantage des habitants de la Vallée, en même temps que pour celui des nombreux touristes canadiens et américains, qui se portent de plus en plus vers les plages enchantées de la Baie des Chaleurs et de la Gaspésie.

ART. 16—*La Vallée de la Matapédia en 1867.—Fondation et érection de la première paroisse canonique.*

La construction du chemin Matapédia et, quelques années plus tard, celle de l'"Intercolonial", devaient ouvrir la Vallée à la colonisation. Jusque là il faut avouer qu'elle avait fait peu de conquêtes dans ce vaste territoire. Rappelons seulement qu'en 1862, d'après le rapport de M. Stanislas Drapeau, il n'y avait encore dans tout l'intérieur de la Vallée, c'est-à-dire sur les bords du lac et de la rivière Matapédia, que sept ou huit familles.

Mais quel était le chiffre de sa population cinq ans plus tard, lors de l'achèvement du grand chemin ? D'après Arthur Buies,

il aurait été encore moins considérable à cette date. Lisons plutôt ce qui suit, tiré de sa brochure "La Vallée de la Matapédia" :

"A vingt milles de Ste-Flavie, on trouvait Malcolm Fraser, "seul là où s'élève aujourd'hui la paroisse de St-Moise. Sept "milles plus bas, à l'extrémité nord-est du lac Matapédia, se "dressait, également dans une complète solitude, la maison de "Pierre Brochu, ouverte à tous les voyageurs. Aujourd'hui, "l'antique maison hospitalière a fait place à un village floris- "sant qui porte le nom de Sayabec. De là, il fallait faire dix "autres milles avant d'atteindre la plus proche habitation, celle "de Marcel Brochu, fils du précédent; et enfin, après avoir "parcouru dix milles de plus encore, on atteignait un endroit "appelé La Fourche, habité par une seule et unique famille, "celle des Noble. A part ces quelques habitations échelonnées "sur un aussi long parcours, on ne voyait que quelques relais "de poste de distance en distance".

Le lecteur constatera qu'il y a contradiction entre ce rapport de M. Arthur Buies et celui que fit M. Joseph Rosa, Surintendant du chemin, sur les habitations de la Vallée, à cette époque. M. Rosa dit en effet, dans son Rapport du 25 juillet 1867 :

"Le chemin Matapédia est totalement habité depuis le St-Laurent, en montant, jusqu'au 14ème mille; du 14ème mille "au 91ème, distance de 77 milles, il y a douze habitations plus "ou moins éloignées les unes des autres; du 91ème mille jus- "qu'à son extrémité Est, il est tout habité, mais sur cette der- "nière partie, il y a environ l'espace de 9 milles où les habitants "sont éloignés du chemin".

On le voit, ces deux rapports sont loin de s'accorder. Mais il ne faut pas oublier que ce n'est qu'en 1895, que M. Arthur Buies a fait son exploration dans la Vallée de la Matapédia. Ce qu'il y écrivait alors sur le nombre des habitations et des

familles de ce territoire, lors de l'achèvement de la route Matapédia, il le tenait du témoignage d'autres personnes avec lesquelles il avait causé. Il est sûr qu'il a pu être trompé sur des événements passés depuis plus de vingt ans déjà et que les gens lui racontaient de mémoire seulement. Le rapport de M. Rosa, rédigé cette année-là même, par un homme qui, depuis cinq ans, vivait pour ainsi dire dans cette région, a autrement de valeur. Aussi, il faut croire, avec M. Rosa qu'il y avait à cette date, douze habitations depuis le 14^{ème} mille, c'est-à-dire au-delà de St-Moise, jusqu'au 91^{ème} mille, c'est-à-dire jusque près de Matapédia. Si l'on veut bien ajouter aux familles que nous avons trouvées dans la Vallée, en 1864, celles de Alexandre l'Italien, près de St-Moise; de Marc Morisset, à Val-Brillant; de Elie Poirier, Joseph Poirier, son fils, et de Athanase Dechamplain, à Amqui; enfin, celle de James Smith, un peu en bas de Causapscal, nous aurons les douze familles auxquelles le rapport de M. Rosa fait allusion.

Qui desservait ces douze familles? Encore le curé de St-Octave de Métis, à cette date, Messire P. Audet, décédé curé de St-Fabien. Mais ce devait être le dernier desservant étranger à ce territoire. En 1868, un petit noyau de population s'était formé à l'extrémité ouest du chemin Matapédia. Du reste, quelques colons y étaient déjà établis depuis 1860. C'était l'embryon de la belle et grande paroisse qu'est aujourd'hui Ste-Angèle de Mérici. En 1868, cette première paroisse était érigée canoniquement, par Mgr. Jean Langevin, Evêque du nouveau diocèse de Rimouski; et Messire Damase Morisset, devenu plus tard curé de Trois Pistoles, et qui vient de prendre sa retraite, en était nommé le premier curé, avec desserte de tous les postes de la Matapédia.

C'était la première paroisse formée dans la Vallée. Une seconde était à la veille de naître: celle de St-Moise. L'année

suivante, à l'automne 1868, il y avait là quatre familles seulement : celles de Malcolm Fraser, Georges St-Amand, Ephrem Harvey et Etienne Gagné. Mais nous y reviendrons dans un autre article.

ART. 17—*Construction du Chemin de Fer Intercolonial. — Premières explorations à ce sujet. — Histoire de la construction.*

Cependant, on était à l'époque de la Confédération. Le 2 juillet 1867, les représentants des différentes parties du Dominion avaient signé ce que les provinces dupées appellent aujourd'hui, avec trop de raison peut-être, "le pacte d'ignominie". Les provinces de l'Est, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, avaient hésité à accepter cette combinaison, à cause de leur éloignement de la capitale fédérale. Aussi, leur avait-on promis qu'une des premières mesures du nouveau régime serait la construction d'un chemin de fer qui relierait l'Est à l'Ouest du pays. Et le gouvernement allait remplir ses engagements.

Il était question d'ailleurs de cette construction depuis de longues années déjà. La première idée en était venue au Gouvernement Impérial, qui, dès 1847, avait chargé le Major Robinson, Ingénieur-Royal, "de tracer une ligne de chemin de fer qui relierait Québec avec un port de la Nouvelle-Ecosse". Dès l'année suivante, Robinson faisait son exploration, et le 31 août 1848, il adressait au Gouvernement Impérial un Rapport dont copie était transmise, le 30 janvier 1849, à la législature du Canada.

Le Major Robinson soumettait au Gouvernement Impérial cinq projets différents d'une ligne entre Québec et Halifax. Mais il recommandait surtout le suivant : Partant de Halifax, le chemin devait venir aboutir à Truro, et de Truro à Shédiac ;

puis traversant, à leur embouchure, les rivières Richibouctou et Miramichi, il devait passer par Bathurst, et suivre la côte de la Baie des Chaleurs jusqu'à la rivière Ristigouche. De là, il devait descendre vers le St-Laurent, en traversant la vallée de la Matapédia, et atteindre Québec en suivant la rive sud du fleuve. La longueur de cette route serait de 635 milles, et on estimait que sa construction pourrait coûter \$38,110.00 par mille.

En pratique, ce projet du Major Robinson fut accepté alors, bien qu'il donnât lieu par la suite à de longues et violentes polémiques. Et c'est bien parce qu'il était pratiquement accepté, que le Grand Tronc fut construit, quelques années plus tard, entre Québec et Rivière du Loup, et qu'on considérait ce tronçon comme une partie de la route recommandée par le Major Robinson. On avait construit aussi en même temps un tronçon entre Halifax et Truro. Il restait à relier Truro à la Rivière du Loup. Et c'est à ce sujet que les discussions commencèrent. Certains auraient voulu que la ligne de chemin de fer vînt en ligne droite de Truro à Rivière du Loup; les autres, prétextant que la voie ainsi construite serait trop rapprochée de la frontière des Etats-Unis, demandaient le tracé de la Baie-des-Chaleurs, par Bathurst et la Vallée de la Matapédia.

En 1864, le Gouvernement du Canada envoya un ingénieur pour étudier la question d'un tronçon de chemin de fer entre Truro et la Rivière du Loup. L'ingénieur Sandford Fleming fit son rapport le 9 février 1865. Il suggérait plusieurs routes et recommandait la suivante: "From River du Loup, by "way of the river Toledi, Green River and Guanamitz Valley: "thence by two Brooks, Wapskehegan, the upper waters of the "Miramichi and Nashawuak, by the Kesswick Valley and St-"John River opposite Fredrikton; thence by the head of Grand "Lake to Apohaqui; thence by existing railway to Moncton;

“thence by Truro to Halifax”. Il notait que si ce projet était adopté, la distance de Québec à Halifax serait de 687 milles et que le coût probable de ce chemin serait de \$46,000.00 par mille.

Le 8 juillet 1867, aussitôt après la signature de l'acte de la Confédération, le Gouvernement décida la construction de la section qui s'étend de Amherst à Truro, et fit faire de nouvelles explorations en vue de celle qui devait relier Amherst à la Rivière du Loup, tant par la Vallée de la Matapédia que par l'intérieur des terres. Le 30 juin 1868, ces explorations battaient leur plein.

Après bien des discussions, la route recommandée par le Major Robinson, en 1849, était finalement acceptée par ordre en Conseil du 11 décembre 1868, et la construction du Chemin était mise entre les mains d'une commission, par un acte intitulé: “An Act respecting the construction of the Intercolonial Railway” (31 Victoria, chapter 13, section 3.)

Voilà, en quelques lignes, tout l'historique des préliminaires de la construction de l'Intercolonial, de Québec à Halifax. Faisons maintenant celui de la construction du tronçon qui traverse notre Vallée de la Matapédia.

ART. 18—*L'Intercolonial dans la Vallée de la Matapédia.*

Traverser la Vallée par le chemin Kempt et plus tard par la route Matapédia avait été un problème ardu: nos lecteurs l'ont vu dans les articles précédents. On croyait qu'il ne serait pas plus facile d'y construire un chemin de fer. On redoutait beaucoup cette division accidentée de tant de façons. Le rapport de M. Sandford Fleming, en 1864, contenait le passage suivant :

THE MATAPEDIA SURVEY

“Lest the explorations through the centre of New-Brunswick should prove unsuccessful, and the route by the Bay Chaleurs, recommended by Major Robinson in 1848, should under any circumstances appear entitled to the preference, I deemed it expedient to have a careful examination made of the section which that gentleman as well as Captain Henderson considered the most difficult and expensive between Halifax and Quebec. “The most formidable point of the line is next to be mentioned—this is the passage up the Matapédia valley”.

Cependant, dès 1868, toute la ligne à construire était divisée en Districts, subdivisés eux-mêmes en divisions; et on demandait des soumissions. La partie comprise dans la Vallée de la Matapédia faisait partie de deux districts: le St-Laurent et la Ristigouche. Le District du St-Laurent s’étendait de Rivière du Loup à la Décharge du Lac Matapédia, et comprenait les divisions A, B, C, D, E et F. Les divisions E et F. seulement appartenaient au territoire de la Vallée et étaient les contrats 13 et 14. Le district de la Ristigouche s’étendait de la Décharge du Lac jusqu’à Bathurst, et comprenait les divisions G, H, I, K, L, M, et N. Les divisions G, H, I. seules étaient comprises dans le territoire de la Matapédia et étaient les contrats 17, 18 et 19. L’ingénieur du District du St-Laurent, jusqu’à la fin des travaux, fut Samuel Hazlewood qui avait assisté M. Fleming dans l’exploration de 1864, et dans la vente des contrats, en 1868-69. Dans le District de la Ristigouche, ce fut Marc Smith qui donna les contrats en 1868-69 et qui eut la charge de la conduite des travaux jusqu’à avril 1872. A cette date, M. L. G. Bell lui succéda.

Il sera peut-être intéressant de noter maintenant quels furent les constructeurs de chacune des divisions de la Vallée, le montant de leur contrat, ainsi que les dates du commencement et de l'achèvement de leurs travaux.

DIVISION E.—CONTRAT No 13

Cette division avait une longueur de 20½ milles, et s'étendait de Ste-Flavie jusqu'à Tartigou. Les entrepreneurs en furent W. E. MacDonald & Co. Ils signèrent leur contrat en mai 1870 et s'engagèrent à livrer leur ouvrage le 1er juillet 1872. Leur soumission était de \$934,933.00. Mais à la fin de l'année 1873, comme il fallait encore \$126,500.00 pour compléter l'ouvrage, la Commission résilia le contrat de Mac-Donald et poursuivit elle-même les travaux, qui furent terminés au cours de l'année 1874.

Le premier ingénieur résidant en charge de cette division fut M. W. F. Biggar. M. H. J. Cambie lui succéda et resta en fonction jusqu'à ce que la Commission prit charge des travaux. M. McCarthy le remplaça alors.

DIVISION F.—CONTRAT No 14

Elle avait 22½ milles de longueur, et s'étendait de Tartigou à la Décharge du lac Matapédia. Les entrepreneurs en furent MM. Neilson & McGowe, qui signèrent leur contrat en 1870, avec l'entente qu'ils livreraient leur ouvrage le 1er juillet 1872. Le montant de l'entreprise était de \$245,475.00. Les travaux ne furent complétés que dans l'été 1875.

Le premier ingénieur résidant en charge de la construction fut M. Henry Carre. Il demeura en charge dix-huit mois et fut remplacé par M. John Lindsay, qui lui-même eut pour successeur M. T. D. Taylor.

DIVISION G.—CONTRAT No 17

Elle avait 20 milles de longueur, et s'étendait des environs d'Amqui en descendant la rivière Matapédia. M. S. P. Tuck l'entreprit au prix de \$440,000.00. En 1874, il restait encore beaucoup à faire et le Gouvernement termina les travaux à la journée. Cette division fut terminée elle aussi en 1875.

Le premier Ingénieur résidant fut M. Georges Bellaire. M. Bellaire étant mort, en avril 1874, M. John MacDonald lui succéda.

DIVISION H.—CONTRAT No 18

Elle avait 20 milles de longueur, et faisait suite à la précédente. Le contrat en fut donné en 1870, et les travaux furent terminés au commencement de 1876.

Les entrepreneurs furent Robert McGreevey & Co, et le montant du contrat de l'entreprise fut de \$648,600.00. Le Gouvernement prit les travaux sous ses charges au commencement de 1875.

Le premier ingénieur résidant fut M. W. G. Thompson. En avril 1872, il fut remplacé par M. Peter Grant.

DIVISION I.—CONTRAT No 19

Les deux-tiers à peu près de cette division formaient partie du territoire de la Vallée. C'est encore M. S. P. Tuck qui l'entreprit. Le contrat fut ensuite transféré à Thomas Boggs & Co. M. Martin Murphy construisit le pont qui traverse la Matapédia.

Pour terminer cette histoire de la construction de l'Inter-colonial dans la Vallée de la Matapédia, il sera peut-être intéressant de mettre sous les yeux de nos lecteurs les rapports du Surintendant Général des travaux pour les années 1874, 1875 et 1876. Ils pourront y voir, avec documents à l'appui, dans quelles conditions les travaux progressaient.

Le premier, daté de Montréal le 24 novembre 1874, et signé de C. J. Brydges, donne les détails suivants :

“Tous les travaux de terrassement, depuis Ste-Flavie jusqu'à la Rivière Ristigouche, sont maintenant terminés.

“La section 13 est maintenant prête au posage du fer, ainsi que la section 14. Sur la section 17, la suivante, on pourra poser le fer durant la prochaine saison. Mais il y a encore de la maçonnerie à faire. La section 18 est pratiquement terminée, excepté le pont de Mill-Stream. La section 19 est terminée jusqu'à la rivière Ristigouche.

“Un grand nombre des ponts en fer, depuis Ste-Flavie jusqu'à la Ristigouche, sont déjà faits. Les autres le seront dans le cours de l'hiver, avant le posage du fer, le printemps prochain.

“Un contrat a été donné pour le posage du fer, depuis Ste-Flavie jusqu'à Mill-Stream, soit une distance de 75 milles.

“Sur la section 13, il faudra faire des dépenses considérables pour élever des “sheds”, pour empêcher la voie d'être obstruée par la neige en hiver, etc. . . .”

Le second rapport, fait à Montréal et portant la date du 21 décembre 1875, est aussi signé de C. J. Brydges. On y lit ce qui suit :

“Tous les ponts sont construits, à l'exception de celui de Mill-Stream.

“Le posage du fer, donné à quatre entrepreneurs séparés, est à peu près terminé.

“Le 8 novembre dernier, un premier train a commencé à circuler entre Campbelton et Moncton, à la grande joie des habitants.

“Il faudra encore tout l’été prochain pour compléter les travaux du chemin. Mais il faudra terminer au plus tôt la partie de Ste-Flavie à Campbelton, de sorte que le 1er juin prochain, on puisse y faire circuler un train.

Nous avons donné des contrats pour la construction des gares, des réservoirs, etc., sur les parties non encore en opération de la voie. Toutes ces constructions seront terminées, ou à peu près, le 1er juin prochain.

Enfin, le dernier rapport se lit comme suit :

“Montréal, 18 octobre 1876.

“F. Braun, Esq. Secrétaire,
Département des Travaux Publics,
Ottawa.

“Monsieur,

“J’ai l’honneur de vous faire mon Rapport sur la construction de l’Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle Ecosse, pour l’année se terminant le 12 juin 1876.

.....
.....

La ligne entre Ste-Flavie et Campbelton, qui complète ce système de Chemin de fer, a été ouverte au trafic général, le

1er juillet 1876... ..

.....

“J’ai l’honneur d’être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. J. BRYDGES,

Surintendant Général du Chemin
de fer du Gouvernement”.

Et ainsi se termine cette histoire de la construction de l’Intercolonial dans notre territoire de la Vallée. Il resterait encore peut-être une foule de détails intéressants à noter au sujet des carrières Mc-Gravy et Mc-Gowe, sur les bords du lac Matapédia; mais nous y reviendrons plus tard, quand nous ferons l’historique de Val-Brillant.

En attendant, nous raconterons une aventure peu banale qui eut la Vallée de la Matapédia pour théâtre, et qui trouve bien sa place ici, puisqu’elle se passa pendant la construction du chemin de fer.

ARR. 19—*Un naufrage dans la Vallée de la Matapédia, en 1875.*

Rassurez-vous, chers lecteurs, l’auteur de ces lignes ne divague pas, bien que le titre de ce paragraphe soit plutôt étrange. Oui, il y eut un naufrage qui fit du bruit, à l’automne 1875, dans la Vallée de la Matapédia. Et il en fit d’autant plus que ce n’était pas l’aventure banale d’un navire qui va se briser sur un écueil ou qu’une banquise vient annéantir; mais qu’il se produisit plutôt dans les airs, à plusieurs milles du fleuve St-Laurent et même du lac Matapédia. Bien que la science ait fait d’immenses progrès depuis ce temps, pareille

aventure ne provoquerait pas moins d'étonnement encore aujourd'hui.

Nos lecteurs qui sont contemporains de cette époque et qui ont lu les journaux d'alors, devinent déjà à quoi nous voulons faire allusion, et nous sauront gré peut-être de leur rappeler ce souvenir qui était en train de se perdre.

Dans le cours de novembre 1875 donc, les habitants de la Vallée, dont l'immense majorité étaient des ouvriers qui travaillaient à la construction de l'Intercolonial, ne furent pas peu surpris d'apprendre qu'un ballon, portant deux passagers, était venu s'abîmer sur un arbre, à peu près à mi-distance entre Sayabec et St-Moise, exactement sur la ferme possédée plus tard par M. François Saucier. On ne voulut pas d'abord ajouter foi à cette nouvelle : on crut à une fumisterie. Mais quand on vit arriver, à la ferme de Madame Pierre Brochu, les voitures portant le malheureux ballon et ses occupants, il fallut se rendre à l'évidence.

Voici, au témoignage des deux naufragés, ce qui s'était passé. Tous deux étaient des Américains de Philadelphie. La Vallée de la Matapédia n'était pas le but de leur voyage, dirent-ils. Partis de Philadelphie, quelques jours plus tôt, ils s'en allaient tout simplement "faire un bout de veillée" à Boston, Mass. Ce qui prouve d'ailleurs qu'il y avait un brin de vérité dans leurs dires, c'est qu'ils n'étaient pas vêtus pour braver les froids de fin de novembre du Canada, et qu'il n'avaient que quelques dollars dans leurs poches. A peine partis de Philadelphie, ils perdirent complètement le contrôle de leur machine qui filait dans les airs à une vitesse vertigineuse. Les malheureux, affolés, transis de froid, se voyaient emportés dans l'espace, sans trouver le courage de réagir, et se demandaient avec inquiétude comment ce drame se terminerait. Après des heures et des heures qui leur parurent peut-être des siècles, voilà, qu'à la

tombée de la nuit, ils voient devant eux une vaste nappe d'eau qu'ils prennent pour le fleuve St-Laurent, et qu'ils s'aperçoivent en même temps que leur ballon, manquant de gaz, commence à descendre. Ce qu'ils prenaient pour le fleuve, était tout simplement le lac Matapédia dont ils n'étaient éloignés que de trois ou quatre milles. Préférant sans doute mourir sur la terre plutôt que dans la mer, ils s'efforcent d'atterrir au plus tôt, et leur appareil va s'échouer dans un arbre, près de Sayabac. Les deux naufragés, tombant d'une hauteur d'une quinzaine de pieds seulement, en furent quittes pour la peur et quelques contusions.

Mais ce n'était pas tout d'avoir échappé au naufrage : il fallait maintenant trouver un gîte pour réchauffer leurs membres et restaurer leur estomac qui criait famine. Avant d'atterrir, ils avaient vu une maison dans le voisinage : c'était celle de M. T. D. Taylor, le dernier ingénieur résidant en charge de la section de MM. Neilson & Mc-Gowe. Ils vont frapper à la porte de M. Taylor, qui, après avoir entendu le récit de leur aventure et leur avoir donné les premiers soins, les conduit lui-même à la ferme de Madame Pierre Brochu, à la Tête du Lac.

Il fallait maintenant retourner à Philadelphie avec les débris du ballon naufragé. Et nos deux Yankees n'avaient que quelques dollars dans leurs bourses. Madame Pierre Brochu, n'étant pas trop disposée à croire à leur récit, hésitait à leur prêter les cent cinquante dollars qu'ils demandaient pour se repatrier, mais M. Taylor voulut bien cautionner pour eux. Le lendemain, M. Edouard Brochu, qui nous a raconté ce fait, allait les conduire à la gare la plus prochaine du chemin de fer, à Ste-Flavie, pendant que M. Antoine Paradis transportait le ballon avarié. Quelques jours plus tard, Madame Brochu recevait

de Philadelphie les cent cinquante dollars qu'elle avait prêtées aux deux naufragés.

Voilà une aventure peu banale qui a bien fait parler les journaux dans le temps, mais qui était à peu près oubliée. Nos lecteurs seront heureux, nous en sommes sûrs, que nous l'ayons rappelée à leur souvenir.

ART. 20—*St-Moise et Desserte des missions de la Vallée, jusqu'en 1875.*

La construction du chemin de fer Intercolonial avait amené un grand nombre de familles sur les bords du lac et de la rivière Matapédia, surtout à Val-Brillant, Amqui et Lac-au-Saumon. Mais il est une autre colonie qui n'avait pas attendu cet événement pour se développer: c'est celle de St-Moise. Faisons, en quelques lignes, l'histoire de la fondation de cette paroisse, la troisième organisée dans la Vallée, et disons le rôle que remplissait son curé dans les autres colonies en formation dans ce vaste territoire. Ceci nous fournira l'occasion de donner quelques chiffres et quelques noms qui ne manqueront pas d'intéresser plusieurs de nos lecteurs.

A l'automne 1868, nous avons vu qu'il y avait à St-Moise quatre familles seulement. Mais le mouvement était lancé: un grand nombre d'autres devaient suivre. Le 22 janvier 1869, on demandait déjà à l'autorité religieuse la permission de construire une chapelle en bois, de quarante-cinq pieds sur trente-trois, sur un terrain de deux arpents, donné gratuitement par Georges et Romuald St-Amand. L'évêque dut être touché de cette bonne volonté manifeste des premiers colons de St-Moise; mais il ne crut pas devoir donner tout de suite l'autorisation demandée. Le nombre des familles était encore trop faible pour qu'il fût possible à l'autorité de constituer ce petit noyau