

sensiblement. En tout cas, le 12 mars 1858, la Chambre en séance subissait la lecture de la pétition suivante, parmi quatorze pétitions en contestation d'élections, rédigées dans les deux langues officielles ⁵ :

Joseph-Noël Chassé, Ecuyer, Notaire public, de la Paroisse de *Ste. Marie de la Beauce*, District de Québec, Candidat à la dernière Élection d'un Membre pour représenter le Comté de Beauce, exposant :—Qu'à la dernière Élection le dit Requérant et *Dunbar Ross*, Ecuyer, Avocat, de la Cité de Québec, étaient les seuls Candidats. Qu'à la dite Élection un Poll fut demandé et accordé et qu'à la clôture de la dite Élection le dit *Dunbar Ross*, savoir : le septième jour de janvier courant, fut déclaré et proclamé Membre dûment élu pour représenter le dit Comté de Beauce dans l'Assemblée Législative du Canada, par *Jean-Pierre Proux*, Écuyer, Régistrateur du Comté de Beauce et Officier-Rapporteur du dit Comté pour les fins de la dite Élection. Qu'à la dite Élection le dit Requérant a eu le plus grand nombre de voix légales les deux jours de la votation, à la dite Élection, qui étaient les quatre et cinq Janvier courant. Qu'à la dite Élection un grand nombre de voix enregistrées pour le dit *Dunbar Ross* dans tous les Polls du dit Comté, sont des voix illégales en autant qu'elles ont été données par des personnes mineures, non qualifiées à voter, que les mêmes personnes ont voté plus d'une fois à la dite Élection, que dans tous les dits Polls il a été enregistré en faveur du dit *Dunbar Ross*, un plus grand nombre de voix qu'il n'y en existe réellement ; qu'une grande partie des dites voix a été donnée au dit *Dunbar Ross*, sous l'empire de promesses, menaces, d'argent payé, de récompenses promises. Qu'à la dite Élection le dit *Dunbar Ross* a tenu des maisons ouvertes d'entretien public, dans tous les dits Polls ou Paroisses du dit Comté pour faire boire les Électeurs et corrompre leurs votes. Qu'à la dite Élection on a empêché un grand nombre d'Électeurs de voter pour le Requérant en les menaçant de poursuites. Que dans plusieurs Polls du dit Comté les Députés-Officiers-Rapporteurs et Clercs de Polls ont cabalé pendant qu'ils remplissaient leurs devoirs comme tels et après qu'ils eurent prêté le premier serment d'office contre ce Requérant en faveur du dit *Dunbar Ross* et notamment dans les Polls de St. Elzéar, de St. Joseph, de St. Frédéric, de St. François, de St. Georges, de Forsyth, de Lambton et d'Aylmer et que les noms des dits Officiers-Rapporteurs sont *Théodore Duchesnay*, *Édouard L'Écuyer*, à St. Elzéar ; *Joseph-O.-C. Arcand*, à St. Joseph ; *Pierre Bélanger* et *Bazile Noël*, à St. Frédéric ; *Michel Foley* et *Ludger Blanchet*, à St. François ; *Ernest Munkell* et *Augustin Paquet*, à St. Georges ; *Adrien Blouin* et al. à Forsyth, etc. Qu'un grand nombre de Députés-Officiers-Rapporteurs et Clercs de Poll à la dite Élection sont des personnes mineures et non qualifiées à remplir ces charges, savoir : à Ste. Marie, *Gustave Taschereau*, Clerc de Poll, à St. François, *Ludger Blanchet*, Clerc de Poll et à Aylmer, *Lambton*, *Forsyth*, *Tring* et autres. Qu'au Poll de St. Joseph, le Député-Officier-Rapporteur, *Joseph-O.-C. Arcand* a cabalé pour le dit *Dunbar Ross* après qu'il eût prêté le premier serment d'office ; que le dit Député-Officier-Rapporteur a tenu le Poll après les heures voulues par la Loi, notamment le jour de la « Fête des Rois » et le soir après cinq heures des deux jours de la votation, et a fait, tout le temps qu'il a ainsi tenu le Poll, illégalement voter un grand

nombre d'Électeurs pour le dit Dunbar Ross, contrairement à la Loi. Qu'au Poll de St. Frédéric, le Député-Officier-Rapporteur Pierre Bélanger, a refusé d'enregistrer des voix pour le Requéant, prétendant que ces personnes, offrant de voter, n'étaient pas qualifiées, sans qu'il en fût requis par les représentants des Candidats, et qu'il a enregistré un grand nombre de voix de personnes non qualifiées contre ce Requéant et pour le dit Dunbar Ross, bien qu'il fût requis par le Représentant de ce Requéant de faire prêter les serments Nos. 3 et 4, ce qu'il a refusé de faire. Qu'au Poll de St. François, Michel Foley, Député-Officier-Rapporteur, a laissé sa place, au Poll, pour cabaler contre le Requéant et menacer les Parsisans du Requéant de les poursuivre s'ils votaient pour ce dernier... Que les nommés Proux, Députés-Officiers-Rapporteurs et Clercs de Polls sont les fils mineurs de l'Officier-Rapporteur en chef...

Et cela continue, avec des redites et tout le jargon notarial du temps, à rendre jaloux le vieux *Le Potiron* de Claude-Henri Grignon. Mais cela n'a pas impressionné sérieusement la Chambre, puisque le rapport nous apprend, dans son langage étrange, que l'affaire « a été résolue négativement ». Les candidats victorieux n'auraient pas, en général, voté les uns contre les autres.

C'est à croire, toutefois, que cette élection dans la Beauce ne s'était pas déroulée sans irrégularités. Car, indépendamment du candidat Chassé, doublement évincé, il y eut d'autres protestataires, à moins que l'astucieux notaire ne soit à la source des protestations, qui sont visiblement rédigées dans la même forme :

Le Révérend *James Nelligan* et autres, de la Paroisse de *St. Joseph de la Beauce*, Comté de Beauce, exposant que depuis quelques années, et plus spécialement aux dernières Élections Générales, il s'est commis de nombreuses fraudes et des actes de violence, et demandant qu'il soit pris des mesures pour empêcher qu'ils ne se renouvellent...⁶

M. Foley, Maire, et autres, de la Paroisse de *St. François*, Comté de Beauce, exposant que, depuis quelques années, et plus spécialement à la dernière Élection de l'Assemblée Législative, des fraudes considérables et des actes de violence ont été commis, et demandant qu'il soit pris des mesures pour en prévenir le retour...⁷

Le Révérend *F.B.E. Moore* et autres, de la Paroisse de *St. Frédéric de la Beauce*, exposant que depuis quelques années, et plus spécialement à la dernière Élection des Députés à l'Assemblée Législative, des fraudes considérables et des actes de violence ont été commis, et demandant qu'il soit pris des mesures pour en prévenir le retour...⁸

Ce ne sont que des échantillons de nos mœurs électorales, dans ces temps héroïques. Beaucoup d'auteurs ont traité ce sujet ; car la Beauce, malgré sa réputation peu enviable, n'était qu'un cas parmi bien d'autres. Et le jour de la votation n'était souvent que le dénouement d'un drame

populaire en plusieurs actes. Car les candidats et les organisateurs politiques tenaient auparavant des *parlements*, comme disaient nos gens, c'est-à-dire des assemblées oratoires, assez souvent *contradictoires*, quand on mettait aux prises des orateurs de partis adverses.

Le 1^{er} et le 21 novembre 1852, s'étaient tenues cependant, à Sainte-Marie et à Saint-François, des assemblées politiques d'une nature saine-ment démocratique, où l'on donnait à toute la population l'occasion d'exprimer pacifiquement, en dehors de toute visée électorale, ses griefs et ses desiderata concernant les affaires publiques. Nous trouvons la chose tellement édifiante et inattendue pour le temps, que nous ne pouvons nous retenir de citer partiellement le compte-rendu de l'assemblée de Sainte-Marie, paru au long dans *Le Canadien* du 17 novembre 1852 :

À une assemblée publique des habitants de la paroisse de Ste-Marie de la Beauce, comté de Dorchester, tenue en la salle publique du presbytère de la dite paroisse, lundi, le 1^{er} novembre courant, à l'issue du service divin du matin, sur convocation faite la veille, suivant l'usage. F. Dussault, écuyer, M.D., fut unanimement élu président, et J.-N. Chassé, écuyer, N.P., fut prié d'agir comme secrétaire... Les résolutions suivantes furent unanimement adoptées, après lecture et commentaires faits.

Proposé par le capitaine Jacques Morency, secondé par le capitaine Pierre Binet : Résolu—Que cette assemblée espère que le représentant de ce comté, F. Lemieux, écuyer, proposera un amendement au bill pour définir les droits seigneuriaux dans le Bas-Canada, et pour en faciliter le rachat...

Proposé par le capitaine Joseph Pomerleau, secondé par le capitaine Jean Nacké : Résolu—Que cette assemblée se prononce contre les dispositions... du bill « pour amender et expliquer l'ordonnance réglant l'enregistrement des hypothèques dans le Bas-Canada », soumis à l'assemblée législative, à sa session actuelle, par F. Lemieux, écuyer, représentant de ce comté...

Proposé par Charles Lacroix, écuyer, J.P. et ex-maire, secondé par M. François Bilodeau, père : Résolu—Que le bill de la représentation... rencontre les vœux, les désirs et les besoins du pays en général et du comté de Dorchester en particulier, qui ne doute nullement que ce projet de loi sera appuyé de cette majorité des mandataires du peuple, telle qu'exigée par l'acte d'union, pour assurer sa passation, vu ses dispositions justes et équitables.

Proposé par M. Jean Fontaine, secondé par M. Louis Vachon dit Pomerleau, ex-conseiller municipal: Résolu—Que c'est l'opinion unanime de cette assemblée que le scrutin secret devrait être substitué au système de votation jusqu'ici suivi, et qu'elle est fermement convaincue que cette réforme aura pour effet de prévenir les scènes sanglantes qui ont eu lieu... lors de la dernière élection générale...

Proposé par M. Augustin Durbois, secondé par M. Louis Marcoux: Résolu — Que le moyen le plus sûr, dans l'opinion de cette assemblée, d'assurer l'expression des désirs et des besoins de cette section du collège électoral

de Dorchester et d'alléger le fardeau et la responsabilité de son mandataire, serait d'organiser, dans cette paroisse, un comité dit comité de correspondance de Ste-Marie de la Beauce, dont le devoir serait de se réunir mensuellement, ou plus souvent, suivant les cas d'urgence, ... et avec lequel le représentant du comté devrait correspondre.

Proposé par M. Georges Asselin, secondé par M. Michel Perron: Résolu-Qu'en conséquence il soit nommé un comité de correspondance, composé de douze membres, lequel comité s'assemblera sur la réquisition de son président... Le comité sera composé des messieurs suivants: Dr F. Dussault, J.-N. Chassé, écuyer, capitaine Jacques Morency, capitaine Joseph Pomerleau, capitaine Jean Nacké, capitaine Pierre Binet, Henri Jobin, Louis Vachon, Pierre Chassé, Jean Fontaine, Georges Labbé, Charles Parent...

Nous n'avons pu retrouver nulle part ailleurs mention de ce « comité de correspondance de Sainte-Marie », résultat probablement d'un zèle aussi éphémère que généreux et bien intentionné. Et les vœux de l'assemblée consultative rapportée ci-dessus ne se sont pas réalisés tout de suite à la lettre ; par exemple, le vote par scrutin secret n'est venu qu'en 1875, du moins à l'Assemblée Législative.

* * *

Depuis l'établissement de la Confédération, chaque gouvernement, fédéral et provincial, a modifié quelque peu et de temps en temps les dimensions de l'ancien comté de Beauce. Mais il est resté substantiellement le même, axé sur la vallée de la Chaudière.

Nous avons eu désormais deux députés, un à la Chambre des Communes d'Ottawa et un autre à l'Assemblée Législative de Québec. Mais il s'est produit un fait qui serait inconcevable aujourd'hui. Aux élections fédérales et provinciales de 1867, respectivement le 13 et le 16 septembre, les électeurs de la Bauce ont accordé leurs suffrages majoritaires au même député, Christian-Henry Pozer, de Saint-Georges, qui réussit à chevaucher ses deux sièges jusqu'à l'abolition du double mandat, en 1872. MM. Robert Vézina et P.-A. Angers racontent les incidents épiques qui marquèrent les élections dans la région, avant et après la Confédération. Nous leur renvoyons nos lecteurs⁹.

Les élections fédérales du 22 février 1887 amenèrent au siège de la Beauce un notable de Sainte-Marie, en la personne de Henri-Jules Juchereau-Duchesnay. Mais ni lui ni ses commettants ne purent jouir longtemps de cet honneur, puisqu'il mourut prématurément le 6 juillet de la même

année, victime des fièvres typhoïdes. Les autres députés de notre siècle que nous pouvons nommer comme natifs de Sainte-Marie ont été M. J.-Hugues Fortier, à l'Assemblée Législative, de 1921 à 1929, et M. Édouard Lacroix, aux Communes, de 1925 à 1944.

Mais nous ne voudrions pas terminer ce chapitre sans signaler celui de tous nos anciens députés qui détient de loin le record de durée dans sa fonction, record qu'on ne peut plus s'attendre à voir égaler de nos jours. Ça été le docteur **Henri-Séverin Béland**, citoyen de Saint-Joseph. Après avoir été élu à l'Assemblée Législative, de 1897 à 1902, il siégea aux Communes de 1902 à 1925, et il serait sans doute mort député, s'il n'avait alors accédé au Sénat pour le reste de ses jours. Il fallait qu'il eût de la persévérance politique, qu'il fût très populaire et surtout... bon libéral. Mais il répondait à tous ces titres et connut plusieurs élections à l'emporte-pièce.

L'une de ces élections s'effectua même en son absence et à son insu, alors qu'il était prisonnier des Allemands à Berlin, emprisonnement qui dura du 3 juin 1915 au 9 mai 1918. Le héros de l'aventure en a raconté lui-même les péripéties dans un livre qui fut « en vente chez tous les libraires » et ne manqua pas de retentissement¹⁰. Et, après son retour au pays, il parcourut en véritable triomphateur les paroisses de son comté, débitant avec une poignante éloquence les souvenirs de son incarcération, qui réussissaient un moment à faire pleurer toutes les femmes, puis, l'insistant d'après, à faire rire tout le monde aux éclats.

RÉFÉRENCES

1. J.-E. Roy, *Histoire de la seigneurie de Lauzon*, v. 3, pp. 244ss.
2. *Idem*, vol. 5, pp. 278ss.
3. *Ibidem*, pp. 280s.
4. *Statuts de Grande Bretagne et d'Irlande*, 3 et 4 Victoria, ch. 35.
5. *Journaux de l'Assemblée législative*, Session 1858, pages 118ss.
6. *Ibidem*, p. 253.
7. *Ibidem*, p. 291.
8. *Ibidem*, p. 386.
9. *Histoire de Saint-Georges de Beauce*, Saint-Georges, 1935, pages 125-138.
10. Docteur Henri Béland, *Mille et un jours en prison à Berlin*, à l'Éclaireur, Beauceville, 1919, 278 pages.

APPENDICE

LISTE DES DÉPUTÉS
DU COMTÉ ACTUEL DE BEAUCE

(1792-1944)

I — Période du Bas-Canada (1792-1840)

A. 1792-1830; division de *Dorchester* (comprenant les comtés actuels de Lévis, *Dorchester*, *Beauce* et partie de *Lotbinière*), deux députés à la fois:

Taschereau, Gabriel-Elzéar	10 juillet 1792	31 mai 1796
Salaberry, Louis de	10 juillet 1792	31 mai 1796
Bégin, Charles	20 juillet 1796	4 juin 1800
Dumas, Alexandre	20 juillet 1796	4 juin 1800
Caldwell, John	28 juillet 1800	2 octobre 1809
Taschereau, Jean-Thomas	28 juillet 1800	27 avril 1808
Langlois, Pierre	18 juin 1808	22 mars 1814
Taschereau, Jean-Thomas	23 novembre 1809	1 mars 1810
Caldwell, John	21 avril 1810	15 décembre 1811
Taschereau, Jean-Thomas	août 1812	9 février 1820
Davidson, John	13 mai 1814	5 juillet 1827
Lagueux, Louis	11 avril 1820	2 septembre 1830
Samson, Joseph	25 août 1827	2 septembre 1830

B. 1830-1838; division de *Beauce* (partie du ci-devant comté de *Dorchester*), deux députés à la fois:

Taschereau, Antoine-Charles	26 octobre 1830	27 mars 1838
Taschereau, Pierre-Elzéar	26 octobre 1830	24 novembre 1835
Taschereau, Joseph-André	12 décembre 1835	27 mars 1838

II — Période de l'Union

(1841-1867)

A. Division de *Dorchester* (même étendue qu'en 1792), un député:

Taschereau, Antoine-Charles	8 avril 1841	23 septembre 1844
Taschereau, Pierre-Elzéar	12 novembre 1844	25 juillet 1845
Taschereau, Joseph-André	15 septembre 1845	22 mai 1847
Lemieux, François	12 juillet 1847	25 juin 1854

B. Division de *Beauce* (formée d'une partie des comtés antérieurs de *Dorchester* et de *Mégantic*), un député:

Ross, Dunbar	31 juillet 1854	10 juin 1861
Taschereau, Henri-Elzéar	4 juillet 1861	1 juillet 1867

III — Période de la Confédération
(1867-1944)

1. À la *Chambre des Communes* d'Ottawa:

Pozer, Christian-Henry, libéral	13 septembre 1867	20 septembre 1876
Bolduc, Joseph, libéral	18 octobre 1876	3 octobre 1884
Taschereau, Thomas-Linière, libéral	31 octobre 1884	15 janvier 1887
Duchesnay, Henri-Jules, conservateur	22 février 1887	6 juillet 1887
Godbout, Joseph, conservateur	1887	4 avril 1901
Béland, Henri-Sévérin, libéral	8 janvier 1902	29 octobre 1925
Lacroix, Édouard, libéral	29 oct. 1925	8 août 1944

2. À l'*Assemblée Législative* de Québec:

Pozer, Christian-Henry, libéral	16 septembre 1867	17 janvier 1874
Dulac, François-Xavier, conservateur	24 février 1874	22 mars 1878
Poirier, Joseph, libéral	1 mai 1878	7 novembre 1881
Blanchet, Jean, conservateur	25 nov. 1881	19 septembre 1891
Poirier, Joseph, libéral	8 mars 1892	12 janvier 1897
Béland, Henri-Sévérin, libéral	11 mai 1897	7 janvier 1902
Godbout, Joseph-Arthur, libéral	31 janvier 1902	19 novembre 1921
Fortier, Joseph-Hugues, libéral	15 décembre 1921	28 novembre 1929
Fortin, Édouard, libéral	1929	30 octobre 1935
Cliche, Vital, act. lib. nat.	25 novembre 1935	11 juin 1936
Poulin, Raoul, union nationale	17 août 1936	10 mars 1937
Perron, J.-Émile, union nationale	17 mars 1937	25 octobre 1939
Renault, Henri, libéral	25 octobre 1939	29 juin 1944
Lacroix, Édouard, bloc pop.	8 août 1944	21 novembre 1945

CHAPITRE XXVI

Institution des municipalités

Lord Durham, dans son fameux *Rapport*, avait déploré l'absence d'organisation municipale au Canada. C'était vrai ; mais était-ce si grave que cela ? Est-ce que la population du Bas-Canada, principalement, voulait de cette organisation et avait la formation souhaitable pour l'exercer ? Son régime patriarcal, basé sur la seigneurie et la paroisse, était-il tellement dépassé ?

Les historiens et sociologues ont déjà donné des réponses. « D'abord, avec le R.P. Gonzalve Poulin ¹, reconnaissons que son système de gouvernement paroissial lui suffisait, qu'il répondait à son état d'esprit social. Sa déficience de patronage rendait particulièrement difficile le recrutement de chefs municipaux. De plus, cette mesure survenait au lendemain de l'insurrection de 1837-38, insurrection surtout paysanne, durement réprimée par le pouvoir et qui avait laissé dans l'âme de l'habitant en même temps que beaucoup d'aigreur, une grande méfiance contre le pouvoir anglais . . . Il faut reconnaître que le seul tort de cette institution municipale, c'était d'être d'importation anglaise et de n'avoir pas été préparée par une campagne d'opinion favorable et d'éducation appropriée ».

Mais, sans attendre les circonstances favorables, notamment le prestige et le jugement d'une chambre normale de représentants du peuple, le Conseil Spécial se hâta d'édifier sans discernement un rouage municipal trop vaste et trop compliqué pour être digéré tel quel. Et il faudra quinze années de ballottements, de 1840 à 1855, avant d'obtenir un début d'équilibre.

Une des faiblesses de la nouvelle législation était de mettre visiblement entre les mains de certaines créatures du pouvoir le contrôle de plusieurs attributions pour le moins disparates. Et on eut beau répartir en plusieurs ordonnances cette législation de 1840-41 ², leur connexion demeurait évidente.

Le chapitre 3 : « pour pourvoir à, et régler l'Élection et la nomination de certains Officiers, dans les différentes Paroisses et Townships de cette Province », se relie au chapitre 4, sanctionné le même jour, 29 décembre 1840 : « Ordonnance qui pourvoit au meilleur Gouvernement de cette Province, en établissant des autorités locales et municipales en icelle ». On divisait la province en districts très vastes, à la dimension de plusieurs comtés réunis, avec chacun un conseil dont les membres seraient élus par les paroisses et cantons, mais dont les trois officiers, le préfet, le greffier et le trésorier, seraient nommés par le Gouverneur. Et ce conseil aurait, entre autres attributions, l'entretien des chemins et des ponts, le maintien de la police et même le soutien des écoles.

Sur un plan parallèle et pour faire suite à une première ordonnance, du 26 juin 1840³, sur la judicature, établissant des districts avec chefs-lieux pour les cours de circuit, une autre ordonnance vint ajouter son complément, le 9 février 1841⁴, en instituant des bureaux d'enregistrement « des titres aux Terres, Tènements et Héritages, Biens Réels ou Immobiliers, et des Charges et Hypothèques sur iceux »...

* * *

Tout cela faisait déjà, sur le papier, beaucoup de déploiement juridique ; encore plus compliquée la mise en marche concrète de tous ces organismes. Nous avons abordé ailleurs le sujet des chefs-lieux judiciaires. Régions ici tout de suite le cas des bureaux d'enregistrement, qu'on aurait pu, dès l'abord, s'exempter de mettre dans le même sac que les conseils municipaux.

D'après un tableau des états financiers fournis à la Chambre en 1843⁵, sur les 24 districts judiciaires, celui de la Chaudière avait son chef-lieu et son bureau d'enregistrement à Leeds. Et le titulaire, nommé le 1^{er} janvier 1842, était Richard-Achille Fortier, de Sainte-Marie ; mais nous apprenons plus tard qu'il avait un substitut à Leeds, dans la personne du futur juge Edward-Henry Bowen.

Les honoraires pour 1842 n'avaient pas dépassé 72 livres sterling (\$288.). Comme on était à commission, c'est signe que les gens ne s'étaient pas encore soumis très nombreux à l'enregistrement de leurs titres de propriété. Convaincu de l'illégalité de l'ordonnance de 1841 et ne voulant pas payer pour cette sorte de formalité, le peuple ne s'était pas mis en peine de lui obéir, même si le délai pour l'enregistrement fut prolongé par deux fois, jusqu'au 1^{er} novembre 1844.

Une autre raison de l'inertie générale avait été la trop grande étendue des districts d'enregistrement et la distance à parcourir, parfois 15 ou 20 lieues, pour accéder aux bureaux. C'était le cas pour certaines localités de la division de la Chaudière, avec le site invraisemblable de Leeds comme chef-lieu. Voilà la raison pour laquelle, après un bill sanctionné le 9 décembre 1843 ⁶, une partie de la division de la Chaudière est devenue la division Dorchester No 1, avec son bureau d'enregistrement à Sainte-Marie, où le même registrateur, Richard-Achille Fortier, tenant bureau dans sa résidence, enregistra son premier acte, une quittance, le 6 avril 1844, à 9 heures du matin.

M. Fortier, assisté d'abord, puis remplacé par son fils, Gabriel-Narcisse-Achille, conserva le bureau d'enregistrement jusqu'à 1856. À cette date, le chef-lieu judiciaire ayant été établi à Saint-Joseph, il fut jugé expédient, pour satisfaire à son tour la troisième grande paroisse de la Beauce, plus centrale, d'ailleurs, que Sainte-Marie, de transférer le bureau d'enregistrement à Saint-François (Beauceville), où il est demeuré depuis lors, en même temps que le siège du conseil de comté.

* * *

L'établissement de municipalités et la nomination d'officiers de paroisses et de cantons, statués pareillement en 1840, avaient eu encore moins de succès que les bureaux d'enregistrement.

Le 15 avril 1841, le gouverneur Sydenham émettait une proclamation pour l'érection de 22 districts municipaux, dans l'ancien territoire du Bas-Canada ; le huitième devait s'appeler le district de la Chaudière, comprenant à peu près les quatre comtés actuels de Dorchester, Beauce, Mégantic et Frontenac ⁷. Le conseil de ce district serait constitué de conseillers élus par chaque paroisse ou canton, en tout 18. Seule la paroisse de Sainte-Marie, ayant plus de 3,000 électeurs, avait droit à deux conseillers. Le chef-lieu ou siège d'assemblée du conseil municipal, nous l'avons vu, était fixé à Leeds. Enfin, le 12 juin 1841, le gouverneur nommait le préfet ou gardien (warden) de ce district : John Lambly, écuyer. C'était peut-être le fils d'un autre John Lambly, un ancien maître du port de Québec. En tout cas, c'était un favori, une créature du pouvoir, assez influente pour obtenir des postes honorifiques comme celui-là et surtout pour attirer dans son petit coin perdu le cerveau administratif d'un grand et riche territoire. Aussi bien, dès la première session du parlement d'Union, qui s'ouvrit peu après, le député de Dorchester se fit l'interprète de Pierre-Elzéar Taschereau et d'autres citoyens du district de la Chaudière, pour exprimer

leurs doléances sur la manière dont « l'ordonnance pour établir des Conseils de Districts est sur le point d'être mise en opération »⁸. C'était le 4 septembre 1841. Prenant la requête au sérieux, la Chambre désignait sur-le-champ un comité pour étudier l'affaire.

Une semaine après, ce comité, par la voix de son président, Antoine-Charles Taschereau, produisit son rapport⁹. Il blâmait le choix de canton de Leeds comme chef-lieu : « Il est situé à l'extrémité du District . . . il est bien dur d'obliger les sept-huitièmes de la population de parcourir une distance de 20 à 24 milles, pour obtenir justice ». En conséquence, le comité suppliait le Gouverneur « de diviser par proclamation le district de Chaudière en deux districts distincts et séparés : dont l'un, à l'est, comprendrait les paroisses et les townships qui formaient ci-devant le comté de Beauce, avec Ste-Marie pour chef-lieu, et l'autre, à l'ouest, se composerait de ce qui reste du district actuel de Chaudière, avec Leeds pour chef-lieu ».

Rien n'a bougé, cependant, à la suite de cette intervention. Nous en avons la preuve dans les « états financiers » fournis à la Chambre le 17 octobre 1843¹⁰. On nous y révèle que le greffier du district de Chaudière, district encore aux mêmes dimensions, a été nommé le 8 février 1842, soit Frederick Andrews ; et, pour lui, comme pour la majorité des districts du Bas-Canada, « il n'est pas fait rapport d'émoluments », parce que « les Conseils de district n'ont pas agi ». Quant au trésorier, nommé lui aussi par le bureau du Gouverneur, le 1^{er} janvier 1842, ça été Jean-Joseph Rény, notaire de Sainte-Marie. À leur tour, « les Trésoriers rapportent qu'en conséquence de ce que les Conseils n'agissent point, ils ne reçoivent rien pour leurs services ». Ce n'était pas un succès . . .

Pendant ce temps, à côté de ces deux fonctionnaires en congé sans solde, il y en avait un autre qui se graissait la patte largement dans les deniers publics, depuis sa nomination en juillet 1839, par Sir John Colborne : c'était Édouard Duchesnay, qui recevait 270 louis par année, à titre d'officier de « police » à Sainte-Marie. Dommage que nous n'ayons pas plus de détails sur cet habile personnage !

En 1845, on abolit par une loi les premiers districts municipaux ; mais la Chambre eut un scrupule de conscience concernant les dettes que les conseils auraient pu contracter. C'est alors que plusieurs *petits* subalternes, profitant de la chance, se rappelèrent fort à propos qu'ils avaient rendu quelques *petits* services et que leur zèle méritait bien une *petite* reconnaissance. John Lambly recueillit donc les réclamations de ses amis et il en eut pour six belles pages de comptes à produire à la Chambre¹¹,

toutes des signatures de noms anglais, sauf Jean-Thomas Taschereau, qu'on avait pris comme avocat pour intenter quelques poursuites. L'histoire ne dit pas si les intéressés reçurent ensuite le prix qu'ils attachaient à leurs loyaux services.

* * *

Mais on ne laisse pas une maison sans lumière. Quand on éteint la chandelle qui achève, on en allume une autre à l'instant. C'est ce que la Chambre tenta de faire, en 1845, en créant de nouvelles municipalités, selon une formule plus démocratique et moins centralisée. Il en fut question à la session du 17 février au 29 mars, et il en sortit un bill, sanctionné le dernier jour¹² et intitulé : « Acte pour abroger certaines Ordonnances y mentionnées, et faire de meilleures dispositions pour l'établissement d'Autorités Locales et Municipales dans le Bas-Canada ».

La nouvelle loi imposait à toute paroisse ou canton de plus de 300 âmes la formation en municipalité, avec un conseil de sept membres, qui devraient être élus par leurs concitoyens, le second lundi de juillet suivant. Quant à la fixation ou au changement futur des limites de chaque municipalité, ils feraient l'objet d'une proclamation du gouverneur en conseil dans chaque cas. En règle générale, les limites des municipalités seraient les mêmes, dans les paroisses catholiques, que celles de leur érection civile. Pour Sainte-Marie, comme pour bien d'autres, une proclamation collective du 18 juin 1845, entrant en vigueur le 1^{er} juillet, y pourvoyait. Mais, l'érection civile n'ayant été sanctionnée que le 10 octobre 1846, c'est la même date qui a servi à la proclamation d'érection en municipalité.

Celle-ci comprenait alors partie de la paroisse Sainte-Hénédine, détachée ensuite le 15 novembre 1867, partie des Saints-Anges, détachée le 29 décembre 1880, partie de Saint-Maxime, détachée le 19 décembre 1895, et partie de l'Enfant-Jésus, détachée le 9 mars 1900.

Mais la population canadienne-française n'était pas encore mûre pour entrer dans ces nouveaux cadres, dont l'élément anglais, surtout le Haut-Canada, s'accommodait déjà confortablement. Dès l'année 1846, on travailla en Chambre sur des amendements à la loi des municipalités. Et la tension continua de monter, au point qu'un autre bill encore fut sanctionné, le 28 juillet 1847¹³, pour « abolir les municipalités de paroisses et de townships maintenant établies par la loi dans le Bas-Canada, et de leur substituer des municipalités de comté ». Ainsi, le conseil municipal de Sainte-Marie avait à peine disposé de quelques mois pour exister. Mais il avait tout de même existé et fonctionné, bien qu'on n'en

ait pas conservé les procès-verbaux ; c'est dans la question des chemins que nous repérons ailleurs sa trace passagère.

Mais la paroisse, en perdant son conseil local, auquel elle ne devait pas tenir encore tellement, si elle était de même mentalité qu'ailleurs, trouva une généreuse compensation dans la nouvelle loi, qui fixait à Sainte-Marie le siège du futur conseil de comté, pour la première division de Dorchester — la seconde ayant son siège à Saint-Henri.

En vertu de la nouvelle loi, chaque paroisse ou canton devait, le second lundi de septembre 1847, élire deux représentants au conseil de comté. Au bout d'un an, il en sortirait un des deux, par tirage au sort, de sorte que, par la suite, la rotation normale amènerait un nouveau candidat, à moins que le conseiller sortant ne soit réélu, avec son consentement. À la première réunion du conseil, les membres présents, étant assermentés, se choisiraient un maire, rééligible chaque année par la suite.

Les délibérations du conseil de comté (division Dorchester No 1) qui ont subsisté sont conservées à Beauceville, siège du conseil de comté actuel. La première séance, qui revêtait une certaine importance, s'est tenue le lundi, 13 décembre 1847, à 11 heures et demie du matin ; il a fallu un ajournement à la soirée et un autre au lendemain matin, fait qui s'est répété plus d'une fois ; car, il fallait épuiser l'ordre du jour, les conseillers des paroisses trop éloignées préférant rester pour la nuit, afin de s'exempter un double voyage.

Le lieu d'assemblée a été d'abord la « salle d'audience en la paroisse Ste-Marie », les deux premières années ; ensuite, la salle publique du presbytère. Le fait que, dès le début, on ait chargé le secrétaire-trésorier de trouver dans le village un local plus convenable, nous prouve que la salle d'audience, là où on rendait la justice pour tout le district, n'était pas en tous points satisfaisante ; il nous prouve surtout que c'était un local distinct de la salle publique du presbytère. C'était sans doute une chambre louée pour les besoins de la cause, dans une maison particulière. Mais, avec le recul du temps, il ne nous a pas été possible d'identifier l'endroit.

À l'ouverture, quatorze conseillers étaient présents, représentant sept paroisses. Ayant élu leurs représentants en retard, Saint-Bernard et Saint-Joseph n'apparaîtront qu'à la deuxième séance ; Cranbourne et Kennebec, qu'à la troisième. Sainte-Marie avait choisi Louis Vachon dit Pommerleau et Elzéar-Henri Duchesnay. C'est ce dernier qui sera le maire, désigné à l'unanimité, et qui le sera au moins trois ans, ce que nous pouvons apprendre par les procès-verbaux qui subsistent.

La première séance désigne aussi, par un vote majoritaire en faveur du notaire Joseph-Noël Chassé, contre son collègue Thomas-Jacques Taschereau, le futur secrétaire-trésorier, dont on fixe séance tenante le taux des commissions. On engage pareillement l'arpenteur local Jean-Pierre Proux comme député grand-voyer de tout le comté. Enfin, on dresse la liste des officiers secondaires, à titre bénévole, exigés par la loi pour chaque paroisse. C'est alors que nous voyons apparaître, pour Sainte-Marie, trois inspecteurs de chemins et ponts, trois inspecteurs de clôtures et fossés, un gardien d'enclos public et pas moins de vingt-et-un sous-voyers, pour tous les chemins de la paroisse.

La même rubrique se répètera pour Saint-Bernard le 17 janvier 1848 et pour Saint-Joseph, le 13 mars suivant. Enfin, à cette dernière date, on désignera les « énumérateurs » chargés de dresser l'évaluation des immeubles pour la cotisation ; à Sainte-Marie : Jean-Baptiste Bonneville, Jacques Morency et Simon Mercier.

On voit, par d'autres délibérations du conseil, que ce dernier, suivant la loi, a absorbé les dettes aussi bien que les surplus des «-ci-devant conseils » de paroisses. Il n'y avait pas de chiffres énormes, on pense bien, car on n'avait guère la facilité de recueillir des fonds, même pour les déboursés inévitables.

Mais la ponctualité des conseillers s'est vite lassée. On réussit à tenir cinq séances en 1848. En 1849, sur cinq convocations, on manque de quorum à deux reprises et, la troisième fois, on ne l'obtient qu'en envoyant un cocher quérir les conseillers de Saint-Joseph et de Saint-François. Et c'est sur la mention d'un dernier ajournement faute de quorum, le 10 juin 1850, que se clôt le premier registre du conseil, demeuré inachevé. Mais il a dû y avoir d'autres délibérations et le conseil, s'est maintenu ou relevé par la suite. Car, nous avons trouvé, à d'autres sources, la mention de Charles Lacroix comme « ex-maire », en 1852, et les signatures de Jean-Pierre Proux, comme maire, et de Jean-Baptiste Bonneville, comme secrétaire-trésorier, dans un document du 30 avril 1855. Ce sont là toujours des citoyens de Sainte-Marie.

L'inefficacité, en tout cas l'inertie du conseil de comté n'était peut-être pas attribuable seulement au fardeau de l'assistance aux séances, pour les conseillers trop éloignés. Il y a lieu de présumer que des conflits d'intérêts ou des rivalités de clochers s'étaient fait jour, surtout quand il fallait recourir à des cotisations. Des requêtes contre la loi des municipalités étaient déjà parvenues au Parlement dès 1849. C'est une loi générale qui vint imposer encore un changement de régime radical, loi sanctionnée

le 30 mai 1855¹⁴, sous le titre de : « Acte des Municipalités et des Chemins de 1855 ». Le député de Beauce, Dunbar Ross, eut l'honneur et la charge de piloter le bill au Parlement et c'était tout un bill, en fait un code municipal élaboré, qui couvre 111 pages imprimées dans les Statuts.

La caractéristique principale de cette loi était de rétablir les anciennes « municipalités locales », de paroisses ou de cantons, tout en maintenant les « municipalité de comtés » instituées par la loi de 1847. C'est à la suite de ce remaniement que le siège du conseil de comté s'est déménagé à Saint-François de Beauce.

Chaque municipalité locale devait élire sept conseillers, dont l'un serait choisi comme *maire*. Et tous les maires du comté constitueraient le conseil de comté, qui choisirait lui-même son président, dénommé *préfet*. Quant aux attributions respectives, le conseil local recevait vraiment la part du lion, en particulier tout ce qui concernait les chemins et les cours d'eau, ne laissant au conseil de comté que les cas où se trouverait impliqué le territoire de plus d'une municipalité locale.

De même, pour remplacer l'ancien député-grand-voyer, il y aurait désormais un « surintendant » des chemins, responsable au conseil de comté. Cependant, moins de deux ans après son institution, cette charge de surintendant de comté était jugée « inutile, dans la plupart des cas, et tendant à causer des embarras et à créer sans nécessité des dépenses aux municipalités ». Elle fut abolie par une loi, le 10 juin 1857.

RÉFÉRENCES

1. *L'évolution historico-juridique de l'institution paroissiale au Canada français*, dans *Nos Cahiers*, vol. II, no 1, Montréal, avril 1937, page 102.
2. *Ordonnances provinciales du Bas-Canada*, 4 Victoria, du 5 nov. 1840 au 9 fév. 1841.
3. *Idem*, ch. 45, articles 55 et 56.
4. *Idem*, ch. 30, articles 5 et suivants.
5. *Journaux de l'Assemblée Législative*, 1843, Appendice V.
6. *Statuts Provinciaux*, 7 Victoria, ch. 22, article II.
7. *Journaux de l'Assemblée . . .*, 1841, Appendice X.
8. *Ibidem*, page 551.
9. *Ibidem*, Appendice SS.
10. *Idem*, pour 1843, Appendice V.
11. *Idem*, pour 1846, Appendice K.
12. *Statuts Provinciaux . . .*, 8 Victoria, chapitre 40.
13. *Idem*, 10 et 11 Victoria, chapitre 7.
14. *Idem*, 18 Victoria, chapitre 100.
15. *Journaux de l'Assemblée . . .*, 1857, Appendice 30.

Le conseil de paroisse

(Commandité par la municipalité de la paroisse)

À voir les retards accusés un peu partout et l'avalanche de doléances reçues au Parlement, en 1857, à la suite d'une consultation officielle sur la loi des municipalités, nous croyons que la paroisse de Sainte-Marie, tout en acceptant le nouveau régime avec une certaine réserve, comme on le verra à l'instant, fut une des plus ponctuelles à en appliquer les exigences. Elle était plus familière déjà avec les institutions civiques, plus ouverte au progrès, sous l'influence des aristocrates et des juristes qui l'habitaient ou la fréquentaient depuis assez longtemps. En tout cas, la première élection des conseillers eut lieu en juillet 1855, comme il était spécifié dans la loi, et, dix jours après, se tenait la première séance du conseil local, dont voici le procès-verbal au long :

Journal ou Régistre des minutes, règlements, actes et délibérations du conseil municipal local de la Paroisse Ste-Marie de la Beauce, en le Comté de Beauce, district de Québec, Bas-Canada, en vertu et sous l'autorité de l'Acte des Municipalités et des Chemins du Bas-Canada, de 1855.

À la première session générale et mensuelle du Conseil municipal de la Paroisse Ste-Marie de la Beauce, tenue en la salle publique du presbytère de la dite Paroisse Ste-Marie de la Beauce, à dix heures du matin, ce jourd'hui, le sixième jour d'août en l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante cinq, conformément aux dispositions de l'acte des municipalités et des chemins du Bas-Canada de 1855, dûment convoquée par avis spécial donné à tous les membres du dit conseil, par Jh. Reny, Écuyer, Président de l'élection des dits membres tenue en la dite salle publique, le vingt sept juillet dernier, à laquelle assemblée ou session générale et mensuelle du dit conseil sont présents: Jean Nacké, Écuyer, Abraham Dugrenier dit Perron, Michel Jobin, Louis Vachon dit Pomerleau, Louis Parent, Charles Derouin et Michel Dugrenier dit Perron, cultivateurs du dit lieu de Ste-Marie et étant les sept membres formant le dit conseil. Tous les susdits conseillers ou membres du dit conseil ayant filé leur serment d'office requis et exigé par le susdit acte des Municipalités et Chemins du Bas-Canada de 1855.—

Mr Michel Dugrenier dit Perron, l'un des membres du dit conseil, propose, secondé par Mr Louis Vachon dit Pamerleau, aussi membre du dit conseil, que Mr George Louis, organiste du dit lieu Ste-Marie, soit nommé et élu le Secrétaire Trésorier de la corporation ou conseil municipal de la Paroisse Ste-Marie de la Beauce, et que J.-N. Chassé, Écuyer, Notaire et Édouard Jobin, tous deux du dit lieu de Ste-Marie, soient reçus et approuvés comme ses cautions et qu'il fournisse de suite l'acte de cautionnement requis. Agréé unanimement.

Mr Louis Vachon dit Pamerleau, conseiller, propose, secondé par Mr Michel Jobin, conseiller, que le susdit Jean Nacké, Écuyer, Capitaine, conseiller, soit nommé et élu Maire du conseil municipal de la Paroisse Ste-Marie de la Beauce. Agréé unanimement.

Son Honneur le Maire ayant filé son serment d'office requis, et le dit Jean Nacké, Écuyer, présidant comme Maire, tous les susdits conseillers présents, Il a été proposé par Monsieur Charles Derouin, conseiller, secondé par Monsieur Louis Parant, conseiller, que le conseil soit ajourné de ce jour à une heure après midi, jusqu'à trois heures après midi ce jourd'hui, en la dite salle publique du presbytère de la Paroisse Ste-Marie de la Beauce. Agréé unanimement.

(signé) Jean Nacké, maire.

Attesté. Georges Louis,
Secrétaire Trésorier du dit conseil.

Conformément à l'ajournement ci-dessus, tous les mêmes susdits conseillers ont repris leurs sièges, à trois heures, après midi, le six août mil huit cent cinquante cinq, au lieu susdit, après quoi Mr Abraham Dugrenier dit Perron, conseiller, propose, secondé par Monsieur Louis Parent, conseiller, que l'acte de cautionnement du susdit Secrétaire Trésorier, fourni et reçu ce jourd'hui, signé de J.-N. Chassé, Écuyer, Notaire, et Sr Édouard Jobin, ses cautions, signé en présence des Sieurs Marc Beaudoin et Charles Bilodeau, témoins, soit accepté et que le dit conseil ordonne et règle que le dit acte de cautionnement soit enregistré suivant l'exigence du susdit acte des Municipalités et des Chemins du Bas-Canada de 1855, qu'un double du dit acte de cautionnement soit par lui remis sans délai au Maire du dit conseil et qu'un autre double demeure de record parmi les minutes ou archives de ce conseil. Agréé unanimement.

Proposé par Monsieur Louis Vachon dit Pamerleau, conseiller, secondé par Monsieur Michel Jobin, conseiller, que ce conseil se prononce contre la teneur des résolutions du dernier ci-devant conseil municipal de la première division de Dorchester, tendant à approuver les dispositions de l'acte des Municipalités et des Chemins du Bas-Canada de 1855, que cet acte renferme des dispositions qui, dans l'opinion des membres de ce conseil, répugnent aux habitants de la Paroisse Ste-Marie de la Beauce, et que ce conseil se propose d'examiner et remarquer plus tard; que de pareils procédés, avant sa passation, ont de beaucoup contribué à son adoption et ont induit le membre de ce comté à voter sa passation contre le désir des habitants de cette Paroisse; que les procédés adoptés ce jourd'hui soient publiés et affichés à la porte de l'Église paroissiale de cette Paroisse et insérés sur le Canadien pour l'information de qui de droit. Adopté à l'unanimité.

Proposé par Mr Abraham Dugrenier dit Perron, conseiller, secondé par Monsieur Charles Derouin, conseiller, qu'à l'avenir les sessions de ce Conseil se tiendront en la dite Salle publique de cette Paroisse et que la présente session du dit Conseil soit ajournée de ce jour, à lundi, le troisième jour de septembre prochain dans la présente année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante-cinq, à dix heures du matin. Agéé unanimement.

(signé) Jean Nacké

Maire.

Attesté. Georges Louis,
Secrétaire Trésorier du dit Conseil.

Ce texte nous donne déjà une bonne idée du style et du contenu des procès-verbaux, qui, heureusement, sont conservés au complet depuis cette date. Les premiers, du reste, sont rédigés bénévolement, pour initier le secrétaire, par le notaire Joseph-Noël Chassé, et plusieurs séances du conseil se sont tenues chez lui, dans les premières années, bien que le lieu ordinaire désigné soit demeuré la salle publique, sauf dans la période où on eut à la reconstruire. Dès le 3 septembre 1855, le conseil a demandé de n'utiliser que le français comme langue officielle, selon une faculté prévue par la loi nouvelle.

Naturellement, les matières discutées au conseil varieront selon les circonstances, sur une gamme très étendue, allant des nombreuses et épineuses questions des chemins et des ponts jusqu'aux permis de chiens et autres bagatelles du genre. En ayant noté un certain nombre, nous les signalerons à l'endroit que leur objet même leur assigne dans notre histoire paroissiale. Voici cependant quelques incidences de politique extérieure, si nous pouvons ainsi parler :

- Regret que le siège du Gouvernement et les Archives publiques du Bas-Canada soient transportés à Toronto (3 sept. 1855) ;
- Regret que les censitaires du Bas-Canada n'aient pas leurs avocats à la Cour établie pour les droits seigneuriaux (3 oct. 1855) ;
- Résolutions d'opposition à l'octroi des deniers de la Province à la compagnie du Grand Tronc (4 avril 1857) ;
- Adoption d'une requête « pour faire cesser les fraudes et moyens de corruption de toutes sortes employés durant les dernières élections pour choisir des membres de l'Assemblée législative » ; adoption d'une autre requête pour que le taux d'intérêt en ce pays soit maintenu à 6% ; que la construction et l'entretien du palais de justice soient aux charges de la Province (12 avril 1858) ;
- Demande d'une loi spéciale et différente, amendant les anciennes, pour les municipalités de paroisses (1 août 1859) ;

— Protestation contre l'exécution de Louis Riel (23 nov. 1885) ; et, cette fois, le maire Gustave Garant a convoqué au conseil tout la paroisse, après qu'on ait chanté à l'église une messe de *Requiem*. Voici le texte de la protestation qu'on a fait approuver :

Que dans les circonstances l'exécution de l'infortuné Riel est une insulte mortelle et préméditée à nos sentiments religieux et nationaux, un acte de cruauté et d'injustice que nous répudions de toutes nos forces;

Que les ministres fédéraux qui ont cédé aux cris fanatiques de l'orangisme et ont pactisé avec cette association se sont rendus indignes de présider au gouvernement du pays et traîtres à leurs serments de rendre justice égale à tous;

Qu'il devient nécessaire pour tous les Canadiens français et ceux qui sympathisent avec eux de s'unir et de former un parti national qui puisse nous assurer à l'avenir le respect et la libre jouissance de nos droits;

Les sept conseillers que nous avons vus former le premier conseil de paroisse, sous la présidence de l'un d'eux comme maire, terminaient leur premier terme ensemble, au bout de deux ans et quelques mois. Après quoi le maire sortant de charge était tenu par la loi de présider une autre élection ; et tout recommençait en neuf, hormis le cas de réélection, toujours possible, mais incertain. Cette procédure explique pourquoi, au cours des 30 premières années du régime, pas moins de 18 maires différents se sont succédé.

Ce n'était pas un mal en soi, au contraire, qu'un plus grand nombre accédât à cette fonction. N'empêche qu'à partir de 1873, pour assurer plus de continuité dans l'administration, le code municipal fut amendé de façon à permettre une gradation dans la sortie des conseillers. C'est pourquoi, le 2 décembre 1872, on a tiré au sort les noms de deux d'entre eux, qui seraient seuls à quitter ; parmi les quatre survivants à l'élimination, deux autres auraient leur tour l'année suivante.

De la sorte, le conseil prendrait normalement trois ans à se renouveler. Quant au maire, septième membre du conseil, il devrait se faire élire ou confirmer chaque année, à la première séance du conseil suivant les élections. Celles-ci, d'après la loi, devaient se tenir le premier lundi non chômé de janvier. Quand il y avait opposition, comme ce fut le cas le 8 janvier 1877, les électeurs avaient droit d'exiger un poll ouvert pendant deux jours, tant qu'on n'eût pas introduit le scrutin secret, en 1926.

Plus tard, vers 1928, le maire commence à faire l'objet d'une élection spéciale par le peuple tous les deux ans. Les conseillers, eux, sortaient

déjà au rythme de trois par année. On faisait désormais une mise en nomination préalable et, le cas échéant, une élection en forme, le lundi suivant. Car, pour les conseillers, du moins, il n'y eut pas souvent d'opposition. Pour la mairie, par contre, il y eut parfois des luttes homériques ; et l'on vit certains candidats se présenter et se faire battre trois ou quatre fois par un même adversaire, qui restait, lui, à son siège presque uniquement pour ne pas le voir occuper par son rival. Il va sans dire que la politique avait une influence sensible dans la composition et les procédés du conseil.

Les officiers municipaux, sous-voyers, inspecteurs, etc., non seulement ne recevaient pas d'honoraires, mais n'avaient même pas la satisfaction de délibérer à des assemblées, sauf quand on les appelait à témoigner ou faire rapport. Ils étaient remplacés eux aussi tous les deux ans, comme les conseillers. Il y avait, pour obtempérer à la loi, des inspecteurs agraires, censés surveiller et réprimer les invasions de parasites et de mauvaises herbes dommageables à l'agriculture. Il y avait pareillement un gardien d'enclos public, à supposer qu'il y eût un tel enclos, pour renfermer et alimenter les bestiaux errants, abandonnés ou malfaisants. Les sous-voyers avaient l'ordre de surveiller les chemins et ponts de leur quartier et de rapporter les anomalies au conseil, après avoir avisé les contribuables en faute. Enfin, au-dessus des sous-voyers, venaient les inspecteurs, responsables des chemins et ponts de plus grande envergure, surtout quand il fallait obtenir ou exécuter une résolution du conseil. L'inspecteur autorisé approuvait les réparations commandées et souvent en dirigeait l'exécution, comme un contremaître responsable au conseil et rétribué par lui, à un taux préférentiel. À partir de 1900, sous la loi des bonnes routes et des subventions accordées par le gouvernement à une réfection générale des chemins municipaux, le poste d'inspecteur était devenu sérieusement lucratif.

Le 5 septembre 1905, le conseil accepte de payer « un costume spécial qui sera acheté pour un policeman (sic) qui a été nommé dernièrement par la Cour Supérieure ». C'était Cyrille Dulac, le constable en question, nommé par la Cour, à la demande du curé, parce que le conseil du village, qui aurait pu y pourvoir, n'existait pas encore. Notons aussi, au passage, que le coffre-fort dont dispose encore le secrétaire-trésorier ne date que du 10 décembre 1938, acheté au prix de \$100. de l'agent J.-H.-E. Plamondon, de Québec.

Le secrétaire-trésorier du conseil était le seul officier rémunéré. Son engagement était renouvelable chaque année et il devait fournir des cau-

tions, vu qu'il aurait les deniers publics entre les mains. Au début, il ne recevait pour honoraires qu'une minime taxe d'entrée sur les requêtes et la rédaction des documents.

C'est le 5 février 1862, que l'on décide d'allouer un premier salaire fixe au secrétaire, la somme énorme de \$14. par année ; et les conseillers s'engagent à fournir eux-mêmes ce montant, pour ne pas avoir à prélever de taxe sur les contribuables. En effet, la taxe était encore la bête noire redoutée de tout le monde et c'est elle surtout qui avait inspiré aux gens tant d'hésitation devant les lois municipales. On préférait depuis toujours ou bien travailler gratuitement, ou bien « déboursier un dollar en gracieuseté plutôt qu'un sou taxé ».

Pour les fins de contribution au conseil de comté et de rapports à la Législature, on avait cependant approuvé, le 15 octobre 1860, un premier rôle d'évaluation des biens-fonds de la paroisse, dressé par les « estimateurs » Georges Dupuis dit Gilbert, Pierre Elie dit Breton et Louis Vachon dit Pomerleau. Les surnoms donnaient-ils plus de confiance aux contribuables ? Il va sans dire qu'on n'évaluait pas à la valeur réelle ; le 8 janvier 1883, le conseil décidait de s'en tenir aux deux tiers. Et ce régime a duré jusqu'à la période contemporaine.

En 1866, avec un conseil plus avare que le précédent, le secrétaire retombe pour un temps à ses seuls droits casuels. Mais, quand il faudra engager un notaire, le conseil daignera lui allouer \$20. de salaire par année, à partir de 1873 : \$36. en 1876 ; \$40. en 1879 ; \$80. en 1884 ; \$110. en 1888 ; \$125. en 1910 ; \$175. en 1912. Après la séparation du village en un second conseil, on engage un nouveau secrétaire pour la paroisse, le 2 février 1914, et, pour la raison que la tâche est moins lourde, on ne lui alloue d'abord que \$84. par année, puis \$100., quand on voit qu'il donne satisfaction. En 1928, malgré la prospérité plus grande, on ne lui avait pas encore accordé plus de \$150.

Cette année-là, du reste, se déclara un conflit entre le conseil et son secrétaire, Marie-Louis Marcoux, qui, après 14 ans de services ponctuels, paraissait à plusieurs se prendre un peu trop pour le conseil. Le 7 mai fut témoin d'une séance mouvementée, où on parla de le ramener dans les limites de ses fonctions. Il s'entêta et fit la grève, ne paraissant pas à une séance convoquée pour le 14. Sur quoi, on va chercher le notaire Arthur Pelchat pour dresser le procès-verbal de cette séance, où l'on reprend les délibérations de la précédente et où l'on engage un nouveau secrétaire, Odilon Gosselin, à \$200. par année.

Mais un fonctionnaire embauché dans des circonstances semblables devient facilement exigeant, s'il ne l'est pas déjà, surtout si sa femme se lasse bientôt de le voir revenir chaque fois aux petites heures du matin. À tout événement, le nouveau secrétaire a démissionné au bout de deux mois, pour la dite raison. Les suppléants ne sont pas encore légion. On revient à Marie-Louis Marcoux, qui accepte, au prix de \$8., d'être greffier pour le 11 juillet 1928, à condition « de ne pas prolonger la séance après minuit ». Enfin, le 21 juillet, on a déniché un nouveau secrétaire, encore jeune, il est vrai, mais assez instruit et surtout assez dévoué pour accepter la corvée à \$12.50 par mois. Entre autres servitudes, il y avait à proclamer les avis publics et règlements à la porte de l'église, beau temps, mauvais temps, presque chaque dimanche de l'année. Mais, désormais, sauf exception (le 7 octobre 1929), on se résignait à ajourner les séances . . .

..... dès que du lendemain

L'horloge de céans signalait la venue.

Dans les années de chômage et de rareté d'argent, à partir de 1930, le salaire du secrétaire, parvenu à \$19. par mois, se reprit à décliner. Il y avait cependant des suppléments appréciables : la collection des taxes spéciales, devenues fréquentes, lui donnait 1½ % et celle des cotisations à l'assurance mutuelle une commission de 5%. Les choses en seraient peut-être restées là, si, en vertu d'un ordre de la Commission du Salaire minimum, de septembre 1944, le conseil ne s'était vu contraint à porter les honoraires du même secrétaire-trésorier à \$250. par année, plus 2% sur les taxes spéciales (résolution du 7 mai 1945).

Chaque taxe spéciale exigeait une répartition distincte, tantôt selon le rôle d'évaluation, tantôt selon les superficies de terrain impliquées, par exemple dans les questions de chemins ou de cours d'eau. On ajoutait toujours 10% au montant, pour les frais d'administration et les pertes à prévoir. Et, pendant longtemps, la perception de ces taxes devait s'effectuer dans les quinze jours suivant leur imposition publique, qui pouvait survenir en tout temps de l'année. Plus tard seulement, on en vint à cumuler toutes les taxes, générales et spéciales, en une seule perception, vers la fin de l'année du calendrier.

Le conseil avait ses propres dépenses, parfois de routine, parfois extraordinaires. En plus du salaire et des dépenses du secrétaire-trésorier, il y avait des frais pour la salle publique, local des réunions. Après la séparation du village, les deux conseils y siégeant alternativement, on parta-

geait de moitié dans la rétribution du sacristain, pour le chauffage et le nettoyage, comme dans les frais d'éclairage et de réparations imputés par la fabrique. À partir du 1er juillet 1941, celle-ci se crut en droit d'exiger de chaque conseil un loyer de \$60. par année, pour toutes charges. Certaines années, on partagea pareillement dans les dépenses de décorations faites à la salle publique pour la grande fête de sainte Anne. Le 3 janvier 1944, en vue des fêtes du Deuxième Centenaire de la paroisse, le Conseil votait une subvention de \$1,000. au comité d'organisation, en empruntant temporairement ce montant à 4%.

Pour la première fois, le 22 septembre 1884, le conseil recevait du gouvernement provincial un compte de pension pour une aliénée de la paroisse enfermée à l'asile de Beauport. On demandait la moitié du prix coûtant de la pension, moitié fixée alors à \$66. par année. Et c'était le prélude à la fameuse loi de l'assistance publique. Plus tard, elle s'étendra à quelques tuberculeux séjournant de longues périodes à l'Hôpital Laval, et même à l'hospitalisation nécessaire de certains indigents de la paroisse. Plusieurs convoitaient comme une faveur d'être « mis sur l'assistance publique ».

Le conseil de comté, qui avait lui aussi ses dépenses ordinaires et extraordinaires, avait recours aux conseils locaux qui lui tenaient lieu de contribuables, par une taxe selon le total des évaluations respectives. Et il fallait bien obtempérer, même s'il était possible de parlementer sur certains quotas. La première fois que notre conseil de paroisse fit le saut pour vrai fut le 3 avril 1888, quand il reçut du conseil de comté la jolie note de \$246. pour sa part dans la construction du bureau d'enregistrement et l'érection d'un pont sur la Chaudière entre les comtés de Beauce et de Compton. Plus tard, les réclamations provinciales pour les charges de l'assistance publique furent transmises aussi par le conseil de comté et l'on s'habitua à subir chaque année une saignée monétaire impressionnante.

A N N E X E S

Maires de Sainte-Marie (paroisse)

1. Jean Nacké, capitaine,	du 6 août 1855	au 18 janv. 1858
2. Joseph-Noël Chassé, notaire,	4 février 1858	9 janv. 1860
3. Stephen Carter,	16 janv. 1860	13 janv. 1862
4. Pierre Savoie,	3 fév. 1862	11 janv. 1864
5. Thomas Jacques,	18 janv. 1864	8 janv. 1866
6. Georges Carrier,	15 janv. 1866	13 janv. 1868

7. Elzéar-Henri Duchesnay,	20 janv. 1868	10 janv. 1870
8. Maurice Duchesnay, notaire,	20 janv. 1870	4 juil. 1870
9. Louis Barbeau,	1 août 1870	8 janv. 1872
10. André Lacroix,	5 fév. 1872	2 mars 1874
11. Pierre Blouin,	2 mars 1874	1 fév. 1875
12. André Lacroix,	1 fév. 1875	5 fév. 1877
13. Charles Carter,	5 fév. 1877	4 fév. 1878
14. Joseph Turmel,	4 fév. 1878	2 fév. 1880
15. Damase Bernier,	2 fév. 1880	31 mai 1880
16. Richard Bisier,	31 mai 1880	13 janv. 1883
17. Thomas Carette,	5 fév. 1883	14 janv. 1884
18. Gustave Garant,	4 fév. 1884	5 janv. 1891
19. J.-Alfred Morency, avocat,	29 janv. 1891	1 déc. 1902
20. Louis-Alfred Marcoux,	1 déc. 1902	1 fév. 1907
21. Édouard Morency,	1 fév. 1907	1 fév. 1909
22. Dr Tancrede Fortier,	1 fév. 1909	17 janv. 1910
23. Gustave Garant,	17 janv. 1910	2 fév. 1914
24. Louis-Alfred Marcoux,	2 mars 1914	10 janv. 1917
25. Joseph Voyer,	11 janv. 1917	17 janv. 1927
26. Charles Chassé,	7 fév. 1927	5 sept. 1933
27. Édouard Gagnon,	13 sept. 1933	13 janv. 1943
28. Wilfrid Bégin,	1 fév. 1943	10 janv. 1945

Secrétaires-trésoriers

1. Georges Louis, organiste,	du 6 août 1855	au 19 mai 1856
2. Joseph Vachon (Pomerleau),	19 mai 1856	2 avril 1860
3. Léon Lacroix,	2 avril 1860	20 janv. 1868
4. Pierre Théberge, notaire,	20 janv. 1868	7 sept. 1868
5. Louis-Achille Taschereau,	7 sept. 1868	3 oct. 1870
6. Évangéliste Gagné, huissier,	3 oct. 1870	18 sept. 1871
7. Léonidas Laliberté, notaire,	18 sept. 1871	2 mars 1874
8. Jean-Noël Chassé, notaire,	2 mars 1874	3 août 1874
9. Léonidas Laliberté,	3 août 1874	4 fév. 1878
10. Pierre Théberge,	4 fév. 1878	3 fév. 1879
11. Thomas Jalbert,	3 fév. 1879	4 fév. 1884
12. Honoré Ferland,	4 fév. 1884	26 juin 1911
13. Jean-Baptiste Gendron,	26 juin 1911	2 fév. 1914
14. Marie-Louis Marcoux,	2 fév. 1914	5 mars 1928
15. Josaphat Savoie,	21 juil. 1928	encore en 1944

Le conseil du village

(Commandité par le conseil de Ville Sainte-Marie, Bce)

Dans la teneur de l'Acte des Municipalités et des Chemins de 1855, qui continue de nous régir, dans sa substance, il était déjà prévu explicitement qu'une municipalité pourrait se subdiviser et qu'on pourrait ériger des municipalités de villes et de villages, tout cela selon certaines modalités et en observant des procédures déterminées. Et, naturellement, rien ne pouvait arriver à semblable réalisation sans les étapes préalables d'un besoin ressenti et d'un vœu exprimé par les intéressés.

Le futur village de Sainte-Marie, dont nous retraçons ailleurs les débuts au point de vue de la voirie, avait déjà des prétentions et des aptitudes à un statut d'autonomie, peu après l'établissement de la nouvelle loi municipale. Sans le formuler clairement, c'est bien ce que prétendait le personnage le plus éminent du village, l'honorable Elzéar-Henri Duchesnay, en protestant, dès 1857, durant la discussion sur un bill de judicature, contre la clause fixant le chef-lieu régional à Saint-Joseph. Entre autres choses, il écrivait ¹ :

Le village Ste-Marie de la Beauce, situé sur les bords de la rivière Chaudière, contient au-delà de cent maisons et une population de près de mille âmes. Il possède deux églises, un magnifique couvent et un beau collège, donnant l'éducation à plus de 300 élèves de toutes les paroisses des comtés de Beauce et de Dorchester. Il y a plusieurs marchands, notaires et docteurs, et depuis nombre d'années, Ste-Marie a toujours été le siège des cours de justice et le centre des affaires pour les habitants des deux comtés de Beauce et de Dorchester.

Au recensement civil de 1861, l'énumérateur, Gabriel-Narcisse-Achille Fortier, souscrit, le 5 avril, une remarque assez banale et conservatrice : « Le village seul de Sainte-Marie contient une population de 750 âmes ». Duchesnay avait-il exagéré ?

1. Document ni signé ni daté, dans les papiers Duchesnay, hôtel de ville de Beauport.
2. AAQ, cartable Sainte-Marie II, rapport de statu animarum.

Ces énoncés sommaires se précisent, avec des augmentations dans les statistiques, aux recensements postérieurs fournis par le curé. En 1875², celui-ci donne en tout 173 emplacitaires, dont « 138 familles dans le village ». En 1900, son rapport au prône, après la visite paroissiale, donne au village une population de 1,235 âmes, réparties en 237 familles, en comptant les foyers des rentiers. C'était déjà la moitié de la population totale de Sainte-Marie qui formait le village. En 1908, ce dernier l'emporte déjà par une forte marge sur la paroisse : 275 familles contre 183 et 1,591 âmes, contre 1,050. Sur les 275 familles, 20 seulement sont classées comme familles de cultivateurs ; les autres sont des emplacitaires. Il y avait donc ce qu'il fallait matériellement pour former une solide corporation de village. Il manquait le motif déterminant ou le simple prétexte.

Le premier coup de clairon avant-coureur avait été lancé dans l'hebdomadaire local, *La Vallée de la Chaudière*, le 9 septembre 1892, publiant, sous le pseudonyme de « Claudio », un communiqué intitulé : "Incorporons-nous". Voici des extraits de cette pièce de rhétorique quelque peu ampoulée :

... S'il est un village qui doit avoir conscience de son importance, c'est bien le nôtre; nous sommes à la tête de tout. Nos maisons commerciales, telles que celle de M. (Frédéric) Morency et celle de M. (Thomas) Dallaire, attirent l'attention publique... L'industrie des voitures a pris des développements tels que les acheteurs des comtés voisins accourent en foule... voire même de Québec... Nos édifices publics sont grandioses... Notre population est considérable, remplie d'hommes intelligents, amis du progrès et de tout ce qui peut contribuer à rehausser à l'extérieur la réputation dont jouit Ste-Marie... Divisé en sept quartiers, le village se donnerait un conseil municipal chargé de veiller à ses intérêts, bien différents de ceux des paroissiens qui vivent en dehors de ses limites...

Cet appel précurseur prit vingt ans avant de trouver son écho. Des influences solides devaient s'opposer à la division. Le curé Feuiltault, pour son compte, était de ceux qui cherchaient la force dans l'union. Le village de Saint-Joseph s'était pourtant séparé de la paroisse dès 1889 ; celui de Beauceville, en 1904. Sainte-Marie s'attarda jusqu'à 1913. Et l'occasion de la division ne fut pas une dispute, mais seulement une divergence d'intérêts à propos de voirie. Le chemin du village, avec une circulation croissante, où figuraient de plus en plus d'automobiles, était devenu une source d'ennuis pour les maisons qui le bordaient de près et les piétons qui déambulaient sur le trottoir.

Selon la procédure du code municipal, une requête de plus des deux tiers des contribuables intéressés a d'abord été présentée au conseil du com-

té, de qui relevait la première instance en la matière. Or, le préfet du comté était justement le maire de la paroisse Sainte-Marie, Gustave Garant. Un surintendant spécial, Clovis (?) — E. Pagé, est ensuite venu de Beauceville, pour vérifier le bien-fondé de la requête. Il a fait rapport sur le nombre des maisons et de leurs occupants et désigné les limites du territoire à séparer. Puis, l'assentiment du conseil de comté ayant été formulé aux autorités provinciales, une proclamation du lieutenant-gouverneur François Langelier fut émise le 30 mai 1913 ; c'est donc la date de naissance de notre municipalité de village : ³

La municipalité du village de Sainte-Marie, dans le comté de Beauce, est détachée de la municipalité de la paroisse de Sainte-Marie de la Beauce, et ses limites sont comme suit, savoir:

Vers le sud-ouest, la ligne des eaux basses de la rivière Chaudière; vers le nord-est, le chemin de front du rang Saint-Gabriel; vers le sud-est, la ligne sud-est des lots Nos 416, 417, 418, 419, 420 et 421 prolongée en travers le chemin de fer « Québec Central » et le chemin du premier rang nord-est, jusqu'à la ligne des eaux basses de la rivière Chaudière; vers le nord-ouest, la ligne sud-est des lots 649 et 647 prolongée en travers le chemin de fer « Québec Central » et le chemin royal du premier rang nord-est, jusqu'à la ligne des eaux basses de la rivière Chaudière...

Et, par les présentes, Nous faisons, constituons, érigeons et déclarons que le dit village de Sainte-Marie forme une municipalité de village, conformément aux dispositions du code municipal de la province de Québec.

La superficie exacte n'est pas précisée ; mais elle correspondait à 46 arpents de front par 40 de profondeur, plus une petite superficie en forme d'abouts, près du rang Saint-Gabriel.

3. *Gazette officielle de Québec*, 1913, page 1263.



Vue partielle du village, vers 1925

La séparation de la municipalité primitive, une fois devenue officielle, entraîna une division du conseil lui-même. Dès le 7 juillet 1913, les deux conseillers du village, Jean Bisson et Taschereau Bilodeau, s'empresèrent de donner leur démission, qu'on ne pouvait éviter d'accepter. Gustave Garant consentit à rester maire jusqu'à la date des élections suivantes, le 12 janvier 1914. Enfin, le 2 février, le secrétaire-trésorier, Jean-Baptiste Gendron, rendait ses comptes et remettait sa charge au conseil de paroisse, ce qui consommait la séparation. Déjà, depuis le 30 juin 1913, on avait procédé à l'élection de sept nouveaux conseillers pour le village. Le rapport de cette élection a été consigné en tête des procès-verbaux de ce conseil :

À une assemblée publique et générale des électeurs municipaux de la nouvelle municipalité du village de Ste-Marie, en le comté de Beauce, dûment convoquée par un avis public, donné le vingtième jour du mois de juin courant, par Mons. Gustave Garant, Préfet du comté de Beauce, et publié le vingtième jour de juin aussi courant, par Jean-Baptiste Gendron, dûment nommé président de cette assemblée, tel qu'il appert par le certificat de publication du dit avis public, signé par ce dernier et devant demeurer de record dans les archives du conseil de cette dite nouvelle municipalité, tenue en la salle publique de la paroisse de Ste-Marie de la Beauce, lundi, le trentième jour du mois de juin, mil-neuf-cent-treize, à dix heures de l'avant-midi, le tout tel que porté au dit avis public susmentionné, et conformément aux dispositions du code municipal de la Province de Québec, à laquelle assemblée publique sont présents: Messieurs Henri Avaré, Cyrille Grégoire, Ferdinand Giroux, Félix Bisson, Napoléon Gagnon, Honoré Mercier, Joseph Rouleau, Dr T. Fortier, D'Orvigny Déchéne, Cyrille Dulac, Gabriel Taschereau, J.-H. Fortier, avocat, Charles Barbeau, Thomas Carette, Jean Grégoire, Léon Lacroix, Henri Marchand, Charles Giroux, Odilon Roberge, Alphonse Turmelle, Damase Moisan, et un grand nombre d'autres personnes tous électeurs municipaux de cette nouvelle municipalité de Ste-Marie de la Beauce, réunis dans le but d'élire sept conseillers pour cette municipalité.

Jean-Baptiste Gendron, ayant dûment été nommé président de cette assemblée, tel que susdit, préside la dite assemblée ou élection, en vertu et conformément aux dispositions de l'article 297 du code municipal de la Province de Québec et requiert les électeurs de faire leurs propositions.

Proposé par Mr Charles Barbeau, cultivateur, que Messieurs Dr T. Fortier, Joseph Morissette, maçon, Cyrille Dulac, marchand, Jules Ferland, boulangier, Honoré Mercier, cultivateur, Eugène Rhéaume, menuisier, Henri Marchand, cultivateur, soient élus conseillers de cette municipalité. J.-B. G. Cette motion est secondée par Mons. J.-H. Fortier, en faisant exception toutefois pour la nomination de Monsieur le Dr. Tancrede Fortier. Mons. Gabriel Taschereau, voyageur de commerce, seconde la présente motion en faveur de Mr. le Docteur Tancrede Fortier.

Proposé par Mr. Joseph Labbé, cultivateur, que Mr Thomas Turmelle fils, rentier, soit nommé conseiller de cette municipalité à la place et en opposition de Mr Henri Marchand, cultivateur, que Mr Donat Voyer, menuisier, sont nommé conseiller de cette municipalité, à la place et en opposition à Mr Eugène Rhéaume, menuisier, que Mr Georges Gagnon, négociant, soit nommé conseiller de cette municipalité à la place et en opposition à Mr Cyrille Dulac, marchand, que Mr Hermias Dupuis, cultivateur, soit nommé conseiller de cette municipalité à la place et en opposition à Mr Jules Ferland, boulanger; cette motion est secondée par Monsieur Cléophas Vachon, domestique.

Une heure étant écoulée depuis l'ouverture de cette séance et que les propositions plus haut écrites ont été faites, Je, Jean-Baptiste Gendron, président, procède à l'élection des nouveaux conseillers et proclame Mr Tancrède Fortier, médecin, Honoré Mercier, cultivateur, et Joseph Morissette, maçon, élus conseillers de cette municipalité, et mets: Messieurs Eugène Rhéaume & Donat Voyer & Henri Marchand & Thomas Turmelle & Cyrille Dulac & Georges Gagnon & Jules Ferland & Hermias Dupuis en nomination en opposition l'un de l'autre tel que proposé conformément aux dispositions de M.M. Charles Barbeau et Joseph Labbé, contribuables de cette municipalité.

Cinq contribuables de cette municipalité dont les noms suivent demandent poll. Ces personnes sont les suivants: M.M. Joseph Labbé, Adélarde St-Hilaire, Charles Giroux, Félix Bisson, Alphonse Marcoux. Ce poll est demandé pour l'élection de tous les candidats mis en nomination toujours en opposition l'un de l'autre, tel que plus haut désigné et Je, Jean-Baptiste Gendron, président, déclare l'élection ouverte et commencée.

Après beaucoup de discussion et mûre considération entre les proposeurs et contribuables, Mr J.-H. Fortier, avocat, propose, secondé par Mr Charles Barbeau, que les noms de Messieurs Eugène Rhéaume et Cyrille Dulac soient retirés et que Messieurs Donat Voyer et Georges Gagnon soient élus conseillers de cette municipalité. Laquelle proposition est acceptée par la partie du proposeur et du secondé: Messieurs Joseph Labbé & Cléophas Vachon. Mons. Joseph Labbé propose aussi en amendement à sa première proposition que les noms de Messieurs Thomas Turmelle et Hermias Dupuis soient retirés et que M.M. Henri Marchand et Jules Ferland soient élus conseillers de cette municipalité. Cette motion est secondée par Mr Charles Bilodeau et à la satisfaction générale.

En conséquence, Je, Jean-Baptiste Gendron, président de cette assemblée, ou élection des nouveaux conseillers, proclame M.M. Donat Voyer, menuisier, Henri Marchand, cultivateur, Georges Gagnon, négociant, et Jules Ferland élus conseillers de cette municipalité, qui en tout forme le nombre de sept conseillers et déclare l'assemblée close.

(signé) J. B. Gendron,
Imprimeur et Président.

Le 5 juillet 1913, le nouveau conseil en séance se choisissait un maire, dans la personne du Dr Tancrède Fortier, fixait le lieu des séances ordinaires à la salle publique, chaque premier samedi du mois, et engageait

un secrétaire-trésorier, Jean-Baptiste Gendron, à \$12. par mois. On approuvait enfin un compte de \$425.51 pour les dépenses d'incorporation, au secrétaire du conseil de comté, au président de l'élection des conseillers et à l'aviseur légal, J.-Hugues Fortier.

La présence de Jean-Baptiste Gendron comme secrétaire n'a pas lieu de surprendre. Travaillant comme imprimeur à son compte, il avait le loisir et l'instruction voulus. Il avait surtout l'expérience du même emploi au conseil de paroisse, où il consentait à terminer son année d'engagement régulier. Son emploi au service du village sera de 22 ans, malgré une brève difficulté avec le conseil en 1928.

Le salaire du secrétaire a fluctué avec le niveau de prospérité générale et de libéralité du conseil : \$200. en 1914 ; \$300. en 1917 ; \$480. en 1920 ; \$540. en 1921 ; \$444. en 1924 ; \$420. en 1927 ; \$480. en 1929 ; \$504. en 1935 ; \$600. en 1942. Dans la dernière décennie, on appréciait mieux les services d'un avocat comme secrétaire et celui-ci pouvait indirectement en tirer des sources de revenus complémentaires.

Dès le mois de décembre 1913, on organisait, par tirage au sort, la sortie de deux conseillers pour janvier 1914, deux pour janvier 1915 et trois pour janvier 1916, afin d'assurer par rotation le renouvellement du conseil. La charge de maire devenait instable, par le fait même, à moins de renouvellement de mandat, d'abord comme conseiller, et cela jusqu'au jour où elle devint l'objet d'un appel spécial au scrutin populaire. Une résolution du 11 octobre 1919 rendit obligatoire le scrutin secret à toute élection.

Pour la représentation, le village se répartit bientôt en trois quartiers, avec chacun deux conseillers. Dans certaines questions plus difficiles à traiter, on formait parmi eux des comités spéciaux. Le 5 juillet 1937, on poussa la répartition des charges jusqu'à en préciser une pour chaque conseiller : 1e la voirie, saison d'été ; 2e la voirie, saison d'hiver ; l'éclairage et le téléphone ; 3e le département du feu ; 4e les cours d'eau ; 5e les règlements affectant le haut du village ; 6e les règlements affectant les quartiers du bas et de la gare. Vers 1940, le conseil allait jusqu'à nommer un « inspecteur de mauvaises herbes ». Il y en avait pour tous les goûts . . .

Le 4 juin 1932, on embauchait le premier policier, M. Thomas Grenier. Conditions enviables, d'après le texte de la résolution : il était autorisé « à agir comme police pour tenir l'ordre dans cette municipalité, et cela, sans salaire, sans rémunération et sans responsabilité de la part de cette municipalité ». Toutefois, pour encouragement, on lui promettait une prime de \$2. pour toute arrestation de criminel. Mais il n'y a pas eu

de dossier pour en relever le nombre par la suite. À défaut de mieux, le policier pouvait au moins ménager ses habits du dimanche, en portant l'uniforme conventionnel, qu'on lui fournissait.

Nous devons cependant ajouter, à l'honneur du conseil, qu'il a mieux fait les choses, le 3 février 1945, en embauchant M. Viateur Faucher comme constable municipal attitré, à \$15. par mois. M. Faucher gardait son emploi de domestique au Couvent. On lui demandait d'être en service les dimanches et fêtes et à tout rassemblement public, pour maintenir l'ordre et diriger la circulation. Il devait être disponible pour servir aussi la fabrique, même dans l'église. Il avait ordre de faire appliquer les règlements municipaux, entre autres, le couvre-feu pour les enfants, à 9 heures du soir. À lui aussi on procurait un uniforme distinctif et on défrayait même l'abonnement au téléphone. On s'était beaucoup modernisé . . .

Le conseil du village attendit jusqu'au 7 juillet 1928 pour se procurer un coffre-fort, de marque Schwab, pesant 1,500 livres, au prix de \$306. Mais on n'avait pas attendu si longtemps pour parler de finances. Dès le 4 septembre 1915, on instituait la taxe des locataires, au tarif de 3%. De plus, pour les hommes de 21 à 60 ans qui ne se trouvaient pas autrement taxés, il y avait une capitation de \$1. par année.

Propriétaires, locataires ou simples salariés devaient donc apporter leur quote-part aux dépenses de la communauté. Mais la collection des taxes devint un cauchemar durant les années de crise. À titre d'exemple, un relevé fourni par le Secrétaire, à la demande du conseil, le 5 décembre 1936, accuse des arrérages de taxes énormes, avec des intérêts accumulés depuis plusieurs années. Sur quoi, le triage des retards étant fait, on destine 40 comptes à la saisie judiciaire, 40 autres sont transmis pour collection au conseil de comté, sans doute parce que les débiteurs ont quitté la municipalité. Enfin, 114 entrées, allant de \$0.12 à \$35.65 et formant une somme de \$512.67 sont considérées comme perdues, étant le fait de gens insolubles ou introuvables, et le conseil vote leur radiation des livres. Le 5 mars 1938, on poursuivait encore 83 retardataires devant la petite cour des commissaires, devenue le tribunal local.

À tour de rôle ou même à la fois, les rues et les cours d'eau, les incendies et les inondations, les procès et les services publics, donnaient beaucoup de tintouin aux membres du conseil. Leur temps ne comptait plus : dans les années 1914-1916 et 1920-1923, ils se retrouvaient en séance quatre ou cinq fois par mois, d'ajournement en ajournement, et

même plus d'une fois dans la même semaine. À part cela, certains avaient des délégations ou des missions à acquitter entre les séances.

Au bilan de soucis s'ajoutait, bien sûr, le service d'assistance publique. Voyons, par exemple, le compte de \$653. que l'on recevait du Trésorier de la Province, le 14 juillet 1934. N'allons pas croire qu'il y avait là-dessous seulement les vrais nécessiteux hospitalisés. Il y avait aussi les « patroneux » qui, avec la connivence du parti au pouvoir, n'avaient besoin, pour se faire soigner à meilleur compte dans les hôpitaux, que de se faire inscrire à l'assistance publique, en passant par leur conseil municipal. Parfois on signait une promesse de remboursement à ce dernier, quand il était évident aux yeux de tous les concitoyens qu'on avait assez de moyens pour payer son tiers dans les frais d'hôpitaux, sans recourir à la charité publique.

Le premier financement important que le village a dû faire est venu à la suite de l'affaire du pont sur la Chaudière, dont nous parlons amplement ailleurs. Après avoir payé l'achat de l'ancien pont Morissette, que l'inondation est venue aussitôt emporter, les municipalités intéressées, selon une répartition établie par le conseil de comté, ont dû assumer le coût de construction d'un nouveau pont de fer, moins le subside du gouvernement (\$33,000.). La part du conseil du village, jointe à diverses dettes accumulées, nécessitait un emprunt. Un premier règlement à cette fin, étudié le 6 septembre 1919 et révisé le 10 janvier suivant, aboutit à une émission de débetures au montant de \$11,100. à 6% d'intérêt, remboursables en 20 ans, au moyen d'une taxe spéciale chaque automne. On put cependant, de concert avec le conseil de paroisse, durant l'hiver 1927-28, faire collecter \$455. des souscriptions volontaires que les gens de Saint-Elzéar avaient signées pour supporter l'entreprise du pont.

Pendant nombre d'années, on s'était contenté de faire vérifier les comptes chaque année par les gérants de banque, à un prix dérisoire, parce qu'on faisait affaire avec eux. Mais, pour cette raison même et parce que les finances de la municipalité devenaient plus compliquées, on essuya des reproches à ce propos. Et l'on dut requérir, à haut prix, durant quelques années, les services de comptables agréés de Québec. Mais, le 8 janvier 1934, on inaugurait un nouveau régime, avec le comptable Napoléon-A. Pelchat, de Scott, pour le prix très abordable de \$52.50 par année. Et, par coïncidence, les finances municipales se mirent à prospérer si bien que, le 3 février 1945, avec un surplus de \$3,500. au compte-courant à la banque, on votait l'achat d'obligations de la victoire, pour faire profiter ces fonds temporairement.

Les revenus principaux ont toujours été les taxes, de toutes dénominations. Mais il convient de signaler, parmi les moindres des revenus, les droits casuels provenant de l'émission de certains permis municipaux, des « licences », pour parler à l'anglaise. La loi autorisait, en effet, à percevoir des droits des aubergistes et hôteliers servant des boissons fortes (nous y reviendrons), des commerçants ambulants et colporteurs, surtout étrangers à la municipalité, des troupes d'amusement, des propriétaires de cirques, etc. La première salle de billard autorisée a été celle d'Alonzo Bilodeau, coiffeur, le 5 mai 1923. En 1930 et 1931, s'y ajoutèrent des permis pour Antonio Veilleux, Jules-H. Bilodeau, restaurateur, et Arthur Couture, coiffeur.

Le 10 juin 1933, probablement à leur suggestion, les propriétaires de taxis domiciliés depuis au moins un an se voyaient imposer un permis annuel de \$5., tandis que les nouveaux-venus ou les étrangers au village devaient verser \$50., par mesure protectionniste. À compter du premier mai 1939, les tarifs grimpaient respectivement à \$15. et \$100. Et, pour être conséquent avec lui-même, en ce domaine, le conseil signifiait son opposition, le 22 novembre 1940, « à ce qu'un permis d'exploiter un autobus entre St-Georges et Ste-Marie soit accordé à M. Adalbert Cliche, attendu que les moyens de transport . . . sont suffisants et qu'il faut les protéger ».

Parmi les questions importantes qu'avait affrontées le nouveau conseil, celle qui fut l'objet du règlement no 2, le 6 septembre 1913, concernait les chiens . . . Ces amis de l'homme n'avaient pas que des amis, faut-il croire, puisqu'on les contraignit à une taxe de \$1. par année et \$10. pour les chiennes, par considération spéciale ! À partir du 1er octobre, le constable Cyrille Dulac devait faire la police des chiens et faire appliquer le règlement, sous peine d'amende. La mesure, toutefois, fut expressément suspendue le 7 août 1915. À la faveur de la guerre mondiale, les chiens obtenaient leur affranchissement . . .

L'incident devait être oublié, quand le conseil de paroisse tenta la chance à son tour, le 6 juillet 1931, afin de constituer un fonds d'indemnité pour les dommages attribués aux chiens vicieux. Mal lui en prit ; car la première requête, présentée par 30 demandeurs, sans avertissement, en fit surgir une autre, deux semaines plus tard, signé par 130 « défenseurs » des chiens, ou plutôt de leurs propriétaires, qui firent évidemment pencher la balance en leur faveur.

C'est seulement en 1941 et 1942 qu'on put enfin promulguer avec succès la taxe sur les chiens du village, en vertu de la section 4 de la « Loi des Abus préjudiciables à l'Agriculture ». Une loi avec des lettres

majuscules possède une imposante autorité. Le 2 août et le 4 octobre 1941, le village ajustait sa stratégie : taxe annuelle, \$1. pour les chiens, \$5. pour les chiennes, et 10 cts pour le jeton obligatoire, achetant l'impunité des uns et des autres ; poursuite contre les propriétaires en défaut ou confiscation de la bête... illégale ; le détective attitré, Thomas Grenier, recevrait 50 cts pour chaque infraction identifiée. On prévoyait qu'il y en aurait, pour sûr, et, de fait, après avoir patienté une année, le conseil faisait aviser douze propriétaires récalcitrants qu'ils étaient acculés à la poursuite. Le 5 décembre 1942, ne fallait-il pas déjà recourir au fonds d'indemnité et payer \$1.87 à Beaudoin Dallaire, « pour un lapin dévoré par la chienne de M. Jean Guilbault » ? Peste soit des chiens qui ne reconnaissent pas les bonnes bêtes... ou qui les reconnaissent trop bien !

Mais les chiens sont intelligents. Ceux du village auraient pu s'entendre pour opérer leurs déprédations dans la paroisse, si l'autre conseil n'avait pas agi de concert avec son frère cadet, en une affaire de si haute conséquence pour la paix publique. Donc, le 2 février 1942, s'appuyant sur le même article de loi, le conseil de paroisse imposait la même taxe discriminatoire pour les chiennes et des *médailles* semblables pour la circulation canine en liberté. Deux inspecteurs de chiens n'était pas de trop pour exercer le contrôle à la grandeur de la paroisse, avertir les propriétaires en cas d'infraction, collecter la taxe et, faute de ce faire, abattre les chiens sans pitié. Ces derniers, ayant flairé l'affaire, se payèrent de petites vengeances à leur façon. Le 1er juin, 1942, le conseil devait payer \$4. « pour dommage causé à une moutonne », et, le 10 du mois, c'étaient les poulets de M. Alfredo Savoie qui réclamaient \$14.40, pour une hécatombe perpétrée au sein de leur corporation. Les chiens de la génération nouvelle s'étaient vite familiarisés avec les *barbecues* et les *hot-chickens* !

Après cela, grâce à une suspension d'armes et à la croissance du fonds de compensation, au conseil de paroisse, on put réduire le taux de la taxe, le 7 juin 1943, à 50cts pour les chiens et \$2. pour les chiennes. Dans les *concessions*, les bonnes bêtes avaient tout de même leur côté utile ; moins gâtées par le désœuvrement, elles étaient plus sages et bâdraient moins les voisins. . .

Un problème social auquel le village s'affronta davantage que la paroisse fut le chômage, durant les années de dépression principalement. On fit au moins des efforts pour profiter des secours dispensés par les gouvernements, aussi pour installer et maintenir les industries locales susceptibles de faire leur part. Et on demandait à celles-ci de donner la

préférence aux nôtres. À ce propos, le 3 décembre 1932, le conseil décidait d'exiger de toute famille étrangère voulant s'établir à Sainte-Marie de prouver ses moyens de vivre au moins durant trois mois.

Le 21 août 1930, on sollicitait jusqu'à \$1,000. de subsides de la Voirie, applicables à des travaux en cours dans la route Carter. En décembre suivant, on appuyait deux demandes de \$2,000. à la Commission du Chômage, l'une par les Frères pour travaux au Collège, l'autre par le curé pour agrandissement du jubé de l'orgue, à l'église.

Le 19 août 1933, alors qu'il y avait dans le village au moins 45 chômeurs nécessiteux et qu'on entreprenait des travaux d'égouts, on pria la Commission du Chômage de concourir aux dépenses pour les deux tiers. Procédure semblable, le 5 juin 1937 : après avoir révisé et approuvé la liste des chômeurs de la localité, le conseil, en vue de reconstruire les trottoirs, demandait des argents du chônage, cette fois aux deux gouvernements. Le 1er juin 1940, la *Regina Shoe* étant fermée depuis peu, avec le « grand nombre de chômeurs nécessiteux, on décide de leur venir en aide en profitant » des secours publics, avec participation de 20% par la corporation.

Même au plus fort de la crise, les petits salariés trouvant moyen de dépenser pour du superflu, le conseil avait recouru à son droit de taxation en imposant le « sou du pauvre » sur l'admission au cinéma « Bellevue ». Toutefois, pour éviter des tricheries, à partir du 19 mars 1934, on engagea Stanislas Bégin comme collecteur de la taxe, muni d'un sourire et d'une tire-lire, à la porte de la salle. Et, le 5 novembre 1938, ce fut le tour du « Théâtre Français », qui venait d'ouvrir ses portes.

C'est la guerre qui est venue donner des emplois et ramener le bien-être matériel dans la classe ouvrière. Mais, ironie du sort, il y eut des soucis d'une autre nature qui en résultèrent. Tellement de gens s'étaient trouvé des emplois de semaine à l'extérieur, dans les usines de guerre et ailleurs, que le conseil demandait au Québec Central, le 28 novembre 1942, d'ajouter pour l'hiver un train spécial montant dans la Beauce le samedi soir et redescendant à Québec le dimanche soir. De plus, l'émigration de la main d'œuvre, même des campagnes environnantes, ayant empêché les approvisionnements du village en bois de chauffage, le conseil voulut parer lui-même à cette disette en se constituant commerçant de gros : il acheta en bloc et fit charroyer de Saint-Bernard pas moins de 1,500 cordes de bon bois franc, de deux pieds et demi. Par la suite, il restait aux acheteurs particuliers à le faire débiter en deux par de petits entrepreneurs munis d'une scie à moteur sur chariot.

Le chômage avait jeté sur les chemins une armée de désœuvrés, même des femmes, plus ou moins des mendiants, en quête de leur subsistance. Comme ils venaient tous à Sainte-Marie, pensant y trouver de l'emploi, ils demandaient en grand nombre à loger, au moins pour une nuit. Il y avait bien la charité privée : une « chambre du quêteux » bien garnie, chez Raymond Marcoux, et un fournil quelconque ouvert pour cela chez Charles Landry, au village. Mais, comme dans l'Évangile. qu'était-ce là pour tant de monde ? Chaque soir, plusieurs inconnus sans fiche de recommandation et laissés dehors pour la nuit auraient été pour les citoyens causes d'inquiétudes et de dangers.

Pour répondre à ce besoin public, le conseil décidait, le 8 novembre 1930, à l'approche de l'hiver, d'agrandir et d'aménager la chambre-cachot verrouillée, située dans la cave de la salle publique, « pour y placer deux lits en planche aux fins d'y faire coucher les étrangers pauvres ». Avec des matelas et couvertures achetés par la suite et le complément obligé d'une chaudière sanitaire, c'était un logement sans luxe mais providentiel pour ses occupants d'occasion ; et l'histoire rapporte que souvent les deux grabats ne suffisaient pas.

Comme c'était le sacristain, Jérémie Ouellet, logeant lui-même dans le haut de la salle publique, qui était le responsable de ce dortoir-prison, il devait non seulement user du pouvoir des clefs, mais imposer l'ordre et faire le nettoyage du réduit. On lui accordait des honoraires, apparemment 50 cts par personne. Mais le flot ne fit que grandir, nullement entravé par la défense de mendier de porte en porte, « sous peine d'amende », votée bien candidement par le conseil, le 3 décembre 1932. Si bien que l'on en vint à recevoir à chaque séance du conseil un compte parfois assez imposant « pour hospitalisation des pauvres ». Le 5 mars 1938, la mesure de patience et de charité débordait : on décida de fermer le cachot de la salle publique, pour « que les indigents ne soient plus ainsi logés aux frais de cette Corporation ». Ainsi finit l'histoire de nos prisonniers volontaires.

La prospérité étant enfin revenue, grâce à la guerre, et avec elle le besoin d'organiser les loisirs plus nombreux, on vit le village de Sainte-Marie, comme tous les grands centres, instaurer d'abord une œuvre de terrains de jeux pour la jeunesse. Un comité bénévole s'est mis à l'œuvre en 1943 et, le 4 décembre, après avoir fait des dépenses pour \$3,000., il venait prier le conseil de demander par le député Henri Renault un subside de \$1,000. pour combler le déficit.

Par contre, le comité a acquis, par souscription dans la localité, du matériel pour le hockey, évalué à \$1,500., qu'il désire remettre en des mains juridiquement responsables. Il le cède donc au conseil pour qu'on en ait soin et qu'on l'utilise à bon escient. On décide alors de ne le prêter à un organisme de patinoire que moyennant un dépôt de \$100. en garantie et l'obligation de remplacer les articles perdus ou détériorés.

Deux nouveaux organismes de loisirs se créèrent peu après, qui reçurent leur reconnaissance par le conseil, le 5 février 1944 : « Le club de hockey de Ste-Marie » et « L'œuvre des terrains de jeux de Ste-Marie, Bce ». Il ne sera pas déplacé de nommer les directeurs-fondateurs de cette dernière œuvre, qui a eu la chance de se perpétuer : MM. Benoît Vachon, Dominique Lachance, Louis-Joseph Giguère, Armand Bilodeau, Guy Poulin, Lionel Thibodeau, Yves Rhéaume, Roger Lacroix, René Jacques, Marcel Perron et l'abbé Alphonse Labbé, aumônier.

La patinoire s'était trouvée bien placée, sur une partie du terrain de la fabrique, derrière l'emplacement du Monastère. Mais, pour un terrain de jeux d'été, cet endroit était trop exigü. Comme il fallait des fonds pour acheter ailleurs, on adressa, le 7 octobre 1944, une prière instante au nouveau gouvernement Duplessis, par l'intercession du nouvel élu pour la Beauce, Georges-Octave Poulin, demandant au moins \$2,000. pour acquérir un terrain sur lequel on avait déjà une option, une propriété de Léonidas Sylvain, alors vacante, qui est devenue ensuite la rue Saint-Édouard et sa double rangée d'emplacements.

Les fêtes du deuxième centenaire paroissial, en juillet 1944, qui avaient remporté un succès retentissant, ont du même coup stimulé la fierté et l'esprit d'entreprise des citoyens. On n'avait plus peur des grands moyens. Aussi bien vit-on s'ajouter à l'œuvre des terrains de jeux, déjà en bonne voie, un projet élaboré de centre récréatif municipal, « tenant lieu de monument en l'honneur des soldats du Régiment de la Chaudière . . . suivant le plan mis de l'avant par le Gouvernement fédéral ». Mais c'est du gouvernement provincial qu'on demande et qu'on obtient, entre le 1er septembre et le 1er décembre 1945, l'octroi de \$10,000. pour le but envisagé; et le maire Charles Lacroix souscrit spontanément \$1,700. pour sa part. C'est lui qui donne le ton et les procédures ne languissent pas. Le 5 janvier 1946, les plans sont déjà dessinés par l'architecte Jean-Berchmans Gagnon, pour un édifice de \$38,500., et l'on vote un emprunt de \$30,000., à 3%, sur obligations, pour rejoindre le total des dépenses en perspectives, soit \$41,500.

Le 4 mars suivant, l'achat du terrain Sylvain est conclu, les plans sont déposés et approuvés. On est sur le point de donner le contrat, quand survient le Ministère fédéral de la Défense nationale, offrant de bâtir un manège militaire utilisable pour les loisirs du public, à condition que la municipalité donne le terrain. Les plans de l'édifice sont déjà faits et présentés aux autorités civiques. Le 6 avril, malgré l'état avancé de ses projets, le conseil lâche la proie pour l'ombre, comme dirait Lafontaine, et engage un compromis avec le projet de la Défense nationale, comme nous le signalons dans notre chapitre de l'histoire militaire. Dans cette visée, on achète une lisière de terrain de Rodolphe Landry et de la succession Jean-Thomas Lacroix, pour prolonger ultérieurement la rue Saint-Antoine jusqu'au terrain de jeux du conseil et jusqu'à la rue Saint-Jean.

Mais il s'élève des désaccords entre les parties contractantes. Le 11 juin 1946, on parlemente encore et le conseil s'impatiente de ne pas voir commencer le manège aussi ponctuellement que l'on aurait fait pour le centre récréatif. Tant et si bien que l'année s'achève et que le programme est remis au frigidaire.

Pendant, un nouveau curé est arrivé, à l'automne de 1946, l'abbé Joseph Lehoux. Il ne tarde pas à se gagner la confiance des dirigeants officiels. Avec sa sûreté de coup d'œil, il voit aussi une menace pour l'ordre et la morale, dans l'éloignement trop grand du terrain de jeux et surtout la présence d'un manège à côté. Après quelques démarches discrètes, faites aux bonnes adresses, le curé se présente au conseil, le 7 juin 1947. Il déclare, par précaution oratoire, que la fabrique ne peut certes pas diriger la construction d'un centre récréatif et en assumer le fardeau financier, du moins tant que la dette n'en sera pas amortie. Mais, par contre, la municipalité pourra réaliser ailleurs ses plans déjà tracés : en enlevant la grange du curé, la fabrique lui fournira gratuitement, par bail emphytéotique, l'espace nécessaire pour l'édifice et pour le terrain de jeux sous sa dépendance, jusqu'à la ligne du chemin de fer. Cette combinaison hardie finit par rallier tous les suffrages. L'affaire tombait dans le sac et ce fut un succès dont tout le monde s'applaudit encore maintenant.

Aux fêtes du deuxième centenaire paroissial, date mémorable à laquelle il nous plaît de revenir, le conseil du village a prêté une large et fructueuse collaboration. Il a contribué à la décoration, au nettoyage des rues, et, prévoyant une affluence énorme, avec dangers pour les personnes et les propriétés, il voulut ajouter aux services d'ordre de l'armée et de la police provinciale, l'engagement de cinq constables spéciaux de la municipalité, sous les ordres de M. Cléophas Bilodeau, pour assurer la surveil-

lance de nuit, du 5 au 9 juillet. Ces diverses dépenses pouvaient faire oublier la différence, tout de même notable, entre la contribution financière de la paroisse, \$1,000., et celle du village, seulement \$500.

Chose curieuse, c'est dans le village que quelques contribuables, rabat-joie et, disons le mot, un peu séraphins, avaient combattu la subvention comme un gaspillage repréhensible. Il y en eut même un qui poussa l'impudence jusqu'à refuser, à l'automne, de payer le montant de \$2.65, compris dans son compte de taxes, comme étant sa part dans la subvention faite contre son gré. Il avait pourtant admis comme les autres le succès des fêtes et en avait fait son profit.

Maires du Village

1. Dr Tancrede Fortier,	du 5 jul. 1913	au 11 janv. 1915
2. Hermias Dupuis,	6 fév. 1915	10 janv. 1917
3. Ernest LaRue, notaire,	10 janv. 1917	7 août 1917
4. Emile Carette,	18 août 1917	12 janv. 1921
5. J.-Alfred L'Heureux,	17 janv. 1921	8 janv. 1923
6. Gédéon Tardif,	10 janv. 1923	9 janv. 1929
7. Ferdinand Giroux,	9 janv. 1929	10 mai 1933
8. Eugène Rhéaume,	10 mai 1933	17 mai 1937
9. Dorvigny Miville-Déchène,	17 mai 1937	14 mai 1941
10. J.-Alfred-L. Bilodeau,	14 mai 1941	9 mai 1945

Secrétaires-Trésoriers

1. Jean-Baptiste Gendron	du 5 juil. 1913	au 12 juil. 1935
2. Louis-Alfred Ferland, avocat,	12 juil. 1935	au

F — LES COMMUNICATIONS

CHAPITRE XXIX

Le grand chemin de la Beauce

Parmi les facteurs qui influencent le développement d'un territoire, il faut placer en tout premier lieu les facilités de communication avec les centres plus développés qui constituent les sources de ravitaillement. Il est impossible qu'un établissement naissant puisse se suffire à lui-même. L'Amérique, après sa découverte, prit bien du temps à se coloniser : un océan la séparait de l'ancien monde. Sur les bords du Saint-Laurent, les établissements ne se firent que de proche en proche et finirent par couvrir les deux rives, avant qu'aucune entaille n'ait été pratiquée à l'intérieur des terres. On peut le voir par le grand clan cadastral de Gédéon de Catalogne, en 1709. La facilité des communications par le fleuve était la raison de ce genre de peuplement. Avant l'ouverture officielle de la première route entre Québec et Montréal, en 1734, par le grand-voyer Lanoullier de Boisclerc, seule la navigation permettait de communiquer d'un point à un autre. On s'explique donc pourquoi la Nouvelle-Beauce a été établie si tard et, jusqu'à un certain point, si lentement ; au moins 25 milles de forêts et de fondrières la séparaient de Québec.

Mais un jour vint, où la poussée du peuplement devait porter les habitants à s'éloigner des rives du grand fleuve. Nos premiers colons étaient trop à l'étroit dans leurs paroisses natales de l'Île d'Orléans, de la côte de Beaupré, de Beauport ou de la Pointe-Lévy. Ils partirent alors, hache en main et sac au dos, se tailler un domaine au bord de la Chaudière. On peut croire que ces pionniers se soient servis parfois du canot et de l'aviron pour atteindre le terme de leur randonnée. Mais la navigation sur la rivière ne commence à être favorable qu'à plusieurs milles de son embouchure. Il est donc plus vraisemblable qu'ils ont adopté communément la voie de terre, depuis le fleuve Saint-Laurent jusqu'aux environs du village de Scott actuel. Caravanes d'hiver, caravanes d'été, les nouveaux habitants transportaient leurs pénates et leurs provisions

par un sentier de plus en plus tracé. En hiver, c'étaient les raquettes et peut-être les traîneaux à chiens ou quelque autre véhicule primitif ; en été, c'étaient les cours d'eau à traverser, les marécages où l'on enfonçait jusqu'aux genoux ou davantage, le harcèlement des moustiques, etc. Ah ! ce qu'ils ont dû en manger, de la misère, nos bons ancêtres pour mériter cette pittoresque appellation de *jarrets noirs* !

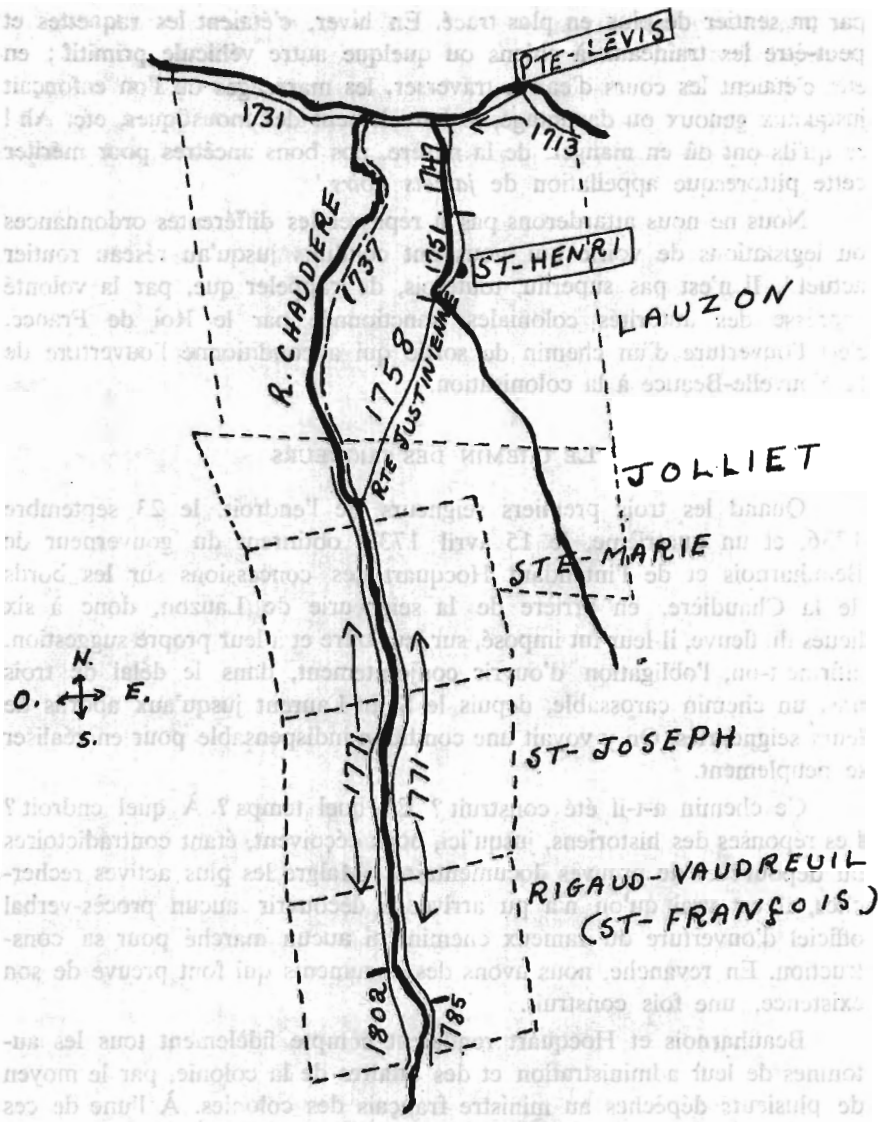
Nous ne nous attarderons pas à repasser les différentes ordonnances ou législations de voirie qui nous ont conduits jusqu'au réseau routier actuel¹. Il n'est pas superflu, toutefois, de rappeler que, par la volonté expresse des autorités coloniales, sanctionnée par le Roi de France, c'est l'ouverture d'un chemin de sortie qui a conditionné l'ouverture de la Nouvelle-Beauce à la colonisation.

LE CHEMIN DES SEIGNEURS

Quand les trois premiers seigneurs de l'endroit, le 23 septembre 1736, et un quatrième, le 15 avril 1737, obtinrent du gouverneur de Beauharnois et de l'intendant Hocquart des concessions sur les bords de la Chaudière, en arrière de la seigneurie de Lauzon, donc à six lieues du fleuve, il leur fut imposé, sur leur offre et à leur propre suggestion, affirme-t-on, l'obligation d'ouvrir conjointement, dans le délai de trois ans, un chemin carrossable, depuis le Saint-Laurent jusqu'aux abords de leurs seigneuries. On y voyait une condition indispensable pour en réaliser le peuplement.

Ce chemin a-t-il été construit ? En quel temps ? À quel endroit ? Les réponses des historiens, jusqu'ici, nous déçoivent, étant contradictoires ou dépourvues de preuves documentaires. Malgré les plus actives recherches, il est vrai qu'on n'a pu arriver à découvrir aucun procès-verbal officiel d'ouverture du fameux chemin, ni aucun marché pour sa construction. En revanche, nous avons des documents qui font preuve de son existence, une fois construit.

Beauharnois et Hocquart rendaient compte fidèlement tous les automnes de leur administration et des affaires de la colonie, par le moyen de plusieurs dépêches au ministre français des colonies. À l'une de ces dépêches de l'automne 1737, dont nous n'avons pas le texte, le comte de Maurepas répondit, le 23 avril 1738², « Je suis bien aise que les Srs Rigaud, La Gorgendière et Taschereau aient exécuté la condition insérée dans la concession qui leur a été faite sur la Rivière du Sault de la Chaudière, de faire faire un chemin de charette depuis le bord



SEIGNEURIES ET ROUTES.

Le grand chemin de la Beauce

du fleuve jusqu'à l'Islet-au-Sapin, et qu'ils aient pris les autres mesures nécessaires pour l'exploitation de cette concession » . . .

Nous avons vu ci-dessus un quatrième intéressé, c'était François-Étienne Cugnet, devenir solidaire des autres seigneurs dans la construction du premier chemin de la Beauce. Son fils et héritier principal, François-Joseph, fait allusion à la chose, dans un écrit du 30 janvier 1786³. Il y parle du « nouveau chemin » que l'on a dû faire en 1758, à la demande des habitants, par opposition, évidemment, à un autre chemin antérieur, celui de 1737.

Un autre témoignage rétrospectif, plus éloquent encore, est celui de Joseph-Gaspard Chaussegros de Léry, devenu propriétaire de la seigneurie Rigaud de Vaudreuil. Le 10 mai 1790, il se confectionnait un grand tableau synoptique intitulé : *Rapport des Titres, positions, etc. de la Seigneurie Rigaud de Vaudreuil*, dont un duplicata autographe est maintenant en la possession de M. John Hare. Le compilateur y va du commentaire suivant : « Le chemin fut fait suivant l'offre au temps dit, le long de la R. du Sault de la Chaudière ; mais après 21 ans de jouissance, sur les représentations des habitans, qu'il pouvoit être dans un endroit plus facile pour eux, l'Intendant envoya le grand voyer, le 20 fer. 1758, qui donna et fixa à leur demande le chemin où il est à présent ».

Dans un autre document sur la seigneurie Rigaud de Vaudreuil, celui-ci conservé par le Frère Éloi-Gérard, F.M., l'auteur, en parlant du procès-verbal de Pierre de Lino, le 20 février 1758, écrit que la route *Justinienne* a été tracée « pour que les habitants de la Nouvelle-Beauce fassent le chemin, de la rivière Chaudière à celle de Saint-Henri, vu que les seigneurs en avaient fait un que les habitants trouvaient trop long ».

Jusqu'ici, nous voyons que le chemin demandé a bel et bien été fait et, semble-t-il, dans le délai prévu. Reste à préciser quel en était le tracé. En principe, déjà, on pouvait s'attendre à voir adopter la rive droite de la rivière Chaudière, pour la raison qu'elle constitue un plateau assez régulier, libre de tout affluent considérable à franchir, jusqu'à Sainte-Marie, du moins, et au surplus un tracé plus court, étant perpendiculaire au fleuve.

Toujours est-il que nous retrouvons de fait, situé à cet endroit, le chemin des seigneurs, à travers la seigneurie de Lauzon. Nous n'avons, pour nous appuyer, il est vrai, ni description explicite, ni plan vraiment révélateur, mais une simple allusion ou mention dans un procès-verbal de l'arpenteur Ignace Plamondon, du 10 mars 1749, pour fixer les

bornes entre le terrain de Louis Gauthier de la Pigeonnière et celui de son voisin de droite, le conseiller Nicolas Lanoullier, qui s'intitulait « seigneur du Sault de la Chaudière ». La concession de ce dernier, qu'il avait acquise de Claude de Bermen de la Martinière, le 11 septembre 1727 (greffe du notaire Louet), se trouvait si bien au sault de la Chaudière, qu'elle en comprenait le *bassin* inférieur, près du fleuve. Or, l'arpenteur Plamondon, traçant la ligne de séparation de cent arpents, à partir du fleuve en tirant vers le sud-est, signale que « la dite ligne, à quatre-vingt-douze arpents de profondeur, coupe le chemin qui vat à la Boce »... (sic). Ce chemin, mentionné ainsi comme objet de notoriété publique, se trouvait donc à longer de très près la rive droite de la Chaudière. C'est bien, du reste, ce que dit littéralement notre Chaussegros de Léry, en opposant le tracé du chemin demandé en 1758 à celui des seigneurs, qui était « le long de la R. du Sault de la Chaudière ».

Nous constatons que ce nouveau chemin trouva tout de suite nombre de voyageurs pour le parcourir. Les arpentages de terres, faits dans la Beauce par Noël Beaupré, en 1737, 1738 et 1740, nous révèlent la présence de plusieurs colons déjà ; et les registres, qui s'ouvrent en 1739, nous apprennent que d'aucuns y sont avec leur famille. Tant et si bien que, s'il faut en croire un *État de la population du Canada*, à l'automne de 1739, qui se trouve aux archives de Paris, la « Nouvelle-Beauce et la rivière Chaudière » ont déjà 262 habitants⁴. En 1761, malgré le retard attribuable à la guerre, la population aura atteint 685 âmes⁵.

Mais le premier chemin avait soumis ses hardis voyageurs à des risques et des misères, surtout en hiver. L'entretien des chemins de cette sorte était au pire qu'on peut imaginer. N'est-ce pas ce que nous pouvons conclure, en découvrant, dans les registres de Saint-Joseph, lieu de résidence de l'unique missionnaire de la Beauce, à la date du 1er mars 1747, l'acte de sépulture de Marie Moleur dit l'Allemand, femme de Pierre Joint (Juin), dont le corps « a été trouvé gelé dans la route de la nouvelle beauce » ?

LA ROUTE « JUSTINIENNE »

Mais le chemin des seigneurs ne devait pas subsister longtemps et se verrait bientôt supplanter par un autre chemin, qui aurait pu s'appeler le « chemin des habitants », alors qu'on l'appela plutôt la « route Justinienne », du nom de son instigateur, le R.P. Justinien Constantin, missionnaire récollet de la Nouvelle-Beauce.

C'est la loi de l'adaptation aux circonstances qui a provoqué le changement. Quand le peuplement envahit l'intérieur de la seigneurie de Lauzon, il le fit d'abord en poussant une pointe le long de la rivière Etchemin, principalement sur la rive droite, non pas le long de la rivière Chaudière, quelques milles plus à l'ouest. Et, comme toujours, l'avance du peuplement s'accompagna de l'ouverture de nouveaux chemins.

À celui qui régnait déjà le long du fleuve, vint descendre un autre de trois lieues le long de l'Etchemin, chemin verbalisé les 15 et 16 juin 1747, par le grand-voyer Jean-Eustache Lanoullier de Boisclerc⁶, et prolongé d'une lieue, le 20 juin 1751, par son successeur, Louis Fleury de la Gorgendière⁷. On était alors rendu à la pointe « de Boisclerc », c'est-à-dire au grand détour de la rivière, quelques arpents au-dessus de l'église actuelle de Saint-Henri. Le chemin neuf avait pris le nom de « la route du pavé ».

Les voyageurs de la Beauce ne tardèrent pas à constater que ce chemin, probablement mieux construit et entretenu, avait un double avantage sur le chemin des seigneurs : il abrégeait sensiblement le trajet et permettait de circuler la distance de 12 milles parmi des habitations, tandis que la rive de la Chaudière était encore inhabitée sur 20 milles de parcours. Tant et si bien que, partis de Saint-Henri ou de Sainte-Marie, ils s'engagèrent hardiment dans le rideau de forêt séparant les deux rivières et y pratiquèrent un sentier d'environ 12 milles de longueur, sans l'autorisation de personne.

Un jour, sur les représentations du Père Justinien, curé-missionnaire (1753-1760), et de plusieurs habitants « de la **coste de la nouvelle bausse** », portant « qu'il seroit absolument nécessaire **pour la facilité de** tous les dits habitants et le bien de la ville de faire une route qui prit du domaine de la seigneurie de Monsieur Cugnette⁸ et vint tomber dans la paroisse de St-Henri »... , le grand-voyer du temps, Pierre de Lino, se rend d'abord à Saint-Joseph, rencontre les officiers de milice et une quarantaine d'habitants, qui déclarent tous unanimement « qu'ils étoient en souffrance depuis l'établissement de la ditte **coste de la nouvelle bausse** n'ayant encore jamais eut aucune solidité pour leurs chemins, ce qui les avoient empeschés d'y travailler jusqu'à présent »...

Il vient ensuite à Sainte-Marie et y rencontre Augustin Turcotte, capitaine, François Perrault, major, et Étienne Parent, arpenteur, ainsi que quarante habitants des seigneuries de Sainte-Marie et de Saint-Étienne, « lesquels nous ayant parlé de la mesme façon que ceux des seigneuries et paroisse cy de sus... leur avons marquée un chemin de

vint et quatre pieds de large entre deux fossest de trois pieds de large et de creux, avec leurs décharges de mesme largeur partout où il sera nécessaire, laquelle chemin prendra du domaine de monsieur cugnette et viendra rendre à la paroisse St-Henri sur la seigneurie de messieurs Charest, le tout suyvant les plaques que nous avons fait faire aux arbres et suyvant le santier qui a déjà été ouvert par les dits habitants de la nouvelle bosse ».

Il est ordonné que tous les habitants qui prendront des terres dans la Beauce par la suite seront aussi tenus au chemin. On ne donne pas de part déterminée à chaque intéressé ; mais les ponts, sauf les deux plus considérables, qui seront faits en commun, seront mesurés et tirés « au billest » par le Père Justinien, en présence des habitants. On dit aussi que les « bourbiers et molliers » seront pavés de cèdre, d'épinette rouge ou de pruche, « équarris sur les quatre faces de la longueur de 15 pieds pour le moins » et recouverts de la terre des fossés.

On devra se mettre à l'ouvrage dès la même année, après les semailles, et ceux qui n'y seront pas en temps seront obligés de payer pour les journaliers que les capitaines de milice, chargés de la surveillance des travaux, devront mettre à l'ouvrage pour les remplacer, au prix de 3 livres par jour pour un homme et 4 livres 10 sols, avec un harnois (environ 60 et 90 cts). On était à une période de dévaluation de la monnaie. Le procès-verbal ainsi résumé est signé par de Lino, le 20 février 1758⁹.

On ne pouvait guère songer, si tôt que cela, à jeter un pont sur l'importante rivière Etchemin. Avant de la traverser en bac, on devait même longtemps se contenter d'un gué. La route Justinienne aboutissait alors à la rivière, en amont de la pointe de Boisclerc, peut-être deux milles plus haut que de nos jours. Dans son second détour, vers le sud-est, la rivière présente une bonne traverse à gué, encore utilisée aujourd'hui.

Les documents précis nous manquent pour vérifier si les travaux commandés furent mis à exécution ; c'était une entreprise formidable. Par ailleurs, les faits de la grande histoire peuvent autoriser des suppositions. En 1758, c'est la recrudescence de la guerre avec les Anglais, c'est la perte de Louisbourg, c'est la menace de plus en plus rapprochée contre la Nouvelle-France. En nombre considérable, les colons des paroisses sont devenus des miliciens dans les armées et sans doute manque-t-on de bras même pour les besognes les plus indispensables de la culture. Aussi bien, c'est fort probable que les Beaucerons n'ont pu établir com-

plètement, cette année-là, le chemin qu'on avait projeté ; peut-être même qu'il n'en fut pas question. Mais l'initiative était prise et devait quand même en venir à se réaliser.

Quelques années passèrent, au cours desquelles le sort de la colonie se lia définitivement à l'allégeance britannique. Mais la population rurale, tenant tête à l'épreuve, profita de la paix extérieure pour se river davantage à son sol : c'était sa seule ressource ; ce fut son salut.

Dans la Beauce, on sentait de nouveau le besoin d'améliorer les communications. Le 7 février 1763, le Père Théodore Loiseau, missionnaire à la place du Père Justinien, décédé en 1760, écrit au gouverneur James Murray la lettre suivante ¹⁰ :

Mon général,

Il y a pour périr dans les chemins de la Beauce. Tous les habitants sont venus me prier d'écrire à votre Excellence pour ordonner qu'on balise les chemins sur les terres non concédées comme s'étoit l'ordinaire, mais le nommé Étienne Parent chargé de retirer les rentes de madame Taschereau ne veut point les faire baliser. Vos ordres entre mes mains à ce sujet seront exécutés. Je suis avec respect, mon général, votre très humble et très obéissant serviteur.

F. Théodore, r.m.

Murray fit répondre immédiatement aux capitaines de milice de la Nouvelle-Beauce :

Son Excellence a ordonné à Monsieur Cugnet Grand Voyer de se transporter à la Nouvelle Beauce pour y donner les ordres nécessaires relativement aux grands chemins et routes, lesquels ordres ils suivront de point en point, et les habitants luy payeront ses journées à raison de dix shélings par jour depuis son départ jusqu'à son retour.

Par ordre de Son Excellence le Gouverneur,
À Québec, le 7 fév. 1763

A. T. Cramahé, sec.

Les ordres du Gouverneur furent exécutés sans retard. Quelques jours après, le **grand-voyer** rendait compte de son travail. « J'ay remis à Monsieur Cramaché, écrit-il, la minute du Procès-verbal ». Celui-ci, daté du 18 février 1763, semble malheureusement perdu. Il nous donnerait des indications précieuses sur l'état des chemins à l'intérieur comme à l'extérieur de la paroisse Sainte-Marie.

Mais, à son défaut, il nous reste comme documents du temps, sur la route Justinienne, une série de trois pièces intitulées : « Parties de la route du Bois de la Nouvelle Beauce pour les habitants des seigneuries de Rigaud, de St-Joseph, de Ste-Marie et de St-Étienne, du 1er mars 1763 » ¹¹. C'est, en d'autres termes, une répartition des travaux entre tous et chacun des habitants, avec des portions déterminées, ce que

n'avait pas fait de Lino, en 1758. Les parts de route sont attribuées au prorata de la largeur des terres occupées dans la Beauce. Cette répartition amène le grand-voyer à donner des précisions fort intéressantes sur les premiers habitants des trois paroisses beauceronnes.

Voici, pour le moment, le total des parts de route attribuées à chaque seigneurie : a) Rigaud de Vaudreuil : 22 propriétaires de terres, 51 arpents, 3 perches et 4 pieds de route, à commencer au bord du bois, côté de Sainte-Marie ; b) Saint-Joseph : 71 propriétaires, 148 arpents, 1 perche et 13 pieds de route, après la seigneurie Rigaud ; c) Sainte-Marie : 57 propriétaires, 106 arpents 7 perches et 16 pieds de route, à la suite de la seigneurie de Saint-Joseph ; d) Saint-Étienne : 10 propriétaires, 18 arpents, 2 perches et 2 pieds de route, à la suite de Sainte-Marie, pour aboutir à la traverse à gué sur la rivière Etchemin. Ainsi, la route Justinienne, au total, mesurait alors environ 324 arpents ou 11½ milles. À noter que la seigneurie Rigaud faisait alors partie de la paroisse de Saint-Joseph et la seigneurie Saint-Étienne, de la paroisse de Sainte-Marie.

Les capitaines de milice de chaque paroisse devaient commander « toutes les années après les semences les habitants dénommés . . . de travailler à réparer la dite Route du Bois, à en recaller les fossez et y couper les fredoches ». Ils devaient faire payer l'amende d'une piastre à ceux qui désobéiraient et mettre des engagés pour travailler à leurs frais. La confection des ponts et des bouts de chemin devant être pavés en bois était réservée pour des corvées générales, sans égard aux parts respectives. À partir de cette date, l'existence de la route Justinienne est un fait établi. Pour les gens de l'extérieur de la Beauce, elle s'appellera aussi la « route du bois de Sartigan ».

Ce n'est pas à dire pourtant qu'elle fut d'un seul coup mise en état de servir adéquatement. C'était un travail colossal, surtout en raison d'un long marécage à traverser, ce qu'on a appelé plus tard la « plée de Saint-Henri ». Tous les Beaucerons y allèrent de bon cœur, cependant. Ils y consacrèrent « une corvée de cinq jours et sept autres corvées de quatre jours »¹² ; ils payèrent 100 livres pour y faire travailler François Carrier et d'autres ouvriers de la Pointe-Lévy ; ils contribuèrent par la suite à « l'entretien de ce chemin chacun la valeur d'un boisseau de blé par année », et le blé était une denrée de prix élevé.

Ce sont là des considérations que les baillifs de la Beauce, Charles Doyon et Joseph Proux, « au nom et comme faisant pour plus de deux cens habitants », apportèrent à leur décharge, en décembre 1767, quand

le grand-voyer les cita au conseil du Gouverneur, pour avoir, à deux reprises, ignoré ses ordres, à l'effet de rendre le nouveau « chemin fait et parfait, pour pouvoir y passer en tout temps ». Ils soulignent aussi que les habitants, après avoir travaillé et fourni 500 livres en argent pour l'ancien chemin des seigneurs, ont essuyé une rebuffade, quand ils ont demandé à ces derniers de contribuer, à leur tour, à l'achèvement du nouveau chemin. Un appel à la clémence et à l'équité, lancé directement au gouverneur Guy Carleton¹³, sur ces entrefaites, eut pour effet, semble-t-il d'amortir l'impétuosité du grand-voyer, qui, par coïncidence, se trouvait être justement le seigneur de Saint-Étienne, un des intéressés dans la contestation. C'était, en effet, François-Joseph Cugnet, qui, au surplus, perdit sa charge peu après, le 24 février 1768, aux mains de Joseph-Gaspard Chaussegros de Léry.

Mais cette solution dilatoire n'était pas de nature à améliorer la circulation sur la route Justinienne. Si le lieutenant John Montrésor l'avait déclarée impraticable pour les voitures, quand il l'avait franchie, dans une belle journée d'été, le 13 juin 1761¹⁴, il ne semble pas que ce fût mieux, au début de novembre 1775, quand les soldats d'Arnold y passèrent, la vase au ventre des chevaux, selon l'expression employée par l'un d'eux et confirmée par les autres, dans leurs récits¹⁵. En toute présomption, la route ne devait être vraiment passable qu'en hiver, une fois bien balisée.

Aussi bien, les autorités n'avaient pas fini de s'en occuper. Le 3 mars 1783, Jean Renaud, le grand-voyer, envoie un ordre aux capitaines de milice de la Beauce, pour la réparation des ponts et des chemins dans leurs districts respectifs et dans la route du Bois¹⁶. Le 15 août suivant, il est obligé de revenir à la charge, parce que rien n'a été fait. Les capitaines devront « incessamment » visiter les chemins et ponts et ordonner les travaux.

Mais, avec les années, les paroisses de la Beauce se peuplaient rapidement. L'augmentation était surtout sensible dans la paroisse Sainte-Marie, qui avait plus que doublé en trente ans. Les nouvelles terres concédées depuis 1763, surtout les deux nouveaux rangs, Saint-Gabriel et Saint-Thomas, ne se trouvaient pas avoir part à l'entretien de la route Justinienne. Une nouvelle répartition s'imposait et on l'avait réclamée. Le 28 avril 1794, Gabriel-Elzéar Taschereau, seigneur de Sainte-Marie, devenu grand-voyer du district de Québec¹⁷, donne un ordre général aux capitaines des trois paroisses de nommer des experts et d'avoir à se tenir prêts, pour procéder dès que lui-même arrivera sur les lieux.

L'opération commence donc, le 15 juin, pour se continuer les deux jours suivants¹⁸. Les experts sont au poste, avec les officiers de milice, Guillaume Provost et François Verreau étant capitaines pour Sainte-Marie. Leurs coparoissiens se voient attribuer les premières parts, à commencer au chemin du Roi de Saint-Henri ; les autres paroisses viennent à la suite, terminant à la ligne de séparation entre les seigneuries de Lauzon¹⁹ et de Jolliet²⁰. Dans la seigneurie Jolliet, il y a déjà un certain nombre d'habitants établis et la route leur sert de chemin de front ; c'est autant de moins à répartir. L'attribution des parts se fait, cette fois, non pas en proportion de la largeur des terres concédées, mais en proportion des travaux à faire sur la route, selon l'estimation des experts.

Comme à la première répartition, en 1763, la liste complète de tous les tenanciers nous est fournie. Il serait trop long de la donner en ce moment. En voici seulement le résumé : dans les différentes sections de la paroisse Sainte-Marie, en tout 270 tenanciers ; dans Saint-Joseph, 155 ; dans Saint-François, 140, et, dans les autres seigneuries au-dessus, 15. Le curé de chaque paroisse et les trois officiers de milice étaient exemptés.

Gabriel-Elzéar Taschereau était particulièrement intéressé au progrès rapide des seigneuries de la Beauce, en étant le plus important propriétaire. Pour les chemins, surtout, il y voyait de près. Le 1er mai 1797, il donne « ordre et direction pour la réparation et entretien de la route Justinienne vulgairement appelée le Bois de Satikan »²¹. Tous les inspecteurs et sous-voyers du district ont reçu des instructions imprimées. On y relève les précisions suivantes : la route Justinienne n'aura pas moins de 18 pieds sur les pavés et 20 pieds entre les fossés ; on ôtera tous les vieux pavés trop courts ; on refera les ponts selon les règlements ; on remettra de la terre sur les pavés aussitôt qu'ils deviendront sensibles aux roues des voitures ; on abattra le bois 25 pieds de chaque côté du chemin et on coupera les fredoches tous les deux ans. Les sous-voyers devront poursuivre les négligents et faire travailler d'autres hommes aux frais de ces derniers.

Avec le temps, les habitants de la Beauce commençaient à trouver qu'ils en avait déjà fait assez, d'autant plus qu'il était difficile d'obtenir une répartition parfaitement équilibrée. Le 2 avril 1811, ils font rédiger par le notaire John Walsh une requête au grand-voyer, pour lui demander de se faire aider pour les travaux²². On y fait remarquer que la route Justinienne, pour la majeure partie, est maintenant le chemin de front ou le chemin de sortie de plusieurs habitants qui y sont établis sur les

deux côtés. Les suppliants disent qu'après avoir si longtemps entretenu cette route, **ils ont** maintenant, dans leurs paroisses, beaucoup plus de chemins et **autres** travaux à faire, que les habitants actuels de la route n'en auront, si on **leur en** laisse le soin. Les notables des trois paroisses signent la requête, au nom de tous les habitants. Le 22 août, Jean-Baptiste d'Estimauville, grand-voyer, ordonne la publication de cette requête dans les paroisses intéressées, y compris celle de Saint-Henri ; mais, à ce dernier endroit, **on ne s'exécute** pas, sans doute par opposition aux procédures en perspective.

Un nouvel ordre, du 14 mars 1812, est exécuté, cette fois, et le grand-voyer se rend à la salle publique du presbytère de Sainte-Marie, le 25 mars, pour **présider** une grande assemblée des habitants. Chaque paroisse fait valoir ses raisons par la voix d'un **interprète**, et c'est Jean-Thomas Taschereau qui parle pour Sainte-Marie. On signale, entre autres, « les ravages annuels que les inondations de la rivière Chaudière leur occasionnent ». **Ébranlé** par ces raisons, le grand-voyer décide de faire la visite des lieux, avec **des** représentants des intéressés. Le rendez-vous est fixé à la demeure de François Vallée, un peu en bas du Domaine. On part de là, le 28 mars, et l'on franchit la route Justinienne.

Ses constatations faites, d'Estimauville rédige un procès-verbal²³, absolument en faveur de la requête beauceronne. Aux raisons données par les gens, il **en** ajoute de nouvelles et, finalement, fixe une répartition des travaux où les habitants de la route Justinienne appartenant à la seigneurie Jolliet et la seigneurie de Lauzon ont la plus large part. Le pont de la rivière du Bras restait cependant en communs frais entre tous les habitants. Entre temps, par acte du 27 mars 1812, devant les notaires Walsh et Verreau, les gens de la Beauce convenaient entre eux de souscrire, à raison de 2 chelins et 6 sols par habitant, une somme de \$400.00 qui serait remise, comme leur contribution finale, aux habitants de Jolliet et de Lauzon²⁴.

Ceux qui se trouvaient à subir, en vertu de ces dispositions, des obligations et des charges nouvelles ne manquèrent pas de protester. Avant d'être homologué, le 30 avril 1812, le procès-verbal du grand-voyer subit une opposition légale très forte devant la cour des Plaidoyers communs, à Québec. On réussit à y faire disparaître quelques points particuliers ; mais la répartition générale des travaux fut maintenue.

C'est la dernière fois, semble-t-il, qu'il soit fait mention de la route Justinienne comme telle, dans les documents officiels. Le principe est désormais établi que les Beaucerons ne soient plus obligés à l'entretien

de cette voie commune de sortie et qu'après en avoir porté le fardeau pendant tant d'années, ils en soient déchargés, à mesure que la région intermédiaire s'organise et se développe. Les précisions nous manquent pour indiquer à quel rythme s'est opéré cet affranchissement et à quel moment il s'est complété. À partir de 1855, avec la création d'une municipalité, le Conseil de la paroisse Sainte-Marie devenait responsable des chemins et ponts de sa juridiction : or, nulle part, dans les procès-verbaux de ce conseil, il n'est question de la route Justinienne. De plus en plus, elle avait pris le régime des routes régionales ordinaires.

LA ROUTE INTERNATIONALE

Ce que nous avons vu précédemment, concernant les communications de Sainte-Marie avec Québec, nous laisse cependant présumer que, vers la même époque, au début du régime anglais, on avait déjà dans la Nouvelle-Beauce des chemins au moins ébauchés. Mais, pour donner là-dessus des précisions, les documents manquent totalement, du moins pour Sainte-Marie.

Pendant plusieurs années, faute de colons établis sur une section du parcours, il n'y eut pas de chemin carrossable tout le long, entre cette paroisse et celle de Saint-Joseph : sur les confins des deux paroisses, les terres ne trouvaient pas preneurs, n'étant guère attirantes. Mais, en 1766, l'abbé Jean-Marie Verreau nous laisse toutefois penser que les choses sont un peu changées, quand il prétend que, résidant à Sainte-Marie plutôt qu'à Saint-Joseph, « le curé aura quatre lieues de mauvais chemins de moins pour aller à confesse »²⁵. Et il ajoute, à titre d'appréciation : « En général les habitants de la Beauce négligent beaucoup leurs chemins et les curés courent risque de leur vie »...

En donnant par contrat des concessions à ses censitaires, un seigneur leur imposait toujours l'obligation d'ouvrir leur chemin de front, de l'entretenir ensuite convenablement et de contribuer à l'établissement de routes de sortie. Le seigneur indiquait lui-même, avec un arpenteur, au besoin, le tracé des nouveaux chemins. Il y allait ensuite de l'intérêt de toute la seigneurie que la clause des chemins fût exécutée ponctuellement. Des inspecteurs de chemins et des sous-voyers étaient là pour le rappeler aux négligents.

Prolongeant le premier chemin des seigneurs vers Québec, le chemin principal à travers les seigneuries de la Beauce devait se déployer graduellement sur la rive droite de la Chaudière, nonobstant les obstacles

qui commençaient à se rencontrer plus nombreux sur le parcours, à Sainte-Marie : affluents considérables, côtes abruptes ou terrains affectés par les débordements de la rivière. Un relevé des contrats de concession dans Sainte-Marie nous révèle qu'il resta des terres non concédées sur ce parcours jusqu'en 1774, et bien sûr qu'il n'en fut pas mieux plus haut, surtout dans la seigneurie Rigaud de Vaudreuil et sa voisine au sud, Aubin de l'Isle.

Mais nous avons une preuve que le chemin n'avait pas attendu si tard pour s'établir, et nous la trouvons dans trois procès-verbaux importants de voirie, dressés par le grand-voyer Jean Renaud, du 27 au 30 juillet 1785²⁶. Cette fois-là, à la demande des Beaucerons en général, il fut fait une répartition des ponts et des côtes plus importantes, des modifications au chemin déjà existant, des deux côtés de la rivière Chaudière, dans les trois seigneuries de Rigaud, Saint-Joseph et Sainte-Marie et dans la section de la seigneurie Jolliet rejoignant la route Justinienne.

Or, dans cette grande opération de voirie, intéressante surtout pour chaque paroisse, il est fait allusion au passé :

Il nous a été représenté par Monsieur Gabriel Elzéar Taschereau, Ecuier, Seigneur de Sainte-Marie, Linière, Saint-Joseph et autres lieux, ... que les chemins royaux dans les dites paroisses ont été ci-devant tracés par lui en vertu d'une autorisation de Mr (Joseph-Garpard Chausségros) de Léry, du 20 mars 1771, pour lors Grand Voyer, mais qu'il n'en a jamais été dressé de Procès Verbaux en forme ni fait de répartition des travaux tant pour les chemins que pour les ponts, qui sont considérables par leur nombre, et les inconvénients de la Grande Rivière qui grossit rapidement et inonde les chemins, ponts et terres circonvoisines tout à coup, que la plus grande partie des chemins ont été tracés dans les bois debout ... il se trouve plusieurs endroits à redresser ...

Il y avait donc eu un chemin marqué et construit, tant bien que mal, au moins à partir de 1771, jusqu'aux dernières habitations d'alors. Dans la seigneurie Rigaud, cela ne signifiait presque rien. Et c'est pourquoi, le 3 juillet 1779²⁷, le député grand-voyer Jean-Baptiste Magnan était venu tracer « le dit chemin depuis la paroisse de St-Joseph jusqu'à l'endroit communément appelé la Touffe de Pin ». Ce n'est qu'en 1785 qu'on atteignit la limite sud de la seigneurie, avec la grande opération de voirie dont nous avons parlé plus haut.

Restait encore une seigneurie de six milles de front, la dernière, contenue aujourd'hui dans la paroisse Saint-Georges, côté est : c'était la seigneurie Aubin de l'Isle. Tombée de bonne heure dans une succession, négligée, puis morcelée en trois fiefs distincts, elle accusa un retard sur

les autres, pour la colonisation. Quand Arnold passa par là, en 1775, il y avait bien un établissement quelconque, composé surtout de sauvages abénaquis, avec, peut-être, quelques chasseurs ou coureurs de bois ; rien de bien important, ni surtout de permanent, bien que ce fût un carrefour de rivières jadis relativement stratégique.

On a dit et répété que le site précis s'appelait Sartigan ; mais il est évident, quand on lit attentivement les mémoires du temps, surtout ceux des Bostonnais de l'invasion, que Sartigan était toute la Beauce d'alors. Voici, par exemple, des extraits du journal du capitaine Henry Dearborn ²⁸ :

I will now with my pen follow our main body ; they have now proceeded as far as St. Mary's the middle parish of what is commonly call'd Sattagan (sic) ; here is a very good church, and a pleasant country . . . Our troops proceeded as far as possible ; they followed the river Shodear (sic) down from the first inhabitants about 36 miles, and then turn'd to the Eastward, and left the river, had to pass thro a wood 15 miles where there is no inhabitants, and at this time of the year it is terrible travelling, by reason of its being low swampy land . . .

Les distances que Dearborn essaye de préciser sont près de l'exactitude et les 36 milles qu'il a comptés sont justement la distance actuelle entre la ville de Saint-Georges-Est et l'église de Scott, endroit où débouchait la route Justinienne.

Cependant, pour parler en termes de voie carrossable à travers le territoire de Saint-Georges-Est, il fallait attendre que la colonisation s'en fût confortablement emparée. C'était fait avant 1815, d'après un rapport de Joseph Bouchette sur cette seigneurie ²⁹. Et le chemin, pour une bonne moitié, depuis la ligne de la seigneurie Rigaud en remontant jusqu'à 21 arpents en amont de la rivière Famine, avait été fixé le 8 juillet 1802 ³⁰, par Jean-Thomas Taschereau, député du grand-voyer. Jean-Baptiste d'Estimauville, à la requête du seigneur James-Godfrey Hannah, vint compléter l'opération, le 5 juin 1818 ³¹, jusqu'à la limite sud de la seigneurie Aubin de l'Isle, bien que le parcours fût encore loint d'être tout occupé par des colons.

À la suite de cette seigneurie, se déroulait, comme un long ruban, sur la rive nord-est de la rivière du Loup, affluent de la Chaudière, le canton surnommé plus tard Linière. Patenté seulement en 1852, il avait commencé à s'ouvrir à la colonisation en 1825, sous l'initiative d'Antoine-Charles Taschereau, comme agent des terres. Il comprenait, avec des sinuosités, un parcours de 28 milles de front, atteignant la frontière du

Maine, sur la ligne de partage des eaux, entre le versant de la Chaudière et celui de la Penobscot. Sur ce parcours, on finissait de mesurer exactement 190 lots de 3 acres de front ³².

L'idée de **relier** directement par un chemin la ville de Québec à celle de Boston, en suivant les rivières Chaudières et Kennebec, remontait au lendemain de la Conquête et le lieutenant John Montrésor avait fait, en 1761 ³³, une inspection de ce parcours. Le motif principal était d'améliorer le transport de la poste. Une première requête en ce sens était venue au Gouverneur en Conseil, à Québec, le 5 avril 1769 ³⁴. En 1773, Hugh Finlay, député maître de poste, à Québec, fit lui-même le trajet, pour tracer le plan de la route, souhaitée par nombre de citoyens influents. C'est la guerre de 1775, puis celle de 1812 qui avaient fait surseoir à toute exécution, laissant par contre plus de temps aux établissements pour se rapprocher de la frontière, tant du côté du Maine que de celui du Québec, comme nous l'avons vu plus haut.

Dès la conclusion de la paix, en 1815, le Gouvernement s'occupa de ce chemin. Pour la somme de 250 louis, les Commissaires nommés à cette fin firent couper, par un nommé Ezra Dorman, un chemin de 12 pieds de largeur, les souches rasées au sol, par 25 milles de longueur, dans la ligne la plus droite possible, depuis la dernière terre concédée, près de la rivière du Loup, jusqu'à la hauteur des terres. L'entrepreneur avait du 13 septembre ³⁵ jusqu'au 31 décembre 1815 pour faire ce travail ; et il le fit. Le chemin reprenait alors un ancien sentier déjà utilisé par des commerçants américains, pour amener des bestiaux et certaines denrées au Canada, et qu'ils appelaient pour cela « Drovers' Road », devenu par la suite « Canada Road ».

Du côté canadien, ce sera le « chemin de Kennebec » et le nom s'appliquera finalement à toute la route, jusqu'à la Pointe-Lévy. La paroisse qui s'ouvrira sur ce chemin, en 1871, s'appellera Saint-Côme de Kennebec, bien qu'elle soit située encore loin de la rivière de ce nom.

Faire l'histoire complète de ce chemin, qui progressa concurremment du côté américain comme du côté canadien, constituerait la matière de tout un volume ; et nous n'avons le temps et la place que pour un maigre raccourci.

On s'imagine bien que la tranchée rudimentaire ouverte en pleine forêt, à l'automne de 1815, ne pouvait satisfaire à l'attente ni aux besoins véritables. En 1817, les Commissaires pour les Communications intérieures du Comté de Dorchester faisaient déjà corriger le premier tracé par l'arpenteur Benjamin Écuyer et, l'année suivante, le 9 février 1818,

neuf cultivateurs de Sainte-Marie entreprenaient de faire les travaux de ce nouveau chemin, dans le délai de 8 mois, au prix de 63 louis par mille ³⁶. Le 8 juin 1820, leur ouvrage était terminé, puisqu'ils donnaient quittance à leurs commettants. Le chemin mesurait alors 18 pieds, par 28 milles de longueur. Le 6 mai 1822, lord Dalhousie établissait un port douanier sur le nouveau chemin ³⁷, le consacrant officiellement comme route internationale.

Mais ce n'était pas encore un chemin « roulant » pour des voitures d'été. Il manquait des ponts et autres choses. Ce furent les Américains, comme d'habitude, qui arrivèrent les premiers, avec une bonne route, dans cette course vers la frontière, malgré la libéralité des octrois accordés par le gouvernement canadien, en approchant du but.

Enfin, le 11 septembre 1830 ³⁸, deux voyageurs du Maine, inaugurant la route pour leur compte, arrivaient en voiture à la Pointe--Lévy, après avoir franchi sans encombre les 31 lieues les séparant de la frontière. Et, l'année suivante, selon un témoignage de Joseph Bouchette ³⁹, tout un groupe d'excursionnistes, de Boston et d'ailleurs, vinrent festoyer à Sainte-Marie, chez Antoine-Charles Taschereau, l'énergique promoteur de l'entreprise, du côté canadien.

Par ordre de la Législature provinciale, la jonction du service postal s'opéra à la frontière, dans la seconde moitié de janvier 1833. Et, le 17 décembre 1835 ⁴⁰, un voiturier bien connu de Québec, Samuel Hough, inaugurait un service de diligence, deux fois la semaine, entre Lévis et Skowhegan, Maine, au prix de \$10.00 par passager. En 1842, le service existait encore et permettait le voyage de Québec à Boston en deux jours et demi.

Notons qu'une fois construit, le chemin de Kennebec proprement dit, au-delà de Saint-Georges, devint à son tour un chemin de front à la charge des habitants, là où il y en avait d'établis. Mais il y eut presque toujours des rectifications ou des réparations majeures taxées au trésor provincial. Jusqu'à 1913 inclusivement, on en retrouvera la trace dans les rapports du Ministère de l'Agriculture ou de celui des Travaux publics ; après cette date, dans les rapports du Ministère de la Voirie, nouvellement créé.

On inaugurait timidement une ère nouvelle, un peu partout, dans l'histoire des communications. Des informateurs complaisants nous ont donné à découvrir vraisemblablement la première mention officielle d'automobiles qui aient parcouru en sa totalité le chemin de la Beauce. Ce fut le 24 juillet 1906, que la population régionale, alertée d'avance

par les journaux et les prênes des curés, assista au passage d'une caravane de voitures américaines, dénommée « The Glidden Tour » une sorte de rallye avant le nom. Elles étaient parties de Buffalo, état de New York, au nombre originaire de 72, avec plus de 300 personnes à bord. Après plusieurs étapes déterminées d'avance, qui devaient aboutir au mont Washington, dans le New Hampshire, elles en étaient, ce jour-là, à l'étape de Lévis à Jackman, Maine, distance de 109 milles. La lecture des journaux du temps, qui donnent d'amples détails sur l'événement, permet de corriger une tradition devenue inexacte à mesure que ses témoins vieillissent.

La route Lévis-Jackman (c'était désormais son nom, avant de recevoir le numéro 23 du réseau provincial) fut une des premières routes à devenir « routes nationales », sous le nouveau Ministère de la Voirie, en 1914. Depuis un an déjà ⁴¹, on négociait l'affaire avec toutes les municipalités, responsables jusque là de l'entretien de leur section du chemin. On leur demandait, une fois pour toutes, la contribution uniforme de \$300.00 par mille. Le conseil de la paroisse Sainte-Marie, pour sa part, décida, le 3 novembre 1913, de participer au programme, comme les autres paroisses.

En vertu d'un ordre en conseil du 27 janvier 1914, on commença la même année une grande réfection, qui dura peut-être quatre ans. On achetait des lisières de terrain pour élargir ou redresser, des bancs de gravier pour paver la chaussée. Certaines constructions durent être déplacées. À part quelques travaux spéciaux, comme ceux des ponts, exécutés à l'entreprise par la compagnie O'Connor Brothers, le reste se faisait à la journée, sous la surveillance d'un contremaître général de la Voirie.

Les années ont passé, plus vite que les choses. Les chemins sont cependant de celles qui vieillissent et se détériorent plus rapidement, sous notre climat. Une grande réfection s'est opérée, en 1937, sur la route Lévis-Jackman, plusieurs réfections locales, avant ou depuis cette date. Le *tarvia*, ciment bitumineux, s'est introduit vers 1922, à commencer par les villages, rendant parfois la chaussée plus glissante pour les véhicules automobiles, mais plus stable et plus propre pour tout le monde.

La prise en charge par le Gouvernement des grands chemins publics a soulagé les habitants d'une responsabilité qu'ils ne pouvaient plus supporter individuellement. Mais elle a soumis tout le réseau routier aux

remous de la politique et aux rivalités d'influences de toutes sortes. La route Lévis-Jackman, même si elle s'appelle maintenant la « route du Président Kennedy », n'y a pas été soustraite. Et c'est pourquoi elle attend encore la réalisation de la promesse qui lui a été faite et refaite solennellement, de devenir une autoroute internationale branchée sur la grande artère Trans-Canada.

RÉFÉRENCES

1. Cf. Hare et Provost, *Voirie et peuplement au Canada français—La Nouvelle-Beauce*, Québec, 1965.
2. APC, série B. 66 (1738), fol. 249 (13), pages 98-101.
3. ASQ, carton Polygraphie 5, no 52a.
4. *Census of Canada*, (Ottawa, 1870), vol. IV, page 60.
5. APC, série Q, vol. 1, page 14.
6. *Inventaire des procès-verbaux des grands-voyers*, III, page 202.
7. *Ibidem*, volume VI, page 7.
8. François-Joseph Cugnet était seigneur de Saint-Étienne, fief situé sur la rive ouest de la Chaudière, à commencer à la limite actuelle entre Sainte-Marie et Saint-Maxime ; le premier rang au bord de l'eau fut le premier à s'ouvrir.
9. APQ, Procès-verbaux des grands-voyers, cahier 6, fol. 54ss.
10. *Ibidem*, folio 69.
11. *Ibidem*, folios 72s.
- 12 et 13. APC, série S, Roads and Bridges, Road in Nouvelle Beauce, 1767.
14. Kenneth Roberts, *March to Quebec*, New York, 1942, page 5.
15. *Ibidem*, pages 222, 441, 479, 531, 557.
16. APQ, Procès-verbaux des grands-voyers, cahier 7, fol. 22.
17. Le grand-voyer était l'inspecteur général des chemins dans un district. Cette fonction continua d'exister jusqu'à l'établissement des municipalités de paroisses et de comtés, par une loi du Parlement, en 1845. Le grand-voyer avait des subalternes, en particulier les *sous-voyers*, dont l'existence s'est prolongée jusqu'à nos jours. L'Hon. Gabriel-Elzéar Taschereau tenait sa commission de grand-voyer (18 mars 1794) du gouverneur Dorchester. Sous le régime français, le Roi lui-même nommait à cette fonction.
18. APQ, Procès-verbaux des grands-voyers, cahier 9, folio 8.
19. La seigneurie de Lauzon s'étendait sur le fleuve Saint-Laurent, depuis Lauzon jusqu'à Saint-Nicolas inclusivement ; en profondeur, elle englobait le territoire actuel de Saint-Henri, Saint-Lambert, Saint-Isidore et la plus grande partie de Saint-Anselme.

20. La seigneurie Jolliet se trouvait surtout sur les deux rives de la rivière Etchemin, en arrière de la seigneurie de Lauzon ; du côté ouest, elle se prolongeait jusqu'à la rivière Chaudière, où elle faisait pendant à la seigneurie Saint-Étienne, sur la rive opposée, et comblait l'espace séparant la seigneurie de Lauzon de la seigneurie Taschereau ou Sainte-Marie.
21. APQ, Procès-verbaux des grands-voyers, cahier 9, folio 164.
22. APQ, pièce détachée.
23. APQ, Procès-verbaux des grands-voyers, cahier 14, folio 189.
24. *Ibidem*.
25. AAQ, cartable Sainte-Marie I.
26. APC, série S, Roads and Bridges.
27. *Ibidem*.
28. Dans Kenneth Roberts, *March to Quebec*, page 141.
29. *Description topographique du Bas-Canada*, Londres, 1815, page 521.
30. APQ, Procès-verbaux des grands-voyers, cahier 12, ff. 88ss.
31. *Ibidem*, cahier 15, ff. 95ss.
32. APQ, Rapport du 16 septembre 1825, arpenteur Jean-Pierre Proux, et plan du 27 déc. (Département des Terres et Forêts).
33. Roberts, *March to Quebec*, pp. 5 à 24.
34. APC, série S, Roads and Bridges.
35. AJB, greffe de John Walsh.
36. AJQ, greffe de Joseph Planté.
37. APC, série S.
38. D'après le *Quebec Mercury*.
39. *Topographical Dictionary*... Londres, 1832 (à l'article *Kennebec Road*).
40. *Gazette de Québec*, 7 décembre 1835.
41. Province de Québec, Conseil Exécutif, ordre no 104, 25 janvier 1913.

CHAPITRE XXX

Le service postal

La poste fait partie des communications extérieures de toute localité tant soit peu organisée. C'est un service public dont l'ampleur et la complexité sont aujourd'hui prodigieuses. Le transport du courrier « par faveur » des voyageurs ou par messagers privés a précédé un peu partout, naturellement, l'institution d'un système postal officiel.

En Nouvelle-France, il semble qu'on ait eu un premier postillon attiré dans la personne de Pierre Dasilva dit Portugais, citoyen de Québec, à qui l'intendant Jacques Raudot confia, le 23 décembre 1705¹, une commission de messenger, pour transporter, entre Québec et Montréal, le courrier du gouverneur et de l'intendant, avec la permission de prendre aussi celui que des particuliers voudraient lui confier. On ne parle pas de la fréquence ni de la rapidité de ces transports, effectués alors en canot ; mais la rétribution pour chaque lettre était nettement spécifiée.

Au début du régime anglais et jusqu'à la guerre d'indépendance américaine, durant l'enfance d'un système postal officiel, il fut souvent question d'améliorer et surtout d'abrégier les communications entre Québec, capitale du Canada, et New York, métropole de la Nouvelle-Angleterre. On était encore forcé de faire le détour par Montréal, le lac Champlain et Albany, avec les retards apportés à la navigation sur ce parcours par les intempéries. Aussi bien, les marchands et notables de Québec, en demandant au Gouverneur, le 5 avril 1769², l'ouverture d'une route « depuis Sartigan sur la rivière Chaudière, jusqu'au fort Halifax, sur la rivière Kennebec », donnaient-ils comme raison que le maître des postes souhaitait cette communication, qui lui permettrait de faire circuler ses courriers *express* de Québec à Boston en moins de huit jours, à l'année longue.

Or, ce maître de poste était un jeune écossais progressiste, du nom de Hugh Finlay. En décembre 1772, il était promu « inspecteur des bureaux et des chemins de poste sur l'Amérique du Nord continentale ».

En entreprenant son inspection générale, il voulut commencer par vérifier si un chemin de poste direct entre Québec et la Nouvelle-Angleterre était réalisable. Ayant obtenu l'assentiment du lieutenant-gouverneur Hector-Thoéphilus Cramahé, qui l'aida à lever une souscription à cette fin parmi les Québécois, il exécuta ce voyage de reconnaissance, du 13 au 30 septembre 1773. Et il en a laissé un rapport, muni d'une intéressante carte et intitulé : « Journal from the last settlements on the Chaudiere to the first inhabitant on Kennebec River »³. . . La conclusion du fonctionnaire était très favorable au projet.

Que serait-il arrivé alors, si la révolution américaine et l'invasion du Canada loyaliste n'étaient venues presqu'aussitôt élever une barrière moralement infranchissable entre les Américains et nous ? La Beauce aurait pu se réveiller sur le parcours d'une grande route internationale, avec le service de courriers postaux sûrs et réguliers. Mais la Providence en avait décidé autrement ; et la Couronne d'Angleterre, maîtresse trop longtemps de notre système postal, eut bien soin de faire jeûner par la suite les Canadiens, au gré de ses intérêts ou de ses caprices. On nous donna le service postal au compte-gouttes, calculant avant tout pour qu'il fût lucratif.

C'est le 10 janvier 1832, dans la bouche de Thomas Allen Stayner, « Député-Maître-Général des Postes » à Québec, que nous apprenons enfin l'introduction du service postal dans la Beauce. Cité à la barre de la Chambre⁴, le fonctionnaire anglais révèle qu'à la demande de la population, une nouvelle route postale, de 31 milles, vient de s'ouvrir entre « Québec et Sainte-Marie de la Nouvelle-Beauce, avec un bureau à la dernière place ». En fait, ce bureau avait été établi le 6 octobre 1831, et il devait s'appeler tout simplement « La Beauce », jusqu'au début de notre siècle.

Le courrier de cette nouvelle route postale avait été accordé, par soumission, à Antoine-Charles Taschereau, pour 35 louis d'honoraires annuels. Lui ou son postillon devait faire le voyage une fois la semaine, à une vitesse moyenne de 5 milles à l'heure. Même chose en 1833. Or, les revenus bruts du port des lettres sur cette route postale ne furent que de 16 louis, 15 chelins, 11 deniers, en 1832, et de 11 louis, 4 chelins et 9 deniers, en 1833. Le tarif établi pour les lettres simples était de 4 deniers et demi (7½ cts). La plus ancienne lettre affranchie que nous ayons retracée, venue de Québec à La Beauce, avec une étampe du 7 avril 1832, est une lettre de Michel Clouet, marchand, au curé Villade, de Sainte-Marie⁵.

Mais on constate que, pour longtemps encore, de nombreuses lettres et sans doute des imprimés circulent sans affranchissement, par les mains de *porteurs* bénévoles au détriment de la poste. Celle-ci, par exemple n'accuse aucune recette pour les imprimés, de 1832 à 1834 inclusivement. À ce compte-là, et on s'y attendait peut-être, les débuts du service postal étaient rien moins que lucratifs. Mais on avait l'avenir devant soi, avec de meilleures promesses.

On trouvera intéressant de lire quelques extraits d'un modèle de contrat pour le transport de la poste, tel que nos premiers entrepreneurs de la Beauce ont dû en signer. Le texte a été publié en français, mais évidemment par traduction de l'anglais :

... La route à parcourir dans le transport de la malle sera comme suit... et le dit... s'engage de plus à prendre toutes les précautions pour mettre les sacs de la Malle et leur contenu à l'abri du mauvais temps et des autres dommages.

La vitesse du trajet sera uniforme, autant que la nature des chemins et l'état des saisons le permettront, à une moyenne de milles à l'heure. Le temps pris à échanger les malles dans chaque bureau sur la route ne sera pas de plus de minutes, excepté à...

Tout maître de poste sur la route pourra cependant, sur sa propre responsabilité, retenir pour aussi longtemps qu'il jugera à propos le courrier pour une malle qui sera sur le point d'arriver ou pour toute autre raison qu'il pourra alléguer au chef du Département et l'on tiendra compte de cette détention en constatant tout le temps employé sur la route.

Le dit s'engage de plus, pour le service mentionné ci-dessus, à fournir des hommes sobres, intelligents et honnêtes comme courriers de la malle, qui, ainsi que le dit prêteront le serment de courrier de la malle avant qu'aucune malle ne leur soit confiée... Le dit s'engage à fournir, à chaque courrier ou conducteur employé à son service, une corne de poste qu'il fera jouer plusieurs fois et d'une manière distincte en arrivant à une ville de poste ou en partant, et quelquefois sur la route.

Le dit s'engage à ce que les courriers et conducteurs employés à son service porteront, s'ils en sont requis, un sac pendo à leurs épaules pour y mettre les lettres qu'aucun individu leur offrira sur la route à une distance de milles ou plus du bureau de poste le plus voisin et les remettra au Maître de poste du bureau le plus proche où ils arriveront, indiquant au Maître de poste l'endroit où ces lettres ont été reçues, afin qu'elles soient dûment taxées et mises dans les malles. Et pour empêcher qu'il ne soit frauduleusement transporté aucune lettre, aucun courrier attaché à l'établissement ne se chargera de paquets à transporter sur la route, sans montrer ces paquets au Maître de poste, qui pourra en permettre le transport, s'il croit, après les avoir examinés, qu'ils ne contiennent point de lettres, et qu'ils n'aient point l'effet de retarder ou endommager la malle en aucune manière... Le fait de laisser en arrière un sac ou paquet de la malle qui aura été mis sous les soins du courrier de cette route, exposera l'entrepreneur à une pénalité qui n'excèdera pas , excepté si

le Député-Maître-Général des Postes trouve que cette négligence a été intentionnelle, alors il encourra une amende de ; pareillement si un courrier passe un bureau de poste sur sa route sans y arrêter ou même s'il y arrête sans attendre le temps que le Maître de poste exigera, l'entrepreneur sera sujet à une amende de , et si l'offense se renouvelle, à une amende de ...

Dans sa déposition du 10 janvier 1832, citée plus haut déjà, Thomas Allen Stayner affirme que, par l'ouverture de la route postale de la Nouvelle-Beauce, on a « en contemplation de continuer cette route par le chemin dit de Kennebec jusqu'au territoire américain, dans l'État du Maine, distance d'environ 65 milles ; et elle sera établie, dit-il, de bon printemps, si le Maître général des Postes des États-Unis, à qui j'ai écrit à ce sujet, consent à prolonger sa route de poste environ 50 milles, afin d'opérer une jonction avec la nôtre. Lorsque cette ligne sera ouverte, les citoyens de Québec seront en communication directe par la Poste avec Boston, de 150 milles plus courte que la route actuelle ».

Donnant suite à cette idée du fonctionnaire, un comité spécial de la Chambre, chargé de « s'enquérir s'il ne serait pas expédient d'établir sans délai une communication par la poste entre Québec et Boston... par la Rivière Chaudière et le Chemin de Kennebec », reçoit divers témoignages, à partir du 23 janvier 1833, et fait rapport le 11 février⁶. On a interrogé quelques Québécois et Antoine-Charles Taschereau, déjà maître de poste à Sainte-Marie. De ces témoignages, il ressort que la poste américaine se rend déjà à « La Fourchette » (The Forks), qui est à 42 milles de la frontière, et qu'on se tient prêt à compléter le trajet dès que la poste canadienne parviendra au même but. On sauverait ainsi une centaine de milles sur la route alors utilisée, celle de la frontière de Stanstead, qui exige 8 jours pour le Maine et 9 jours pour le Massachusetts. Par le chemin de Kennebec, « qui est en très bonne condition, même en été », on réduirait les voyages à 3 jours et demi et 5 jours.

Comme question de fait, nous le savons maintenant par ailleurs⁷, un bureau de poste américain venait d'être établi, le 4 janvier 1833, à la frontière canadienne (Canada Line), et le titulaire, du nom d'Elisha Hilton, venait d'en envoyer la nouvelle à Antoine-Charles Taschereau, lui assurant que la poste américaine ne manquerait pas d'être rendue à la hauteur des terres dès le 22 février.

Mais le Député-Maître-Général des Postes canadiennes, qui avait des pouvoirs discrétionnaires, se laissa tirer l'oreille jusqu'à la fin de l'année suivante ; et ce n'est qu'à l'expiration de son premier contrat pour la route postale, le 6 novembre 1834, que Taschereau vit son mandat

étendu, avec terminus à Hilton's, Maine, sur la base de 150 louis par année comme honoraires. On spécifiait dans le contrat : « Depuis le 6 novembre, la malle doit être transportée avec toute la diligence que peut permettre l'état des chemins »⁸. Il est facile, en effet, d'imaginer qu'il pût y avoir des retards, en hiver, sur une trentaine de milles de chemin, pratiquement non entretenus, avant d'atteindre la frontière. Dans ces conditions, le contrat de la poste n'était pas encore trop cher, au prix convenu de \$600. par année, même si le postillon pouvait parfois se compenser en accueillant quelque voyageur dans sa voiture.

Le régime put cependant s'améliorer, à partir du 13 juin 1836, quand il fut pris en charge par Samuel Hough, de Québec, qui faisait fonctionner déjà un service de diligence entre Lévis et Boston⁹. L'entrepreneur se voyait promettre un salaire annuel de 250 louis ; mais il devait fournir au préalable un cautionnement de 500 louis. Les choses étaient prises au sérieux. Et il y avait même des sanctions prévues, entre autres, amende de \$5., s'il passait droit à un bureau de poste, et de \$20., s'il oubliait un sac de courrier, etc.

Le postillon laissait Québec (ou mieux Lévis) les lundis et jeudis, à 3 heures p.m., pour parvenir à la hauteur des terres (distance évaluée à 96 milles) le lendemain, à 4 heures p.m. Il en repartait les mercredis et samedis, à 5 heures p.m., pour rentrer à Québec le lendemain, à 11 heures a.m. Cet horaire suggère, presque à l'évidence, qu'on passait la nuit à Sainte-Marie, dans une direction comme dans l'autre. Il fallait, du reste, prévoir quelques relais, pour le changement des attelages et pour le repos des passagers, que le conducteur de la diligence avait normalement à voiturier.

La tradition, confirmée par certains témoignages, veut que le relais de Sainte-Marie ait été à l'auberge de Pierre Blouin, là où était l'hôtel d'Armand Poulin, qui a brûlé, il n'y a pas si longtemps. La Compagnie Vachon en occupe à présent l'emplacement. Mais il y eut aussi, plus tard, l'auberge ou plutôt la taverne de « la Morin », située au village de Scott actuel, qui faisait partie du territoire de Sainte-Marie.

Ajoutons qu'un embranchement de la route postale de la Beauce fut inauguré le 6 octobre 1836, entre Sainte-Marie et Frampton, où les Irlandais, préférés à bien d'autres, venaient d'obtenir un bureau de poste. Le maître de poste, John Ross, était aussi le postillon attitré. Il devait transporter le courrier à cheval ou à pieds, par un chemin de traverse dont le parcours dans les deux sens prenait cinq heures¹⁰.

La route postale de Québec à Hilton (ainsi appelait-on le bureau de poste d'échange à la frontière) fut, jusqu'à 1841, la seule de son espèce avec les États-Unis, si l'on excepte l'ancienne communication de Montréal à New York, qui était la principale, empruntant alors un tronçon de chemin de fer canadien, puis la navigation par le lac Champlain et la rivière Hudson.

En 1840, Thomas Allen Stayner avait une piètre opinion de la route postale de la Beauce ¹¹ : « Il n'y en a qu'une que, suivant moi, il est nécessaire d'abolir, c'est celle depuis Québec jusqu'à l'État du Maine, par la route de Kennebec ; et pourtant, pour cette route, le Gouvernement peut croire qu'il est nécessaire de la maintenir pour d'autres raisons que celles que donne une simple question de revenu des Postes. Je dois avouer que je suis très en peine de rien décider ou de rien recommander au sujet de cette route ». Le fonctionnaire faisait sans doute allusion aux relations diplomatiques, alors assez tendues, au sujet de la frontière canado-américaine du Maine, objet de friction depuis une vingtaine d'années, relations qui allaient se solder à notre détriment, en 1842, par le honteux traité d'Ashburton-Webster.

Plus explicite encore, le 26 janvier 1841 ¹², Stayner classait la route postale du chemin de Kennebec parmi celles qui opéraient à perte, dans son département. Il en coûtait 250 louis (\$1,000.) par an pour la maintenir. Or, en 1840, elle n'avait rapporté que 20 louis. « Cette communication postale fut établie . . . , disait-il, sur la demande des personnes engagées dans le commerce à Québec, supportée par Lord Gosford, alors Gouverneur général, dans l'espérance qu'elle serait bientôt la principale voie de communication avec Boston, dans les États-Unis, pour les voyageurs comme pour la correspondance. Sur la demande du Député-Maître-Général des Postes, le Bureau Général des Postes des États-Unis étendit deux fois par semaine ses lignes postales jusqu'à la frontière. Cette tentative n'a cependant pas eu les fruits qu'on en attendait, et je suis maintenant porté à croire que ce serait dépenser inutilement le revenu des Postes que de continuer plus longtemps cette route » . . .

Tout porte à croire que le service postal international fut supprimé en fait, de ce côté, peu après le mémoire de Stayner que nous venons de citer, bien que nous n'en ayons pas retracé de preuve explicite avant 1846. Mais nos renseignements sur le côté américain du service ¹³ sont à l'effet que le contrat d'un nommé Moses Hanscom, pour le transport de la poste jusqu'à la frontière canadienne (route postale No 72 du Maine), n'a pas été renouvelé après son expiration, le 3 juin 1841. Du reste, on

n'avait pas attendu cette date pour fermer d'abord les bureaux de poste américains de Canada Line ou Hilton's (1836) et de Jackman (1838). Cependant, il faut ajouter par souci d'intégrité, que cette communication postale revint en usage, du 1er octobre 1852 au 1er avril 1860¹⁴, à raison d'un voyage par semaine.

Toutefois, l'entreprise privée vint à la rescousse du service public, pour un certain temps. Il y avait à Saint-Joseph un homme entreprenant, James Calway, meûnier, marchand et peut-être autre chose, qui ne pouvait aller chercher lui-même son courrier à Sainte-Marie, pour le commerce qu'il exerçait dans la Beauce, avec une succursale au-delà de la frontière du Maine. Il engagea donc Pierre Savoie, ferblantier de Sainte-Marie, le 11 juin 1844¹⁵, pour transporter, au moins deux fois le mois, son courrier et celui de toute autre personne, « depuis Ste-Marie à aller aux lignes provinciales et au-delà d'icelles ». Il recevrait pour cela 5 chelins par voyage, avec en plus le prix du passage des voyageurs, s'il s'en présentait.

Depuis l'ouverture de la route postale de la Beauce, il n'y avait encore qu'un bureau de poste, à Sainte-Marie. Un rapport à la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada, daté du 8 mars 1836¹⁶, souligne qu'on demande d'autres bureaux un peu partout, spécialement à Saint-Henri, Saint-Joseph et Saint-François. Un autre a été demandé le 14 octobre 1835 par les habitants déjà établis sur le chemin de Kennebec, entre Saint-Georges et la frontière. La chose eût été facile, puisque la poste était alors échangée régulièrement avec le Maine et que le postillon passait deux fois la semaine dans les deux directions. Mais le Député-Maître-Général des Postes n'y voyait pas d'utilité ou plutôt de bénéfice, et la Chambre n'y pouvait à peu près rien ; car la poste ne devait passer effectivement du contrôle de la Couronne britannique à celui de la province que le 6 avril 1851.

Ce n'est pas avant l'année 1848, que le *Post Office Directory* donne enfin des bureaux de poste à Saint-Joseph, Saint-François et Saint-Georges. Au lieu de prolonger la route postale déjà existante, qui était desservie deux fois par semaine, on venait d'en constituer une autre, subsidiaire, de Sainte-Marie à Saint-Georges, pour être desservie une fois seulement. Et l'adjudicataire ou entrepreneur de cette route n'était autre que James Calway, qui, depuis 1844, avait continué de faire transporter son courrier à Saint-Joseph. Cette fois, le 4 janvier 1848¹⁷, il décide de résilier l'enga-

gement privé qu'il avait alors avec un nommé Charles Giroux, pour en contracter un autre avec Louis-Charles Taschereau, cultivateur de Sainte-Marie, qui sera désormais le postillon jusqu'à Saint-Georges, en prenant le courrier de Québec à son arrivée à Sainte-Marie, tous les mardis, dans la nuit, pour y revenir tous les jeudis, à midi, avec le courrier dirigé vers le nord. Le maintien de cette route postale, comptée à 36 milles, apportait à James Calway 30 louis par année. Il en remettait à peu près les deux tiers à son engagé.

Depuis le 30 mars 1844, c'est le nommé Joseph-Noël Chassé, notaire, qui avait obtenu de Thomas Allen Stayner le contrat de transport de la poste, de Québec à Frampton, « en passant par Sainte-Marie », deux fois la semaine, au prix de 80 louis par année. Il l'avait donné en sous-contrat à un autre notaire de Sainte-Marie, Alexandre Fleury de la Gorgendière. Mais il n'était pas aisé pour un notaire d'être en même temps courrier postal. Aussi voyons-nous ¹⁸, d'abord, la Gorgendière se décharger, le 12 janvier 1847, des derniers 9 mois de son engagement sur Jean-Baptiste Lacasse, de Sainte-Marguerite, moyennant \$166.50 de dédommagement. Puis, le 4 août suivant, Joseph-Noël Chassé engageait, sans limite de temps, pour \$246. par année, un cultivateur de Sainte-Marie nommé Jean Bilodeau. Ce Bilodeau devait faire un long règne comme postillon.

Le maître de poste de Sainte-Marie vit son mandat pour la route postale renouvelé le 6 avril 1852, pour quatre ans. Moyennant 72 louis par année, prix de sa soumission, il devait couvrir le trajet de 30 milles désormais trois fois par semaine, « en charrette ou en cariole » ¹⁹. Mais il renouvela lui-même son contrat, pour la même période, avec le postillon Jean Bilodeau ²⁰. Avec les mêmes charges et responsabilités, en y ajoutant le transport du courrier jusqu'à Frampton, deux fois la semaine, il lui allouait \$438. par année. Et le postillon devait voiturier gratuitement jusqu'en ville les membres de la famille Chassé et leurs effets jusqu'à concurrence d'un quintal ; mais il lui était interdit de « faire aucun message à Mr. Louis Proulx, prêtre ». Ce notaire Chassé paraît avoir été peu sympathique au clergé !

Finalement, c'est Jean Bilodeau lui-même qui devient responsable du transport du courrier, d'après les documents publics. En 1858, le Maître général des Postes lui a renouvelé son contrat directement, pour quatre ans. La route postale est alors prolongée jusqu'à Saint-François,

une distance totale de 54 milles, à franchir dans les deux sens, trois fois la semaine, pour la somme de \$600., ce qui équivalait à moins de \$4. par voyage. À partir du 1er juin 1861, la course est réduite de 10 milles par le Département, pour la raison que « les malles pour la Beauce (sont) envoyées à la station de St-Henri par chemin de fer »²¹, c'est-à-dire par le Grand Tronc, qui passait à la jonction Carrier d'aujourd'hui. Mais cette expérience ne dura pas plus qu'une année.

À l'expiration du contrat de Bilodeau, le 1er octobre 1862, la route postale passa aux mains de Michel Dugrenier dit Perron, qui offrait la plus basse soumission, soit \$893., cette fois à six voyages par semaine, ce qui était ridiculement bon marché. Le nouveau responsable encourut des sanctions : le 15 mai 1863, amende de \$4. pour avoir été « ivre pendant qu'il était chargé des malles »²² ; puis, dans l'espace de huit jours, du 15 au 23 décembre 1864, trois autres amendes de \$5. chacune, pour ne pas avoir « pourvu à un courrier pour les malles partant de Québec »²³.

Comme on ne badinait pas avec les règlements, Perron fut destitué. En février et mars 1865, Charles L'Heureux occupa la charge temporairement. Puis ce fut un nouveau titulaire, Fabien Beaudoin, qui, parmi 12 soumissionnaires, obtint le contrat de la poste, pour \$998. par année : « Transport entre Québec et Lévis en bateau à vapeur, en été, et en canot ou en sleigh, en hiver, et entre Lévis et St-François en voiture »²⁴.

Il est évident qu'un service postal de cette extension, six fois la semaine, exigeait deux ou plusieurs postillons sur la route. Le responsable avait besoin d'engagés. Et nous avons des preuves que Jean Bilodeau continuait à faire le trajet, alors que le contrat était sous un autre nom. Le 23 novembre 1864²⁵, par exemple, il prenait à louer cinq chevaux et voitures de Charles L'Heureux, cultivateur. Et voici un extrait de la relation d'un voyageur qu'il avait eu l'occasion de voiturier, l'année précédente (traduction)²⁶ :

Ayant décidé de visiter les mines de la Beauce, je pris mes dispositions et, traversant sur le bateau-passeur de la Pointe Lévi avec le postillon de Ste-Marie, puis montant dans sa voiture, je pris la route par un chemin de macadam splendide jusqu'au village de St-Henri... De là nous continuons sur la grande route ordinaire du district, qui n'est pas macadamisée mais en très bonne condition... A Ste-Marie, je laissai le postillon Bilodeau, en lui payant un dollar et demi pour les trente milles. Je m'arrêtai pour la nuit chez Blouin, une auberge fort confortable, particulièrement propre et bien tenue, avec un petit jardin tout plein de dahlias et d'autres fleurs. Ma note pour le souper, le coucher et le déjeuner ne se monta qu'à soixante cents.

Les successeurs de Fabien Beaudoin, comme entrepreneurs de la route postale, furent deux autres citoyens de Sainte-Marie : Charles Lacroix, à partir du 1^{er} septembre 1867, à \$1,690. par année ; Louis Barbeau, à partir du 1^{er} octobre 1871, à \$1,449. par année, toujours par le jeu des soumissions, qui parvenait à réduire les prix.

Le contrat avec Louis Barbeau devait expirer le 1^{er} octobre 1875. En fait, il fut prolongé d'au moins six mois, au même tarif. Mais, désormais, le chemin de fer Lévis et Kennebec était le candidat prioritaire au transport de la poste. C'est en fonction de ce nouveau service qu'on établit à Scott le bureau de poste *Jobin*, le 1^{er} juillet 1875, et le bureau *Bisson*, à l'extrémité sud-est de Sainte-Marie, le 1^{er} novembre suivant. Il survint toutefois des difficultés à propos du service postal ferroviaire²¹, sans compter que l'hiver de 1875-76 soumit le jeune chemin de fer à une rude épreuve, provoquant de longs arrêts de circulation. Le Grand Tronc lui-même dut suspendre ses trains postaux à cause de la neige.

En conséquence, le Département des Postes recourut à un courrier suppléant, en voiture, pour assurer comme d'habitude une livraison postale chaque jour, quand le chemin de fer manquait. Ce fut, à partir de 1876, un nommé A. (Antoine ?) Gagné ; durant l'année se terminant le 30 juin 1877, il recevait \$864. pour 2 mois et 10 jours de voyages, de Québec à Saint-Joseph, 45 milles, ainsi que \$152. pour 19 voyages de Québec au bureau Jobin. D'autre part, le Lévis et Kennebec, payé au pro-rata des services effectués, encaissait \$1,869.40 pour 15 mois et 15 jours de service, interrompus le 20 janvier 1877²⁸. Cette date insolite laisse présumer une autre suspension de la circulation hivernale du chemin de fer. Combien de temps cette dictature du climat a-t-elle imposé l'alternance du service postal ? Nous ne saurions dire.

Le chemin de fer, de toute façon, ne pouvait conduire le courrier plus loin que le terminus de sa ligne. C'est pourquoi, durant l'année d'exercice 1876-77, après l'expiration du contrat de Louis Barbeau, qui conduisait la poste de Québec à Saint-François, nous voyons un nommé Michael Cahill venir au devant du courrier, d'abord à Scott, puis à Sainte-Marie, puis à Saint-Joseph, à mesure, sans doute, que le Lévis et Kennebec prolongeait son service. Cet irlandais bien connu de Saint-Georges avait déjà depuis un certain temps le contrat de la poste depuis Saint-François jusqu'à la frontière ; il ne faisait donc qu'allonger un peu son trajet.

« Ayant réglé le cas, assez intéressant tout de même, du transport de la poste de Québec à Sainte-Marie, cette porte d'entrée de toute la Beauce et au delà, il nous reste à considérer le cas des maîtres de poste locaux. S'il est arrivé, au début, que le titulaire des deux fonctions fût le même, affaire de favoritisme, ce régime ne s'est pas perpétué. La distribution locale du courrier exigeait non seulement la résidence, mais la présence presque ininterrompue au bureau de poste. Bien sûr qu'il était impossible de régler efficacement les heures d'ouverture : les clients pouvaient se présenter à toute heure, aux caprices de leurs allées et venues d'affaires ou de promenade. Il n'y a pas encore si longtemps, avant l'établissement des routes rurales, on devait ouvrir le bureau de poste le dimanche, pour servir les gens des rangs.

Les anciens maîtres de poste, remarque-t-on dans les rapports officiels, étaient souvent des notaires ou des marchands, professions assez stables pour garder les titulaires à leur résidence et susceptibles de profiter des contacts provoqués par la venue d'une clientèle supplémentaire. Sans compter que les émoluments de la poste ne pouvaient que servir d'appoint à un autre revenu principal. De plus, les notaires et marchands avaient normalement l'instruction minimum requise par les règlements, en plus du cautionnement et du serment d'office.

Nous avons déjà signalé la modicité des recettes du bureau de poste de la Beauce, dans les premières années. Or, le maître de poste n'avait qu'une commission de 20% environ, avec une allocation de 4% pour la papeterie. La première année (1832), il ne lui revint que \$14.30 ; en 1842, on obtenait \$19.60, ce qui ne représentait pas beaucoup de progrès.

Antoine-Charles Taschereau, premier maître de poste, en même temps que premier entrepreneur de la route postale, avait un tenancier engagé pour servir le bureau de poste, le notaire Jean-Joseph Rény, et même un assistant ou suppléant, Édouard L'Écuyer²⁹. Mais les maîtres de poste en étaient sur ce point à leur corps défendant. « Il ne leur est rien accordé pour le salaire des commis, loyer de bureau et autres dépenses accessoires », révèle-t-on dans un rapport à la Chambre³⁰ ; mais on explique, avec une pointe d'humour, qu'il y avait des compensations :

Un Maître de Poste dans la campagne est placé de manière à exercer généralement une influence considérable, à cause des nombreuses occasions qu'il a d'obliger ses voisins. Il reçoit les lettres plus tôt et peut écrire plus tard qu'aucune autre personne ; et ces avantages sont considérables pour des hommes d'affaires, comme le sont la plupart de tous les Maîtres de Postes de la campagne ; pour ne rien dire de cet autre avantage moins honorable de savoir avec

qui les autres hommes d'affaires qui l'environnent entretiennent leurs correspondances.

Avec ce système de dédommagement, on peut présumer que le bureau de poste a changé de site, en cours d'existence, peut-être aussi souvent que de tenancier. À l'aide de divers recueils statistiques, nous avons tenté de reconstituer la série des maîtres de poste à « La Beauce », c'est-à-dire à Sainte-Marie. Le nom primitif du bureau n'est disparu des listes qu'en janvier 1903, malgré une protestation formelle du curé, l'abbé Joseph-Édouard Feultaut, auprès du Département des Postes. Voici donc la liste chronologique (imparfaite) de nos maîtres de poste, depuis le début :

Antoine-Charles Taschereau,	du 6 octobre 1831 au 14 juillet 1836
Louis-Romuald Fortier,	du 14 juillet 1836 au 6 octobre 1841
Thomas Plante (ou Planté),	du 6 octobre 1841 au 30 mars 1844
Joseph-Noël Chassé,	du 30 mars 1844 à 1851
François Bilodeau,	de 1851 à (?) 1855
Georges Louis,	de (?) 1855 à (?) 1859
Jean-Baptiste Bonneville,	de (?) 1859 à juillet 1871
Mlle (?) Caroline Bonneville,	de juillet 1871 à (?) 1902
Mme Adélaïde Bonneville (épouse d'Alfred Pelletier),	de (?) 1902 à 1929
Arthur Dupuis,	de 1929 à ...

Les autres bureaux de poste ouverts dans Sainte-Marie ont eu pareillement leurs tenanciers. Le bureau de poste *Jobin*, devenu *Scott-Jonction* en octobre 1883, n'a pas eu d'autres titulaire jusqu'à 1902, que Georges Garon ; un autre bureau de poste s'est ouvert à Scott, avant janvier 1896, avec *Saint-Maxime* comme dénomination et Georges Carrier comme tenancier. Au bureau du trou de la Bisson, dont l'existence a connu des éclipses, depuis son ouverture, en 1875, jusqu'à sa fermeture définitive, avant 1911, on a vu successivement les maîtres de poste suivants : François Hamanne, R.-M. Patterson, Joseph Turgeon et Louis Hébert, forgeron, le père de l'abbé Léonidas Hébert, né à cet endroit et ordonné à l'Enfant-Jésus, après le détachement de cette paroisse. Ajoutons que le bureau de poste nommé *Beauce-Jonction* s'ouvrit dès le 2 janvier 1888, chez Vital Bilodeau.

De mémoire d'homme, l'ancien bureau de poste de Sainte-Marie n'a pas logé ailleurs que chez Alfred Pelletier, c'est-à-dire dans l'édifice actuel de la Banque de Nouvelle Écosse, et cela avait été la même chose à la génération précédente, celle du notaire Jean-Baptiste Bonneville.

Auparavant, nous pouvons supposer que le bureau de poste ne devait pas être bien loin de l'église, le principal rendez-vous paroissial. D'ailleurs, le Ministère des Postes en était venu à payer le loyer du local qu'il jugeait approprié.

Mais, à la mort de Mme Pelletier, le bail étant expiré, se posa le problème d'un local plus adéquat. C'est alors que le député de Beauce au fédéral, Édouard Lacroix, obtint pour sa paroisse natale la faveur d'un édifice spécial comme bureau de poste et logement d'un gardien. Pour sa construction, on annonçait, le 20 février 1929, l'inscription de \$20,000. au budget fédéral, et ce durant une période de grande dépression. Mais cela ne s'était pas effectué sans interventions ni jeu d'influences.

Entre le 1er et le 16 février 1928, à la suite de deux annonces au prône du dimanche, Eugène Rhéaume et surtout son fils Raoul, encore étudiant au Collège, avaient sollicité les paroissiens, à domicile ou à la salle publique, pour obtenir des signatures représentant au moins 3,000 pétitionnaires, condition pour obtenir un édifice du fédéral. Les corps publics avaient signé en bloc ; les Frères, les Sœurs et leurs pensionnaires s'ajoutèrent pour totaliser 1,380 signatures, un véritable raz-de-marée. En ajoutant les populations de Saint-Elzéar et de Saint-Sylvestre, dont le courrier arrêtaît ou passait par Sainte-Marie, on pouvait estimer à environ 6,000 âmes la population desservie par le bureau de poste local, chose qu'un ingénieur du gouvernement vint vérifier sur place, le 31 mars 1928, après que la requête des intéressés eût fait son chemin jusqu'au Ministre des Postes, Pierre-Jean Veniot.

Restait à déterminer l'emplacement. Des terrains étaient encore vacants, depuis la conflagration de 1926. Dorvigny Miville-Déchêne aurait bien voulu vendre l'emplacement de son ancien magasin, avenue du Collège. Le curé et les marguilliers, d'autre part, étaient menacés de voir s'ouvrir un garage sur la place de l'église, côté de la rivière, par un citoyen qui avait pris option sur partie de l'emplacement de l'ancien magasin d'Alphonse Dallaire. Et la population, d'emblée, préférait conserver le bureau de poste près de l'église.

Comme le gouvernement optait pour le même site, mais ne voulait avoir affaire qu'à un seul vendeur, il fut réglé, le 14 juillet 1929, par délibération des marguilliers, que la fabrique achèterait d'Alphonse Dallaire 60 pieds de front par 80 de profondeur, au prix fort de \$3,600. et revendrait au gouvernement, pour le prix de \$4,000. la superficie de 90 pieds par 80 qu'on réclamait. Ainsi, on évitait la calamité d'un garage et on n'entamait pas trop le terrain de la fabrique autour de l'église.

En attendant le nouvel édifice, il fallut héberger temporairement le bureau de poste d'abord dans la maison neuve de M. Alonzo Bilodeau, coiffeur puis marchand ; ensuite, tout simplement, dans la salle publique, en vertu d'une résolution du conseil municipal du village, le 29 avril 1930. Sans pouvoir donner le jour précis, nous savons que le bureau de poste neuf s'inaugura la même année. Quelque temps après, on installa une horloge extérieure dans le fronton de l'édifice et, le 5 septembre 1936, le conseil du village votait des félicitations au député Édouard Lacroix, pour avoir obtenu ce complément décoratif et utilitaire à son bureau de poste.

Le drapeau canadien continue de flotter, jour après jour, sur cet édifice, grâce au soin du gardien, M. Joseph Poulin, un vétéran de la guerre. Plus récemment, l'instauration du transport postal par camions a contraint d'ajouter au bureau de poste un pavillon, sur le coin sud, après la cession d'une nouvelle portion de terrain par la fabrique.

Quelques mots, en terminant, sur le service de la poste rurale, qui mérite d'être mentionné, sans fournir matière à un chapitre spécial. Nous en avons trouvé le premier signalement dans les prônes du curé, qui, le 16 janvier 1916, annonçait un appel d'offres pour la première route rurale, soit le rang Saint-Gabriel, la route Jacob, dans Beauce-Jonction, et le retour par le grand rang nord-est jusqu'à l'église, ou, plus précisément, au bureau de poste. C'est M. Thomas Grenier qui fut le premier postillon et, comme tel, est devenu un personnage de folklore, pourrions-nous dire. Aussi, est-ce avec profit que nous recourons à un reportage publié avec son concours, dans *Le Guide* du 8 mars 1960.

C'était durant la première grande guerre et, le député de Beauce, Henri-Séverin Béland, étant prisonnier en Allemagne, c'est l'honorable Albert Sévigny, député de Dorchester, qui fit obtenir le contrat à M. Grenier. Le salaire était alors établi à \$450. par année, pour un trajet d'environ 25 milles, six fois par semaine. Au retour du Dr Béland, il y eut cependant une augmentation de \$250. au traitement.

Les clients n'avaient rien à payer, sinon le prix d'une boîte postale conventionnelle, vendue par le département. Plusieurs tardèrent cependant à en faire les frais. Au début, il n'y avait, paraît-il, que trois abonnés aux journaux : MM. Charles Chassé, Joseph Turcotte et Mme Arthur Grenier.

En 1937, pour desservir plus de citoyens, on divisa la route rurale en deux : la première, se limitant au grand rang, jusqu'à Beauce-Jonction, des deux côtés de la Chaudière ; la seconde desservant les rangs Saint-Gabriel, Saint-Louis, 4ème et 3ème rangs : ce fut — et c'est encore — la route numéro 2. Mais il y a, depuis plusieurs années déjà, quatre routes rurales, rayonnant autour du bureau de poste de Sainte-Marie. Et, alors que les journaux sont maintenant distribués par des porteurs aux résidents du village, ceux des routes rurales les reçoivent encore par les facteurs ou postillons.

M. Thomas Grenier a cédé la place à son fils Édouard en 1950, après avoir voyagé tout ce temps-là, sans presque jamais faillir, par toutes les températures imaginables, n'hésitant pas à faire la course en raquettes — ses trois fils assumant leur partie du trajet —, quand l'hiver avait rendu les chemins impassables aux voitures. Il a usé plusieurs chevaux à la besogne et s'est trouvé auteur ou témoin d'une foule d'aventures épiques, tristes, édifiantes ou comiques, dont le récit pourrait rivaliser avec les fameux recueils du Dr Edmond Grigon : *En guettant les ours et Quarante ans sur le bout du banc...*

RÉFÉRENCES

1. APQ, Ordonnances des Intendants..., cahier 1.
2. APC, Série S, Chemins et Ponts.
3. APC, Haldimand Papers, Br. Museum, Add. MSS. 21, 686, pages 47 à 54 ; publié à tirage limité, sous le titre plus général : *Journal kept by Hugh Finlay, Surveyor of the Post Roads on the Continent of North America, during his Survey of the Post Offices between Falmouth and Casco Bay in the Province of Massachusetts and Savannah in Georgia, begun the 13th Sepr. 1773 and ended 26th June 1774, Brooklynn, 1867.*
4. *Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada pour 1831-32*, vol. 41, App. PP.
5. FSM, Papiers Villade.
6. *Journaux de la Chambre... pour 1832-33*, vol. 42, pages 311, 395, 550.
7. Archives Nationales, Washington ; Records of the Post Office Department.
8. *Journaux de la Chambre... pour 1835-36*, vol. 45, Appendice GG.
- 9 et 10. *Journaux de la Chambre... pour 1846*, Appendice F.
- 11 et 12. *Journaux de la Chambre... pour 1846*, Appendice F.
13. Archives Nationales, Washington, Records of the Post Office Department.
14. *Journaux de la Chambre... pour 1861*, Documents de la Session, no 1.
15. AJB, greffe du notaire J.-N. Chassé.
16. *Journaux de la Chambre... pour 1835-36*, Appendice GG.

17. AJB, greffe du notaire J.-N. Chassé.
18. AJB, deux actes du notaire Thomas-Jacques Taschereau.
19. *Journaux de la Chambre . . . pour 1854-55*, Appendice F.
20. AJQ, greffe du notaire Antoine Cauchy, 4 sept. 1852.
21. *Journaux de la Chambre . . . pour 1862*, Documents de la Session, no 1.
22. *Idem*, pour 1863, Documents de la Session, no 1.
- 23 et 24. *Idem*, pour 1865, Documents de la Session, no 2.
25. AJB, greffe du not. J.-N. Chassé.
26. William James Anderson : *The Valley of the Chaudiere, its scenery and Gold fields*, Québec, 1872, pages 12 et 13.
27. *Journaux de la Chambre . . . pour 1877*, Documents de la Session.
28. *Idem*, pour 1878.
29. *Idem*, pour 1836, Second rapport du Comité spécial . . . 8 mars 1836.
30. *Idem*, pour 1846, Appendice F.

Le chemin de fer "Lévis et Kennebec"

Le premier chemin de fer du Canada, long d'environ 16 milles, reliant Saint-Jean à Laprairie, en face de Montréal, avait reçu son incorporation en 1832¹, sous le nom de « Compagnie du Chemin à Lisses de Champlain et du St-Laurent ». Comme ce nom le laisse soupçonner, c'était un chemin à rails de bois avec lisses de fer clouées par-dessus.

Suivant cet exemple, à la session de 1835-36, cinq projets de voies semblables s'offrirent à l'étude de l'Assemblée législative du Bas-Canada et, parmi eux, le projet d'une ligne pour relier la Pointe-Lévi à la frontière du Maine, où elle ferait sa jonction avec une autre voie venue d'un port de l'Atlantique, du côté américain.

C'était le résultat d'une action concertée, mais provoquée d'abord par la législature du Maine, dès le 10 mars 1835, et par la venue de deux délégués de cet état à Québec, en juillet suivant. Assemblée publique, requête à lord Aylmer, gouverneur du Canada, reconnaissances des trajets possibles, tant du côté américain, par un colonel S. H. Long, que du côté canadien, par le capitaine P. Yule, des ingénieurs de l'armée : tels furent les préliminaires du projet de loi, présenté en Chambre, au mois de novembre, par un groupe de Québécois, décidés à assumer les risques de l'entreprise. Ils étaient 30, dont 13 de noms français, entre autres Étienne Parent, l'éditeur du journal *Le Canadien*. Ils n'en rédigèrent pas moins leur requête en anglais, le 6 novembre, à l'adresse du nouveau gouverneur, lord Gosford².

Pendant que le projet prenait de la consistance, en faveur du trajet préféré par les ingénieurs, à savoir le long de la rivière du Loup et du chemin de Kennebec, les tenants du trajet par la rivière Arnold et le lac Mégantic tentaient de lui faire échec ; on était naturellement en rivalité. Un peu plus loin, dans cette direction, le *St. Francis Courier*, journal de Sherbrooke, faisait des gorges chaudes sur la part qui reviendrait aux

Québécois dans cette entreprise notoirement américaine³. C'est vraisemblablement de cette source, en tout cas, c'est dans cette tournure d'esprit, que parut à Québec, sous l'anonymat, un pamphlet satyrique en vers anglais, avec en exergue cette parodie de Virgile : *Timeo Mainotos et dona ferentes . . . et Britannos ridentes*⁴.

Quoi qu'il en soit, après avoir été soumis à l'étude d'un comité spécial, qui fit comparaître plusieurs experts, après avoir été accepté par les deux chambres du Bas-Canada, mais réservé par le Gouverneur, « pour la signification du bon plaisir de Sa majesté sur icelui », le bill du chemin à lisses fut sanctionné par le Roi, en Angleterre, le 19 août 1836, et promulgué à Québec par lord Gosford, dans une proclamation spéciale du 29 octobre suivant⁵. Il avait pour titre : « Acte pour pourvoir à la construction et à l'entretien d'un chemin à lisses, à partir du fleuve Saint-Laurent, à aller jusqu'à la ligne provinciale »⁶. Le capital autorisé était de 40,000 actions de \$50. chacune, au total maximum de deux millions. Les ingénieurs calculaient alors qu'il y aurait à faire 90 à 100 milles de voie, au prix de \$20,000. par mille, équipement compris.

La rivalité dont nous parlions à l'instant fut sans doute une des raisons qui firent surseoir à la réalisation de l'ambitieux projet, du côté canadien. Mais il ne faut pas oublier les facteurs politiques et sociaux qui contribuèrent à l'étouffer, à peine sorti de l'œuf. Les troubles de 1837-38, en secouant violemment le pays laissèrent dans leur sillage des ruines économiques et matérielles de nature à déconcerter les plus belles entreprises.

Du côté américain, le projet rencontra des obstacles analogues. D'abord une rivalité entre les ports de mer susceptibles de servir de terminus, soit Portland, Wiscasset et Belfast. Ce dernier l'emporta théoriquement, à la législature du Maine, en obtenant une charte pour le « Belfast and Quebec Railroad », en 1836. Cette année-là, écrit un auteur du pays⁷, le Maine éprouvait pour les chemins de fer un de ces phénomènes psychologiques appelés familièrement *booms* (engouements), qui se manifestent par la spéculation aveugle en immeubles, l'abus effréné du **crédit, dans une** ambiance d'optimisme artificiel. Précédé par celui des canaux et des grandes routes, dans les années d'avant, le *boom* des chemins de fer précipita la ruine financière de la république voisine. En 1837, plusieurs états de la fédération se réveillèrent dans la banqueroute. **Ce fut une** grande panique, où, de tous les projets en cours, les moins **désastreux** étaient ceux pour lesquels on n'avait encore rien fait de

concret. Ce fut assez pour sceller le sort de celui dont nous venons de parler.

La charte du Belfast and Quebec Railroad fut renouvelée dans le Maine en 1845, mais sans plus de résultat, par manque d'encouragement de la part des citoyens de Québec. Malgré la convocation d'une assemblée la même année⁸, à un endroit non identifié, les gens du district intéressé ne répondirent pas aux exhortations du promoteur Siméon Larochelle, un industriel progressiste de Saint-Anselme, Dorchester, en faveur « de ce projet, qui resta à l'état embryonnaire » une seconde fois.

Après ces échecs, Québec se fit damer le pion par Montréal. Ce n'était pas la première fois ; ce ne devait pas être la dernière ! La capitale perdait déjà son rang de métropole économique. Une voie de chemin de fer internationale fut commencée en 1846, sous le nom de « Atlantic and St. Lawrence », pour la section américaine, à partir de Portland, et de « St. Lawrence and Atlantic », pour la section canadienne, à partir de Montréal en passant par Sherbrooke. En juillet 1853, les deux tronçons se rejoignaient à la frontière, un peu à l'est du canton de Stanstead. La ligne entière fut aussitôt englobée dans le réseau du Grand Tronc.

En prévision de cette réalisation, qui fut un succès sans précédent, la « Compagnie de Chemin de Fer de Québec et Richmond » réussit à se faire incorporer en 1850⁹, puis vint se raccorder, en 1854, et se fusionner peu après avec la compagnie du Grand Tronc. Ainsi s'effectuait, quoique par voie indirecte, la première liaison ferroviaire entre les États-Unis et la ville de Québec, ou, pour mieux dire, une gare terminale encore assez distante, puisqu'elle était placée à l'ouest de la rivière Chaudière, non loin de son confluent avec le Saint-Laurent. L'extension jusqu'à Lévis, en face de Québec, ne devait se faire que plusieurs années après, sous l'égide du Grand Tronc.

Mais ces développements ferroviaires autour de leur région, loin de satisfaire les habitants de Beauce et de Dorchester, étaient plutôt de nature à leur inspirer l'ambition de s'en pourvoir eux-mêmes. *L'Abeille*, journal du Petit Séminaire de Québec, publiait, le 22 décembre 1853, cet entrefilet : « Il a paru dans les journaux un avis public (*Le Journal de Québec* en avait parlé le 5 novembre et *Le Canadien*, le 21 décembre) annonçant qu'on se propose de demander au prochain parlement une charte pour la construction d'un chemin de fer entre Québec et le Maine, par la vallée de la rivière Chaudière, avec un embranchement dans la vallée de l'Etchemin ». C'est dans ce sens qu'on voit une requête présentée le 14 et le 16 juin 1854, respectivement, au Conseil législatif et à l'Assem-

blée, par « Jean-Thomas Taschereau et autres de la cité de Québec »¹⁰. La présence de Taschereau en tête des signataires de la requête, bien qu'il fût résident à Québec, indique que des intérêts de la Beauce s'y trouvaient exprimés.

Les procédures en parlement, après une dissolution précipitée des Chambres, le 22 juin 1854, durent être reprises en entier, à la session suivante, inaugurée le 5 septembre. On présenta de nouveau la requête en Chambre, le 16 octobre, et François Lemieux, député de Lévis, pilota le bill, qui reçut finalement la sanction du Gouverneur, le 30 mai 1855, sous le titre de « Compagnie de Chemin de Fer de Québec, Chaudière, Maine et Portland »¹¹. Parmi les seize membres constitués nommément en corporation, outre Jean-Thomas Taschereau et les trois députés de Lévis, Beauce et Dorchester, François Lemieux, Dunbar Ross et Barthélémy Pouliot, il y avait le personnage déjà signalé de Siméon Laroche et quatre citoyens de Sainte-Marie : Elzéar-Henri Duchesnay, Jean-Pierre Proux, Olivier Perrault et le notaire Thomas-Jacques Taschereau. Le capital initial était limité à 500,000 louis, avec faculté de l'augmenter au besoin de 400,000.

Cependant nous ne trouvons plus de trace par la suite de cette présomptueuse compagnie, à forte prédominance régionale et canadienne-française. Il y a tout de même ceci, que, le 29 mai 1856, la municipalité de Sainte-Marie **de Beauce** faisait lire en Chambre une résolution « demandant qu'aucune garantie ultérieure ne soit accordée à la Compagnie du Chemin de Fer du Grand Tronc »¹². Il pouvait y avoir là-dedans un geste défensif, un plaidoyer *pro domo* en faveur du projet de la Beauce.

Dix autres années ne s'étaient pas écoulées, que la législature du Canada accordait une troisième charte à un groupe de huit citoyens, dont deux ministres du Parlement, tous de noms anglais, sauf Henri-Elzéar Taschereau, seigneur de Sainte-Marie et député de Beauce depuis 1861. Cette charte, sanctionnée le 30 juin 1864¹³, s'intitulait : Acte pour incorporer « la Compagnie du Chemin de Fer de la Vallée de la Chaudière ». Avec un capital autorisé de \$1,000,000., réparti en 20,000 actions, la Compagnie se proposait de construire une voie ferrée depuis la ligne du Grand Tronc, derrière Lévis, « à travers les paroisses de Saint-Henri, St-Isidore, Ste-Marie, St-Joseph, St-François, St-Georges et le village de Linière ; et de là jusqu'à la ligne provinciale, dans les townships de Marlow ou Metgermette, au point que les directeurs de la dite compagnie jugeront expédient ».

Encore une fois, cette compagnie, dont les véritables intérêts étaient peut-être autres que ceux de construire réellement un tel chemin de fer, ne semble pas avoir effectué d'autre opération, après l'obtention de sa charte. Ou, du moins, elle n'en a pas laissé de traces perceptibles dans les documents publics. Et, comme elle n'avait pas commencé la construction de son chemin de fer dans les deux ans suivant la sanction du bill, ni encore moins terminé ses travaux dans le délai de cinq ans qui lui était accordé, elle se trouvait dès lors déchuë de ses attributions et n'avait plus qu'à passer à l'histoire.

Nous nous sommes trop attardés, peut-être, sur des projets qui ne devaient pas voir le jour. Leur intérêt persiste quand même, par le fait qu'ils ont entretenu, de dix ans en dix ans, la soif d'émancipation des Beaucerons. Et les réalisations qu'on va enfin obtenir avec les compagnies « Lévis et Kennebec » et « Québec Central » n'apparaîtront point comme une sorte de génération spontanée dans notre histoire.

Après la Confédération, la nouvelle législature provinciale de Québec consacra une grande partie de la session de 1868-69 à des lois sur les chemins de fer ou, plus exactement, sur des « chemins à rails de bois ». On s'était laissé gagner un peu partout, depuis quelque temps, par les prétentions d'un américain remuant et passablement hableur. Ce *survenant*, du nom de Jérôme-B. Hulbert, soi-disant « entrepreneur de chemins de fer, du comté de Lawrence, État de New York », propageait, en effet, l'idée de plusieurs « cheaply-built colonization railways using wooden rails of a type he had invented »¹⁴. Il réussit à faire passer en parlement, en 1869¹⁵, un bill qui garantissait pour une période de 20 ans l'intérêt à 3% sur les sommes déboursées, jusqu'à concurrence de \$5000. par mille de voie complétée avant le 1er juillet 1872, et sur le coût de tous les ponts dépassant 50 verges de longueur.

En conséquence de ce bill, six compagnies furent incorporées à la même date, le 15 avril 1869, pour bâtir suivant le système de Hulbert, entre autres le « Lévis et Kennebec » et le « Sherbrooke, Eastern Townships and Kennebec » (futur Québec Central)¹⁶. Nous reviendrons plus loin à ce dernier chemin, qui, dans sa charte même, visait à rejoindre le Lévis et Kennebec quelque part au bord de la rivière Chaudière. Cette fois, les conjonctures faisaient présager une réussite.

Les directeurs du Lévis et Kennebec furent d'abord : l'hon. Joseph-Goderic Blanchet, président, député de Lévis ; George-Benson Hall, vice-

président ; Édouard Demers, secrétaire-trésorier ; l'hon. Alexandre-René Chaussegros de Léry, seigneur de Saint-François de Beauce ; Christian-Henry Pozer, de Saint-Georges, député de Beauce ; François-Xavier Lemieux, Louis-Philippe Demers et Jacques Jobin, de Lévis ; Michaël Cahill, de Saint-Georges ; Gabriel-Narcisse-Achille Fortier, de Sainte-Marie ; enfin Louis-Napoléon Larochelle, de Saint-Anselme, qui deviendrait bientôt député de Dorchester, à la place de l'hon. Hector Langevin, en 1871.

Le dernier nommé des directeurs était le fils et le digne continuateur du grand industriel dont nous avons parlé précédemment. Et il faut dire qu'il fit tout en son pouvoir pour avancer le projet, soit auprès du gouvernement, soit dans le bureau de direction de la Compagnie, soit dans la construction même du Lévis et Kennebec. Il en fut réellement le créateur, aux dépens de sa fortune et de ses efforts inlassables. C'est grâce à lui si les comtés de Beauce et de Dorchester ont pu jouir de cette voie ferrée, de Lévis à Scott-Jonction (28 milles) dès 1875, et jusqu'à la rivière Doyon, à Saint-Joseph (43 milles et demi), en juillet 1876.

Le premier souci de la Compagnie fut de faire souscrire des actions. Elle avait le pouvoir de capitaliser jusqu'à \$3,000,000., en actions de \$10., payables en autant de versements échelonnés. Les directeurs n'étaient pas en mesure de suffire à eux seuls, même s'ils donnaient l'exemple, en y allant plus largement de leurs écus.

Après avoir fait de la publicité dans les journaux, ils firent annoncer au prône, par les curés de tout le district intéressé, qu'il y aurait une assemblée populaire au chef-lieu de Saint-Joseph, le lundi, 12 septembre 1870, à 11 heures du matin. « Plusieurs directeurs y étaient présents... L'hon. J.-G. Blanchet, C.-H. Pozer, écuyer, M.P., et autres messieurs y ont fait des discours. Un grand nombre de personnes ont fait enregistrer leurs noms dans le livre des souscriptions »¹⁷.

Une loi générale en vigueur pour les entreprises ferroviaires autorisait les municipalités à souscrire du capital et même à émettre à cette fin des débetures. C'est ce que fit la ville de Lévis, en souscrivant peu après \$50,000. de débetures, qui, une fois négociées, laissèrent \$42,500. de capital. La municipalité de Saint-Anselme y mit \$12,000., sur lesquels toutefois elle était redevable de \$4,000. à Louis-Napoléon Larochelle et quelques autres. Dès le 20 septembre 1870, donc huit jours après l'assemblée de Saint-Joseph, le conseil municipal de Sainte-Marie votait une souscription de \$10,000. (mille actions) au fonds social de la « Compagnie du chemin à lisses de Lévis à Kénébec », à condition que le

terminus du dit chemin soit à Lévis, qu'il traverse la municipalité de Sainte-Marie, près du village, au premier rang nord-est, mais assez près des côteaux pour éviter les plus hautes eaux du printemps. On devait émettre des débentures à cette fin ; mais les procès-verbaux du conseil local ne parlent plus de cette affaire.

D'après un tableau dressé plus tard ¹⁸, il y eut aussi des souscriptions individuelles pour le montant nominal de \$69,690. Mais il n'est pas facile de savoir quelle proportion des actions vendues a réellement été payée. La *Gazette Officielle de Québec* publiait l'appel du premier versement de \$1. par action pour le 15 novembre 1870, d'autres pour les mois de février, mars et avril 1871. Et cela a dû continuer, normalement, jusqu'au 16 juillet 1872. Mais le recours contre les souscripteurs particuliers n'était pas facile et plusieurs, semble-t-il, n'avaient pas encore versé un sou, lorsque, à partir du 1er octobre 1872, la Compagnie inscrivait toute une série de poursuites ¹⁹ contre plusieurs citoyens de la Beauce, souscripteurs de parts sociales, qui n'avaient pas répondu aux appels pour les versements. Pour quelques réclamations, la Compagnie obtint jugement ; plusieurs autres traînèrent en longueur et ne furent retirées que le 1er mars 1883, après un arrangement pour les frais.

Le second souci de la Compagnie fut d'acquérir les terrains nécessaires pour ses installations. En plus de la voie proprement dite, 66 pieds de largeur, il y avait les emplacements des gares et *dépôts* de matériel. Pour ménager ses fonds liquides, la Compagnie donnait, en paiement du prix convenu, le plus possible de ses actions de \$10. Les cessionnaires obtenaient un beau document bien en forme et l'espoir de quelque dividende, un jour . . .

Mais ce premier atout fut vite discrédité. De Saint-Henri à Sainte-Marie, soit 24 milles de parcours, c'est Laroche qui dut lui-même, « les propriétaires refusant de transiger avec la compagnie » ²⁰, acheter le droit de passage, moyennant des billets signés de sa main pour un total de \$6,000. Et, malgré cela, on affronta des problèmes.

Un nommé Joseph Cloutier, qui avait sa terre en front de la Chaudière, dans la seigneurie Jolliet, n'eut pas plus tôt vu les entrepreneurs et travailleurs envahir sa propriété, qu'il déposa une action en dommage de \$1,000. en Cour Supérieure, le 6 octobre 1871 ²¹, alléguant que la Compagnie était responsable des voies de fait de ses mandataires et n'avait pas procédé selon les termes de sa charte. Le procès, toutefois, resta en suspens jusqu'au 13 octobre 1873, où la Cour accorda au demandeur retrait de sa plainte sans aucuns frais. C'était le premier cas,