UNE VUE RETROSPECTIVE DU DEVELOPPEMENT DES COMMUNICATIONS DANS LE HAUT DE LA VALLEE DU SAINT-JEAN AU XIX IEME SIECLE

par **Georges Sirois**

Durant le Régime français, le fleuve Saint-Jean, vu son réseau hydrographique, joua un rôle important dans les communications. En effet, même si la vallée du Madawaska[1] n'avait pas suffisamment d'attrait pour être colonisée, elle mettait en contact les Acadiens avec les habitants des basses terres du Saint-Laurent.

On ne saurait sous-estimer l'importance de la région comme voie de communication. Il n'est donc pas étonnant qu'après la Conquête en 1760, les nouveaux seigneurs anglais firent des démarches en vue d'améliorer cette route[2] de pénétration.

Route du Portage

Il est certain que la colonisation du Haut de la vallée Saint-Jean par les Acadiens en 1785 amena progressivement le gouvernement du Nouveau-Brunswick a améliorer ce chemin colonial. Ce fut le cas en 1816, lorsque la Législature[3] décida de prolonger son réseau routier jusqu'au fief du Madawaska. Pourtant, aussi tard que 1832, ce lien de communication n'est en réalité, selon l'historien Kingsford[4], qu'une piste raboteuse.

Dans une lettre datée de Trois-Rivières, le 12 avril 1847, l'arpenteur canadien J.-P. Bureau décrivit le chemin du Portage en ces termes:

> Il est peut être à propos de vous informer que le chemin du Portage qui commence à la Rivière-du-Loup suit une direction sud-est; traverse la Rivière-du-Loup à une petite distance au-dessus du village, et continue dans la même direction jusqu'à la Rivière-Verte, distance d'environ huit ou neuf milles, et qu'il y a des établissements sur presque toute cette route; que delà le chemin incline un peu plus à l'est, jusqu'à la Rivière St-François . . . en générale cette partie du chemin est assez planche, mais que de là au lac, c'est une montée et descente presque continuelle . . . ce chemin est bon et assez bien entretenu à même les revenus perçus au Pont de Péage sur la Rivière-Verte . . . Le trajet du lac se fait en hiver sur glace, et en été en canot; il y a même un "horse boat" qui voyage de là au Dégelée. Il y a aussi un chemin qui fait le tour du lac, mais on me dit qu'il n'a jamais été achevé, et qu'il y a des endroits bien mauvais. La Rivière Madawaska . . . est navigable par chalans et des canots seulement dans ce moment ci, mais qui le serait pour des bateaux de plus grandes dimensions à l'aide seulement de trois ou quatre écluses. . . Les habitations sont généralement construites sur le bord de la rivière, ou auprès du chemin qui passe à l'ouest de la rivière et qui arrive au Petit Sault. . . Le Petit Sault est un joli poste, où il se fait des affaires considérables; il ne peut qu'augmenter vu que c'est là où le chemin de communication avec le Nouveau-Brunswick se joint au chemin de Madawaska.

L'amélioration de la route n'est pas vitale pour les deux colonies. A cet égard, les approvisionnements (en provenance du Canada) coûtent cher aux Acadiens de la vallée. Il est clair que le territoire du Madawaska risquerait de demeurer sous-développé si son avenir dépendait uniquement de la question de voirie. On jette donc les yeux sur la possibilité de canaliser les grandes rivières. Cependant, avant d'entrer dans cette étude, il est préférable de voir un domaine peu examiné encore de nos jours par nos historiens: la naissance du télégraphe.

"British American Electric Telegraph"

Qui aurait pu prédire en 1846 au Madawaska que certains capitalistes du Bas-Canada envisageaient de faire passer sur son territoire cette nouvelle invention que fut le télégraphe. L'ampleur du phénomène était difficilement perceptible par cette collectivité dont la préoccupation majeure demeurait l'agriculture.

Or, dans le mémoire soumis au Gouverneur Général en décembre 1846, les dirigeants[5] du "Board of Trade" de Montréal songent sérieusement à la construction d'une ligne télégraphique entre cette ville et Halifax. Le rapport[6] prévoit l'utilisation de la route postale pour mener à bonne fin l'opération. Ces entrepreneurs estiment à £ 55 par mille le coût de l'installation d'un fil.

Le projet intéresse aussi les citoyens[7] de Québec puisqu'une réquisition provenant d'eux demande au maire Stuart de convoquer une réunion à cet effet. L'assemblée[8] publique aura lieu le jeudi 7 janvier à l'hôtel de ville. On évalue, dans le milieu des affaires, à £ 21,500 le coût de sa construction. L'entreprise donnerait aux marchands de cette ville[9] trente six heures d'avance sur Montréal et les Etats-Unis concernant les nouvelles européennes.

Parmi les initiateurs[10] du projet, on remarque plusieurs Canadiens-Français dont l'Honorable René Edouard Caron et Louis Massue ainsi que les députés Jean Chabot, Joseph Cauchon, P. O. Chauveau.

La réunion eut lieu et les résolutions[11] suivantes furent adoptées:

1 — Que les relations politiques et commerciales qui existe entre le Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande, avec le Canada, ont rendu de la plus grande importance pour tous, le moyen prompt et sûr de correspondre entre-eux.

2 — Que la ligne de steamers pour le transport de la malle royale de Liverpool à Halifax, a toujours apporté pendant les dernières années, les nouvelles les plus récentes du Royaume Uni et d'Europe, ce qui continuera probablement de se faire, Halifax étant le port de ce continent le plus rapproché de

la Grande Bretagne et d'Irlande et ouvert dans toutes les saisons de l'année.

3 — Que l'établissement d'une ligne de télégraphe électrique d'Halifax à Québec et prolongée sur tout le Canada, donnerait la partie la plus importante des nouvelles apportées par la dite ligne de steamers plusieurs jours d'avance sur ce que l'on ne pourrait recevoir par tout autre voie.

4 — Que l'établissement d'une pareille ligne sur le chemin de Poste du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, ou par tout autre route sur le territoire britannique qu'on trouvera la plus convenable; la distance étant de six cents milles. Cette ligne peut être installée pour le coût de pas plus de £ 25,000.

5 — Que le coût de la part de Québec à la ligne provinciale du Nouveau-Brunswick est estimé à £ 6,500.

6 — Qu'il soit formé une compagnie de fonds souscrit et que des livres de souscription soient £ 6,500 à être divisé en 650 parts de 10 chaque, un versement de £ 2 par part devant être payé au moyen de la souscription et personne n'aura droit de prendre plus de 20 parts avant l'expiration d'un mois du moment de l'ouverture des livres.

7 — Qu'il soit nommé un comité de cinq membres pour mettre à effet la précédente résolution, et que le dit comité consiste en . . .

8 — Que ..... directeur, soit requis d'agir comme trésorier jusqu'à la nomination de directeurs.

9 — Que les dits directeurs prendront les mesures aussitôt que possible, propres à fixer définitivement la ligne, à se procurer les bois nécessaires, et à pourvoir à tout ce qui peut contribuer à l'établissement de la dite ligne télégraphique électrique qui devra être en opération à la saison prochaine.

10 — Qu'aussitôt que 400 parts auront été prises, une assemblée des actionnaires aura lieu pour nommer des directeurs avec plein pouvoir d'agir dans l'intérêt des actionnaires, et qu'une députation soit envoyée si elle devient nécessaire, au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse, pour y activer la formation de compagnies semblables et que des requêtes soient soumises à la Législature par un acte d'incorporation d'après des termes que les Directeurs pourront dicter comme les plus avantageux aux actionnaires.

Lors de la réunion du 19 janvier à Québec, les actionnaires[12] décidèrent unanimement que le nom de la compagnie serait **"British American Electric Telegraph"**[13]. On en profita dès lors pour nommer les directeurs[14] de l'entreprise. Ce furent: P. Langevin, junior, l'honorable R. E. Caron, H. J. Noad, C. Wurtelle, le capitaine Boxer, John Jones, James Tibbets, l'hon. W. Walker et John Gilmour.

Plusieurs chemins furent explorés et proposés par les promoteurs du projet dont celui du Madawaska[15].

Distances entre Québec et Fredericton

	milles
De Québec à la Riv.-du-Loup	114
De Riv.-du-Loup à Témiscouata	36
De Témiscouata au Dégelé	18½
Du Dégelé aux Petites Chutes	26
Des Petites Chutes aux Grandes Chutes	38
Des Grandes Chutes à la rivière Aristook	18
De la rivière Aristook à Woodstock	57
De Woodstock à Fredericton	59
	366½

Par la route de Témiscouata, le chemin court le long de la ligne américaine sur la rive est de la rivière Saint-Jean, l'espace de 35½ milles entre les Petites et les Grandes Chutes.

Des établissements autour des moulins à scie, sur la Rivière-du-Loup au Fort Ingall sur le lac Témiscouata, il y a 6 maisons. — 34 milles.

Au fort Ingall, on compte six maisons outre les casernes. — 18 milles

Du Dégelé aux Petites Chutes on compte environ 8 maisons, presque toutes fermées jusqu'aux Petites Chutes. — 26 milles

Des Petites Chutes aux Grandes Chutes, établissements denses sur les deux rives du Saint-Jean.

Toutefois dans son rapport daté du 3 février 1847, la section de Québec préconisait que la ligne télégraphique[16] passe par la voie Metis (via Campbellton et Dalhousie) plutôt que par celle du Madawaska. On stipulait plusieurs raisons pour sacrifier la route à travers le portage du Témiscouata. En effet, on prétendait que ce parcours jusqu'à Woodstock n'était pas économiquement viable à cause du peu de densité de population ainsi que par l'inutilité de cette voie pour les commerçants de bois. D'ailleurs, en cas d'agression américaine, la ligne ne pourrait être protégée.

Il est évident que la proximité de la frontière américaine fut, à l'origine, néfaste au développement des communications dans le haut de la vallée Saint-Jean. Malheureusement les marchands et commerçants de bois de la région ne pouvaient rien faire pour modifier cette situation.

Au début de mars, les actionnaires d'Halifax[17] se prononcent en faveur de la voie Métis. On estima à £ 4,000 le coût d'installation télégraphique sur le territoire de la Nouvelle-Ecosse.

En avril, c'est le tour des citoyens du Nouveau-Brunswick à se pencher sur cette question. Dès lors, la Législature[18] vote une subvention de £ 2500 à la Compagnie.

Pourtant, cette ligne télégraphique qui devait être construite dans l'espace d'une année connaîtra une

évolution lente. A cause d'un manque de fonds, le gouvernement[19] du Canada fut obligé de souscrire £ 500 en juin 1849 pour son achèvement jusqu'à Rivière-du-Loup. De plus, les actionnaires de la compagnie, lors d'une réunion tenue à Québec[20] le 23 août 1850 décidèrent, en vue de sauver de l'argent, de faire passer la ligne par la vallée du Saint-Jean.

Dans cette perspective, la venue de cette voie de communication dans la région apparait, chez l'Acadien, comme un créateur d'emploi temporaire. C'est durant l'hiver[21] de 1851 que furent installés, au Madawaska, sous la direction d'un dénommé Torney, les poteaux télégraphiques.

L'ouverture de la ligne[22] Halifax-Québec aura lieu le 19 septembre 1851. Tout porte à croire qu'aucun bureau de la compagnie ne fut ouvert dans la communauté brayonne. De plus, durant la première année des opérations, la section de Woodstock à Québec obtenait une subvention de £ 500 du gouvernement du Nouveau-Brunswick à cause d'un manque d'affaires.

Projet de canalisation dans le comté de Victoria.

Depuis le début du XIXième siècle on s'est rendu compte que la canalisation des rivières entrainait une diminution des coûts de transport. Or l'expansion économique du Nouveau-Brunswick et le désir de ses citoyens de faire plus d'échanges avec le Canada rendirent nécessaire l'amélioration des communications entre les deux colonies. Il est incontestable que le gouvernement de la Province, et l'entreprise privée, éprouvèrent la nécessité de canaliser certains affluents du fleuve Saint-Jean.

Cette initiative répondait plus aux préoccupations économiques des Acadiens du Madawaska. Dans l'esprit de ces derniers un tel système de transport était indispensable à l'expansion agricole et aurait mis fin à la disparité des coûts entre la région et Rivière-du-Loup.

Dès 1845, le Nouveau-Brunswick visant à protéger ses intérêts dans le commerce du bois contre le Maine se fait le promoteur de la construction d'un canal[23] à Grand-Sault en vue d'unir par voie navigable les eaux du Haut avec celles du Bas du fleuve Saint-Jean. A la fin de septembre, le capitaine Renwick de la "Royal Engineer" soumet au gouvernement de sa Majesté son rapport. Toutefois un pareil changement ne peut s'effectuer, à ce moment, à cause de problèmes techniques majeurs et d'un manque de ressources financières.

Or cet effort en vue de promouvoir la canalisation du Madawaska fut poursuivi par des "Canayens". Il y a là raison de croire que les gens du Bas Saint-Laurent appréciaient davantage la réalisation d'un tel projet que leurs compatriotes Brayons.

En effet, un phénomène d'une telle ampleur ne laissa pas indifférent les citoyens de Trois-Pistoles, Ile-Verte et de Rivière-du-Loup. Le 15 février 1849, on se réunit à la salle paroissiale de l'Ile-Verte. Cette assemblée, sous la présidence de Louis Bertrand, tira son importance dans la série de résolutions qu'elle adopta.

Ces résolutions[24] préparées par un comité de notables se lisaient comme suit:

> (no 5) Que la Rivière-du-Loup, sur les limites des comtés de Rimouski et Kamouraska, par sa position géographique, ses rapports constants et directs avec le Nouveau-Brunswick et le territoire de Madawaska, dont partie est dans le comté de Rimouski son port si facile à améliorer, la rivière flottable pour toute espèce de bois à une distance considérable, son commerce et l'accroissement rapide de sa population, a droit d'attendre de l'exécutif qu'on prenne en considération sa juste réclamation en y fixant le chef-lieu du nouveau district.
>
> (no 7) Qu'il est déjà à la connaissance de cette assemblée et du pays en général, que l'intention du gouvernement du Nouveau-Brunswick, afin d'étendre ses relations commerciales, est d'ouvrir une communication intérieure par la vapeur entre la Baie de Fundy et le Saint-Laurent, par le moyen de la Rivière Saint-Jean, le lac Témiscouata, et par un chemin à lices jusqu'à la Rivière-du-Loup. Cette ligne étant la plus courte et la seule ouverte aujourd'hui, et qu'il est impossible de pratiquer un chemin passable plus à l'ouest de la dite ligne sans passer sur le territoire américain.
>
> (no 8) Que le projet de communication ci-dessus est un moyen de faire établir et défricher rapidement les terres riches et fertiles qui bordent le lac Témiscouata et le chemin y conduisant, et sur lesquelles il y a déjà des établissements très considérables et une population de plusieurs centaines d'âmes. Cette population étant toute maintenant dans le comté de Rimouski mais devant faire à l'avenir irrévocablement partie du comté de Témiscouata.

Un examen plus attentif de la situation nous permet de dégager qu'un mouvement[25] d'opposition s'organise par ailleurs dans le comté de Rimouski à ce sujet. Il appert que la canalisation du haut de la Saint-Jean n'est pas aussi économiquement rentable qu'on le laisse croire.

> . . . . le commerce languissant de la Rivière-du-Loup et de Madawaska, a diminué des trois quarts depuis que les troupes de Sa Majesté ont été rappelées, que le débouché qui conduit de la dite Rivière-du-Loup à Madawaska n'est presque plus nécessaire à leur commerce. . . (26)

Devrait-on mettre fin au projet? Il est incontestable que le séjour de l'armée britannique au Madawaska avait été une composante majeure de la conjoncture économique de la région. Pendant le conflit frontalier elle avait engendré une demande extraordinaire pour des biens de consommation. A ce point de vue, on peut prétendre que cette présence militaire fut un stimulant à l'économie locale. Toutefois, il serait excessif de croire que l'arrêt des hostilités (par la signature du traité Webster-Ashburton, le 9 août 1842) entre le Maine et le Nouveau-Brunswick mettait fin à l'utilité de canaliser la vallée du Madawaska. Mise à part la période de la guerre d'Aroostook (1838-39) pendant laquelle l'activité du commerce du bois fut forcément restreinte, on peut affirmer que le trafic commercial entre le Canada et la province du Golfe (Nouveau-Brunswick) n'avait jamais cessé de croître.

Ce qui devient évident c'est qu'une attitude favorable envers cette communication devint pour le Brayon[27] l'impératif majeur. L'urgence de réduire les coûts de transport par la création d'un système complet de canaux se fait sentir de plus en plus. Et cela, malgré le faible courant commercial du Madawaska.

Cette grande question d'actualité presse, en 1849, le gouvernement du Nouveau-Brunswick à mettre sur pied un comité[28] en vue d'étudier le débit du fleuve Saint-Jean dans le comté de Victoria. Cette tâche est confiée au capitaine Bent[29] de la "Royal Engineer" et à John Grant du Département des Terres de la Province.

L'optimisme règnait chez les citoyens de Grand-Sault puisqu'en octobre de la même année l'un des leurs confiait à un journaliste du **Gleaner** que l'édification d'un tel système n'entrainerait pas l'investissement de vastes capitaux par la Province.

> . . . With regard to the route from the Grand Falls upwards to the mouth of the little Madawaska River, we believe there was never any doubt about its practicability. Indeed it has already been navigated by the Steamer[30] Madawaska for nearly two seasons, without difficulty, and the principle object to be ascertained will be the expense of making some improvements on the main river and locking the Madawaska. This done, the navigation to the head of the lake is complete, and if the Canadians are not altogether blind to their own interests, they will take care that the portage of some 15 miles to the Trois-Pistoles is disposed of by railroad or canal either at their own expense[31].

Toutefois pour le gouvernement du Nouveau-Brunswick, ce projet de canalisation constitue une aventure pleine de risques. Il est donc normal d'attendre les avis de l'ingénieur avant d'engager des subsides. Bent soumit son rapport à la Législature en automne 1849. L'auteur affirme qu'on peut surmonter l'obstacle majeur c'est-à-dire le manque d'eau durant l'été, par la construction de barrages (réservoirs) aux divers affluents du fleuve Saint-Jean.

> The navigation of the upper St. John has been and continues to be a matter of great importance, especially in consideration of the improved facilities for transit afforded to the lower counties by the completion of railroads now in process of construction.
>
> . . . We assume for the basis of our observation the undeniable fact that during the spring freshet an immense quantity of water is discharged from the lakes on the Upper St. John, which are in truth the great reservoirs that supply the river. It appears reasonable that if a portion of the spring floods could be held back until the summer drought, the waters in the St. John could be kept all the season throught at a height equal to the requirements for navigation. . . Now we proposed that Lake Temiscouata be dammed at the outlet. . .
>
> Between twenty five and thirty years ago, the Alagash, which had its outlet into the River St. John, was diverted from its natural course by a dam erected across its bed, sixty miles from the confluence, whereby the flow of water from the lakes of which it was the outlet was turned into the Penobscot River. This dam was rected by persons interested in lumbering operations, for the purpose of floating logs down the West branch of the Penobscot, when the water showed signs of falling off. The gates in the dam were only raised sufficiently to admit a small proportion of water at a time. . .
>
> . . . A gentleman well acquainted with the Upper country, states that a dam at the mouth of the Madawaska, which is fifteen or twenty miles from lake Temiscouata would give a head of water between six and eight feet perpendicular, extending half the distance; a dam at the mouth of Temiscouata Lake, a head of fifteen feet extending over twenty five miles; a dam at another Lake emptying into Temiscouata, would flow a chain of lakes thirty miles into length, and that a dam at foot of Long Lake would give a very considerable head of water.[32]

TABLEAU I

La quantité d'eau retenue par la construction de barrages (selon Bent & Grant)

	milles carrés	pieds cubes
lac Témiscouata	30	8,368,520,000
lac Touladi	4½	627,264,000
lac Squattec	5⅔	936,594,240
rivière Cabineau	13	4,349,030,400
rivière St-François	7½	2,509,056,000
rivière Baker-Brook	5½	919,987,200
		17,705,451,840

TABLEAU II

Les pertes: par évaporation, filtration et fuite d'eau (selon Bent & Grant)

	pieds cubes
lac Témiscouata	36,680,000
lac Touladi	4,662,000
lac Squattec	6,216,000
rivière Cabineau	13,468,000
rivière St-François	12,540,000
rivière Baker-Brook	10,398,000
	83,964,000

TABLEAU III

Le coût pour la construction de barrages (selon Bent & Grant)

à la décharge du lac Témiscouata	$32,000
barrage à Touladi	5,200
barrage au Squattec	3,600
barrage à Cabineau	9,600
barrage à St-François	3,200
do	1,600
barrage à Baker-Brook	800
do	400
	$56,400

L'optimisme se manifestait dans le rapport Bent. Tous les calculs ne démontraient-ils pas la viabilité économique d'un tel projet? Ainsi en 1850, les promoteurs de cette voie navigable envisageaient à court terme l'édification du nouveau système commercial. D'ailleurs, la Législature[33] du Nouveau-Brunswick avait voté la somme de £ 10,000 (répartie sur 5 ans) pour l'amélioration de la navigation sur le Saint-Jean. De plus, par l'entremise du procureur-général, M. Duncan Wilmot[34] on avait proposé la construction d'un chemin de fer[35] au Portage du Témiscouata. Le bill[36] offrait "la garantie provinciale d'un intérêt de cinq pour cent pendant 15 ans sur £ 50,000 à toute compagnie ou personne qui entreprendrait d'exécuter l'ouvrage".[37]

Ainsi se dessine la nécessité d'une intervention[38] d'entrepreneurs canadiens. C'est pourquoi le 19 janvier se tenait à la Bourse de Québec, une réunion[39] demandant l'intervention de l'Etat.

> That in as much as the Province of New Brunswick have voted 2,000 pounds annually for five years, to improve the navigation from the harbour of St. John to the head of the Lake Temiscouata, it is incumbent on the inhabitants of Canada generally, and the district of Quebec particularly, to call the attention of the Legislature to this important subject.
>
> That the chairman of this meeting be requested to draw out a Petition to be signed as generally as possible, to the Governor in Council, praying that a survey be at once made to take into consideration the practicability of constructing a Railroad or Canal, with estimates of the same.

Quelques auteurs nous ont laissé croire, par leurs témoignages de la viabilité d'un tel projet. Toutefois, les marchands canadiens ne possédaient pas les ressources nécessaires pour la construction du canal. On demanda donc de toute urgence par la voix des députés et journaux, que la Législature du Canada vote les sommes nécessaires en vue d'assumer les frais de l'opération.

> Premièrement l'ouverture de cette communication avec les provinces voisines remplacera en grande partie le chemin de fer projeté, mais visionnaire quant à notre génération, Québec à Halifax, car la communication par la vapeur, durant l'été, sera alors complète depuis le canal Welland jusqu'au village de Windsor, à 40 milles d'Halifax.
>
> Secondement, nos frères du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse importent maintenant la plus grande partie de leurs provisions de viandes et de farines de New York et de Boston, lesquelles étant transportées de Buffalo à ces ports, les canaux des Etats-Unis reçoivent le bénéfice des péages sur ce trafic, leurs navires le fret, leurs marchands les profits, leurs constructeurs, leurs ouvriers et des centaines d'autres l'emploi qui en dérive. Ouvrez cette communication et tout cela nous reviendra.[40]

A ce moment le député Joseph Charles Taché[41] de Rimouski essaie de gagner l'appui de la majorité des députés. En effet, il soumet, à ses collègues, un rapport[42] intitulé **Communications par canal ou chemin de fer entre le Saint-Laurent et le Saint-Jean** dans lequel il démontre la facilité et l'utilité de cette voie communicative.

De là, les intérêts économiques des citoyens du Bas du fleuve servaient à mobiliser ces derniers afin d'élaborer une seconde campagne[43] en faveur du projet. On manifestait ce désir ardent à Fraserville le 20 septembre 1850 et à l'Ile-Verte le 22. Les habitants[44] de la région réclamaient l'intervention de l'honorable William Hamilton Merritt, commissaire en chef des Travaux Publics.

Merritt ne perdit pas de temps. Au début d'octobre, il se rendit au lac Témiscouata. Toutefois, le commissaire arriva à la conclusion qu'il est impossible de construire un canal[45] à travers le Portage, c'est-à-dire, dans un secteur de la voie de communication proposée. Comme presque toujours, en pareille circonstance, c'est la question monétaire qui va constituer l'obstacle à la réalisation du projet. En effet, dans l'esprit de Lord Elgin[46], le gouvernement canadien ne peut, à cause de difficultés financières, se permettre de mener à bonne fin le développement de cette voie communicative.

Dans le contexte économique de l'époque, il faudra attendre une vingtaine d'années avant que les Acadiens du Madawaska éprouvent la nécessité de faire revivre le projet. Pourtant on doit signaler que la population brayonne faisait, à ce moment, compétition avec les promoteurs de chemins de fer (entre le Québec et les provinces maritimes). Ainsi le 17 novembre 1869, eut lieu à Grand-Sault, sous la présidence du shériff A. L. Coombs, une réunion afin de mousser la réalisation de ce système de transport.

> Whereas Quebec and Ontario have become legally engaged in the manufacture of such goods as are required in this Province which have been heritfore imported from the United States and elsewhere, therefore
>
> **Resolved**, that in the opinion of this meeting, it is highly necessary in order that the interest and welfare of the Dominion may be forwarded, that channels of trade be opened up, that the people of this Dominion may have the benefit of commercial intercourse with each other, instead of being obliged to give to the subjects of another government the benefit of their trade.[47]

Cette résolution nous situe cependant au coeur du nationalisme économique. On pourrait croire à première vue que le gouvernement du Dominion serait favorable au projet. La réalité est essentiellement différente. La construction de cette voie navigable n'a pas échappé, hélas, aux fluctuations économiques. Dans les milieux politiques on avait évalué le coût[48] de construction des barrages à $96,000.00 soit plus de 70% de l'estimation du capitaine Bent en 1849. En somme, à cause de cette conjoncture assez peu propice pour l'obtention de fonds, les Brayons soulèvent maintenant la possibilité de la construction d'un chemin de fer.

Ce qui contribua grandement à accélérer le développement économique du Madawaska fut certainement l'avènement de voies ferrées. En ce domaine la région entrait en compétition avec le nord-est de la Province. Dès le commencement, il existait des obstacles majeurs à l'expansion de cette forme de voie de communication.

St. Andrews & Quebec Railway

Les ambitions capitalistes de la classe dirigeante au Nouveau-Brunswick permirent durant l'été 1835, la création d'une association[49] en vue de promouvoir un chemin de fer entre les villes de St. Andrews et de Québec. Toutefois, il faudra attendre jusqu'au 5 octobre pour que les citoyens[50] de St. Andrews se réunissent à **Smith's News Room** et accordent leurs approbations au financement d'une telle entreprise. L'optimisme règne donc chez les initiateurs du projet à cause d'un atout naturel que possède la ville; le port[51] de St. Andrews étant entièrement libre de glace durant l'hiver ce qui facilite les échanges avec la mère-patrie.

Dès décembre, un groupe d'ingénieurs est envoyé au Madawaska[52] dans le but d'explorer une éventuelle route pour le passage du chemin de fer. L'ampleur et l'accélération d'un tel projet peuvent s'expliquer par l'appui que certains entrepreneurs du Bas-Canada lui ont donné. Ces derniers ont amené les Législateurs[53] à adopter le 19 décembre une résolution demandant la construction de cette voie ferrée.

En janvier 1836, une délégation de l'association est envoyée en Grande-Bretagne pour soumettre le projet à la Cour Impériale. Les implications mêmes des promoteurs servirent au plus haut point les intérêts du port de St. Andrews au détriment de celui de Saint-Jean. De là, l'octroi par le gouvernement[54] du Nouveau-Brunswick d'une charte au mois de mars.

En juin, le gouvernement anglais, par l'entremise de l'honorable James Allanshaw[55], envoie, aux actionnaires de la **St. Andrews & Quebec Railway**, une lettre dans laquelle il mentionne que la Couronne consent à octroyer £ 10,000 pour défrayer les dépenses encourues dans les explorations de différentes routes. A cette nouvelle, la Compagnie[56] s'empressa de retenir les services du capitaine Yule. Le moins qu'on puisse dire c'est que ce dernier séjourna au Madawaska[57] durant l'été 1836. Pendant son séjour en terre brayonne il embaucha cinq Acadiens[58] pour lui aider à parcourir le haut de la vallée du Saint-Jean ainsi que la région d'Allegash. On décrivit ainsi, dans un pamphlet[59] de 45 pages le tracé proposé:

> The route as proposed by them crosses over from St. Andrews, on the Bay of Fundy to the valley of the River St. John, near Woodstock, — passes to the east of Mars Hill which was, at one time, marked out as the highlands forming the boundary between the State of Maine and New Brunswick and proceeds to the valley of the Restook thence across the rising ground to the Allagash and the valley of St. John, and up that valley to the Three Hills, in the rear of the River du Sud, which falls into the St. Lawrence thirty miles below Quebec.
>
> The whole distance between St. Andrews and Quebec by this route is estimated at 250 miles. The whole cost is estimated at £ 1,000,000 currency or £ 888,889 sterling. The probable annual income is estimated at £ 151,500.

Ce nouveau-né du transport devait dès le moment de sa conception rencontrer des difficultés insurmontables. En effet, à cette époque la région d'Aroostook faisait partie du territoire en litige entre les gouvernements du Maine et du Nouveau-Brunswick. Le conflit frontalier, dont les origines remontaient au traité de Versailles de 1783, s'en trouvait renforcé par le projet d'établissement de cette voie ferrée. De plus, suivant l'exemple de la Province, des hommes d'affaires américains[60] offrirent à l'étude de la Législature[61] du Maine le projet d'une ligne reliant le port de Belfast (Maine) à Pointe-Lévi au Québec. Dès juillet 1835, deux délégués[62] de cet Etat avaient été envoyés à Québec pour mener à bon terme le trajectoire. Les tenants de cette voie ferrée avaient obtenus du gouvernement[63] du Maine la somme de $5,000.00 pour en faire l'arpentage. Les directeurs de la Compagnie estimaient à un prix moins coûteux ce trajet par rapport à celui du long de la rivière Saint-Jean. Toutefois, pendant que ce projet prenait de la consistance celui de la **St. Andrews & Quebec Railroad** se voyait étouffer par les événements.

Cependant, en 1847, soit cinq ans après la signature du traité[64] d'Ashburton (délimitation des frontières), les actionnaires de la "St. Andrews" décidèrent de remettre le projet en marche. En prévision de sa réalisation, les promoteurs ordonnèrent que la voie soit entièrement construite dans la section britannique[65]. Cette décision fut une marque d'encouragement pour les Acadiens du Madawaska: les gens du district de Victoria répondirent favorablement aux exhortations de la Compagnie par la convocation à Grand-Sault, en février 1851, d'une assemblée[66] populaire en vue de souscrire du capital.

Cependant, en octobre de la même année, le gouvernement[67] du Nouveau-Brunswick accuse les directeurs de la **St. Andrews & Quebec Railroad** d'avoir mal utilisé les fonds publics. Avant d'inscrire une série de poursuites, une commission royale d'enquête sur les agissements de la Compagnie fut établie. Ce fut assez pour sceller le sort de celle-ci.

Malgré cela, le "Montreal Sun"[68] demande en août 1853, l'intervention financière des entrepreneurs canadiens pour la sauver de la banqueroute:

> . . . it says, therefore a railroad from St. Andrews up the valley of St. John, by the Falls, to strike the St. Lawrence at the mouth of du Loup. It urges Maine[69] consumes half a million barrels of imported flour, one third of which is used in eastern lumbering. That this flour now cost $150 to $200 transportation while it could be placed on the ground at the Falls for less than one shilling a barrel by the route proposed and that this with other supplies.

Même si ce projet[70] ne devait pas voir le jour au Madawaska[71], l'intérêt persiste quand même, par le fait qu'il entretenu pendant une quinzaine d'années des espoirs chez les Acadiens de cette région.

Après cet échec le Madawaska se fit damer le pion par le nord-est du Nouveau-Brunswick. A cause de la proximité des frontières américaines, les entrepreneurs[72] préferaient construire le chemin de fer **"Québec-Halifax"** (plus tard, connu sous le nom de **l'Intercolonial**) plus au nord.

New Brunswick Railway (ou Rivière-du-Loup Railway)

Durant la session de 1846, les législateurs accordaient une charte[73] à des citoyens de la Province en vue de la réalisation d'une voie ferrée depuis Edmundston; et de là jusqu'à Woodstock ou Fredericton. Cependant nous ne trouvons plus de trace par la suite de cette présomptueuse compagnie. Vingt-trois années devaient s'écouler avant qu'une deuxième charte soit demandée.

En conséquence, Alexander Gibson[74], commerçant de bois de Nashwaak, fit préparer en 1869, par l'ingénieur H. G. C. Ketchum un prospectus[75] démontrant la viabilité économique d'un chemin de fer entre Rivière-du-Loup et Woodstock. On estima le coût de sa construction à $3,250,000.00. Un bill[76] fut donc introduit par le gouvernement du Nouveau-Brunswick facilitant la réalisation d'une telle ligne ferrovière.

Ce premier chemin de fer, à se rendre dans le nord-ouest de la Province, reçut son incorporation[77] en 1870 sous le nom de **"New Brunswick Land and Railway Co."** Cette ligne fut, au cours de la période 1870-78, prolongée jusqu'à Edmundston de façon à se greffer, un peu plus tard, sur l'**Intercolonial** (à Rivière-du-Loup). C'est le 24 janvier 1872, que le gouvernement[78] du Nouveau-Brunswick signait, avec la Compagnie, une entente visant la réalisation d'un tel projet. M. W. A. Nichols fut donc chargé, par des entrepreneurs, à dépenser les capitaux consacrés à cette construction ferroviaire. L'objectif poursuivi par les promoteurs du projet au Madawaska était de céder gratuitement le passage de la voie ferrée dans le but de diminuer le coût du transport dans la région.

> Cette distance de 59 milles du Saint-Laurent à la Rivière Saint-Jean est le débouché le plus court; il est cependant tellement coûteux que les frais de transport payés, le marchand ne peut donner ses effets qu'à un prix fort élevé.[80]

D'ailleurs le gouvernement néo-brunswickois avait concédé à la Compagnie 380,000 acres de terres boisées dans les comtés de Victoria et Madawaska[81] et plus de 1,750,000 acres à travers la Province.

Mais ce développement ferroviaire[82] loin de satisfaire les habitants Brayons étaient plutôt de nature à leur inspirer des mécontentements.

> Had the building of the railway to Edmundston depended on the aid, or even the good will, of the French inhabitants, it would never had been constructed. In fact, most of them were openly hostile to this attempt to introduce the arts of civilization amongst them, and some of them went so far as to attempt to oppose the building of the line by forcible mean.[83]

Vu que les concessions de réserves forestières à la Compagnie, étaient situées près des établissements ruraux[84], elles entravaient, de ce fait, les progrès de colonisation.

Ainsi, le 17 octobre 1878, lors de l'ouverture du trafic entre Grand-Sault et Edmundston, seul les milieux commerçants manifestent de l'enthousiasme et de l'optimisme envers le chemin de fer. Le parcours ouvert à la circulation était de 39 milles et le trajet se faisait en deux heures et demie (incluant évidemment les arrêts: Saint-Léonard, Grande Rivière, Rivière-Verte, Saint-Basile et Edmundston).

Les Madawaskayens avaient été exploités par les contracteurs du chemin de fer. Citons en exemple une remarque du député Costigan:

> On a offert à un homme qui avait donné gratuitement le droit de passage sur deux lots, et qui plus tard s'aperçut que les contracteurs posaient une voie à travers son grain pour aller à un côteau de gravois du centre de sa terre, $20 pour le dommage et le gravois. Le fermier offrit $20 au contracteur s'il voulait laisser son grain et son gravois tranquilles.
>
> Plus tard en demandant un règlement des dommages faites à sa terre et pour le grain qu'on lui avait ainsi pris de force et contre toute loi, on eut l'impudence de lui dire que s'il parlait trop, il (le contracteur) creuserait son devant de porte, vu qu'il avait là du bon gravois pour lester, et que la loi l'autorisait à aller où il voulait et à prendre ce qu'il lui plairait pour ce merveilleux chemin de fer.[85]

Cette population acadienne éprise par le sentiment de justice[86] et d'équité demandait au gouvernement d'intervenir afin d'assainir le climat de mécontentement envers la Compagnie.

"Temiscouata Railway Co."

A la session parlementaire de 1881, le député du comté de Témiscouata, le conservateur Paul-Etienne Grandbois[87], éprouvant le besoin de situer avantageusement son comté parmi les centres plus développés qui constituaient les sources de ravitaillement, proposait l'adoption du bill 55. Le projet législatif, secondé par le député Burpee (Saint-Jean, N.-B.), avait pour effet de modifier les actes concernant la "New Brunswick Railway". Le but d'une action concertée était de prolonger jusqu'à l'**Intercolonial** la ligne ferroviaire d'Edmundston au fleuve Saint-Laurent.

Du côté québecois, le gouvernement[88] était prêt en 1882 à accorder une subvention de $3,200 par mille au projet d'une ligne pour relier Rivière-du-Loup à la frontière du Nouveau-Brunswick. Un montant total de $240,000 serait alloué à cet effet.

Tels furent les préléminaires du bill, présenté au Parlement et à la Législature (Québec), en 1881-82, par un groupe de députés, décidés à assumer les risques de l'entreprise.

Pendant que ce projet[89] prenait de la consistance en faveur de ce trajet, les tenants d'une communication via la vallée de la rivière Etchemin tentaient en 1884, de lui faire échec. Quoi qu'il en soit, de différents projets de voies (en vue de relier, par une voie plus courte, le Québec aux maritimes) s'offrirent à l'étude des ingénieurs.

> Je (l'abbé J. B. Boulet, curé de la paroisse Saint-Magloire) vois par les journaux que vous (député de Bellechasse) travaillez, vous et vos amis, à la future construction d'un chemin de fer qui devait passer sur la frontière sud des comtés de Dorchester, Bellechasse, Montmagny, l'Islet et Kamouraska. C'est une belle oeuvre patriotique, une heureuse idée, qui aurait dû trouver sa réalisation depuis des années.
>
> Et voilà pourquoi.
>
> En arrière des comtés nommés plus haut, il y a une vallée magnifique, qui se prête admirablement à la construction d'une voie ferrée; il n'y a ni côtes ni rochers. Partant de Metgermette en descendant vers Edmundston, on trouve toujours la plaine unie et fertile. La compagnie qui voudrait y construire un chemin de fer trouverait tous les matériaux sur les lieux. Partout il y a des beaux cèdres, de l'épinette rouge.
>
> Il est impossible de trouver ailleurs de plus

belles terres je suis certain d'après ce que j'ai vu moi-même et ce que j'ai pu visiter avec l'intention d'y diriger la colonisation qu'il n'y a pas de différence entre cette belle vallée de Daaquam et celle de la Beauce.

. . . Le gouvernement devrait avant tout, encourager la compagnie de chemin de fer qui voudrait passer ce pays, qui est une des plus belles parties, sinon la plus belle et la plus fertile de la province de Québec.[90]

Et M. Light[91], ingénieur employé à l'arpentage de certaines routes dans la province de Québec, conclut en faveur d'une ligne combinaison par la vallée de la rivière Etchemin. Quant au rapport de Monsieur Crawford[92], ce défenseur d'une route via Edmundston, il est accusé par le député Blondeau, de Kamouraska, de ne jamais avoir exploré la région du Témiscouata.

Selon toute apparence, c'est le rapport de l'ingénieur Henry O'Sullivan qui aurait le plus influencé le gouvernement fédéral à favoriser la ligne du Témiscouata; cette dernière serait probablement construite par le Pacifique[93] (la Compagnie avait acquis le 1 juillet 1882, la majorité des parts de la "New Brunswick Railway"). Dans son rapport[94], du 4 mars 1885, il mentionne:

En comparant la ligne numéro I (via Edmundston) avec la ligne numéro 3 (Mégantic), je ne puis découvrir le moindre avantage, soit au point de vue national soit au point de vue commercial, qu'on puisse faire valoir en faveur de cette dernière ligne, et au point de vue de l'exécution des travaux je puis dire non seulement d'après l'étude que j'ai faite des plans et des rapports d'exploration, mais aussi d'après la connaissance personnelle que j'ai du pays, pour avoir parcouru les endroits les plus difficiles que ces lignes devront traverser, que l'avantage est en faveur de la ligne par Edmundston."

Face au gouvernement conservateur, Wilfrid Laurier[95] et les membres du parti libéral décidèrent, le 14 juillet, de s'opposer à l'octroi de subsides en faveur de la construction d'un chemin de fer par Edmundston. Le gouvernement du Québec[96] ainsi que les maires des villes de Lévis[97] et d'Halifax[98] s'étaient déclarés, en faveur de la ligne traversant les comtés de Témiscouata et Madawaska tandis que l'administration municipale de Saint-Jean[99] se prononçait pour la ligne de Mégantic (via Sherbrooke).

L'amélioration des communications ferroviaires entre le Québec et le Nouveau-Brunswick prend donc une signification vitale pour les deux provinces. C'est dans le Témiscouata, le Madawaska et le Victoria que les propriétaires des grandes scieries[100] de Saint-Jean désiraient prendre la plus grande partie du bois nécessaire à alimenter leurs vastes établissements; pour le Québec l'abréviation de la distance par une ligne plus

UNE EQUIPE DU TEMISCOUATA A SAINT-JACQUES (vers 1888)

directe effectuerait une économie appréciable dans le transport du charbon venant de la Nouvelle-Ecosse.

Il est certain que les Acadiens appuyaient entièrement le projet et considéraient que l'avenir du Madawaska en dépendait. Comment ce dernier pouvait-il espérer greffer son économie sur celle du fleuve Saint-Laurent et augmenter sa population par l'immigration, si le problème crucial des transports n'était résolu?

A cette date, la question de la construction de ce chemin de fer préoccupe de plus en plus les marchands[101] québecois qui, malheureusement ne disposent cependant pas de ressources suffisantes pour entreprendre une oeuvre aussi importante.

> Maintenant que des moyens faciles de communication ont été établis entre Québec et Edmundston, les représentants de diverses maisons de Québec ont réussi à obtenir des commandes de marchands d'Edmundston et à resaisir un commerce qui, il y a quelques années avait pris la direction de Saint-Jean.

La collaboration de tous les intéressés: gouvernement et capitalistes britanniques, est indispensable. L'Honorable Edward Richard Littleton[102], Baron Hatherton, est l'un de ces entrepreneurs britanniques qui fut l'instigateur financier du chemin de fer reliant Rivière-du-Loup à Edmundston. Cette ligne ferroviaire[103], connue sous le nom de **"Témiscouata Railway Co."**, fut incorporée par un ordre en conseil le 6 octobre 1885.

Cependant nous ne trouvons plus de trace du capital[104] autorisé pour la construction de la voie ferrée et le nombre réparti d'actions. Nous savons, que le gouvernement québecois[105] accorde à la compagnie, le 6 juillet 1888, un subside de 10,000 acres de terre par mille pour une distance de 3 milles (outre les 66 milles déjà subventionnés). Les autorités de la **"Témiscouata Railway"** se proposent de construire la voie ferrée depuis la ligne **Intercolonial** à Rivière-du-Loup[106] à travers les paroisses de Saint-Modeste, Saint-Françoise, Saint-Honoré, Cabano, Notre-Dame-du-Lac, Sainte-Rose du Dégelis, Saint-Jacques et le village d'Edmundston; de là jusqu'à la ligne de la **"New Brunswick Railway"**.

Ce développement ferroviaire commencé en 1886 se poursuivit en 1887.Cela nous amène à signaler que cette nouvelle liaison de Rivière-du-Loup à Edmundston, en supprimant le détour par la Gaspésie offrait aux gens du Canada centre, une ligne 107 de 155 milles plus courte entre Montréal et Saint-Jean. Sur tout le parcours des 81 milles, les rails sont de 3 pouces sur 6 en acier Bessemer.

En juin 1888, plus de 400 hommes furent employés au "ballasting". Quatre locomotives charroyèrent plus de 300 chars de "ballast" par jour. L'une des carrières de sable de la paroisse Saint-Modeste était éclairée par l'électricité[108], afin de permettre aux hommes de travailler jour et nuit. Cependant, vers la fin de ce mois, le nombre de locomotives était de sept et plus de 600 hommes[109] travaillaient au "ballast".

C'est en septembre, qu'eut lieu l'inauguration du chemin[110] de fer Témiscouata. L'ouverture du traffic (prévue pour le 22 août) avait été retardée faute de ligne télégraphique. Sans cette dernière, le gouvernement[111] interdisait à une compagnie de mettre en mouvement plusieurs trains.

Les directeurs[112] (en déc. 1888) de la **"Témiscouata Railway"** furent d'abord: A. R. McDonald, Hector Cameron, Dr Grandbois (député fédéral du comté de Témiscouata), Georges-Honoré Deschênes (député du Témiscouata à la législature québécoise), M. Tarte, Roger Ryan et le docteur Rossignol.

Soutenu par le gouvernement[113] fédéral, la compagnie[114] parut, dès janvier 1889, intéressée à prolonger son chemin de fer [115] à Saint-François de Madawaska.

Les événements avaient singulièrement retardé jusqu'à ce moment les progrès et la prospérité que semblait être en droit d'attendre un village comme celui d'Edmundston. Placé comme chef lieu, entouré d'une région peu fertile, servant d'intermédiaire au commerce du bois avec Saint-Jean, le "Petit-Sault" était à cette époque à portée de communication facile et assez rapprochée avec la capitale de la Province, Fredericton. Au début des années 80, il pouvait légitimement s'attendre à un développement plus ou moins rapide.

Le manque de communication a été le grand obstacle qui a nui à cette époque au développement du Madawaska. De ce fait, cette section du Nouveau-Brunswick, très riche en forêt, rencontrait avant l'avènement du chemin de fer, moins d'avantages pour parvenir à son marché naturel Saint-Jean. Il y a tout lieu de croire qu'un avenir économique s'ouvrait aux Acadiens, grâce au **"Témiscouata Railway"**. Ce chemin de fer s'était frayé un passage étroit à travers les Apalaches pour réunir deux vallées fluviales: le Saint-Laurent et le Saint-Jean. De plus, la construction d'une voie ferrée comme celle-ci était en réalité une entreprise de compétition commerciale avec l'**Intercolonial** (qui passait par la Gaspésie).

La fin de ce siècle est marquée par la construction du dernier grand chemin de fer dans la vallée du Saint-Jean, cette fois-ci dans le secteur américain: il s'agit du **"Bangor and Aroostook Railway Co."**[116] dont nous n'entreprendrons pas de décrire les transactions financières. Franklin W. Cram[117] de Bangor et Albert Burleigh s'étaient, en 1890, assurés d'un certain capital[118] dont $728,000 provenaient de citoyens du comté d'Aroostook; ces derniers organisèrent, avec l'aide du gouvernement du Maine, une ligne[119] ferroviaire de 320 milles (commencée en 1892) et fixèrent le terminus à Fort Kent.

Il importe de signaler que les Acadiens du Madawaska n'ont pas, au siècle dernier, investi en vue de la réalisation des différents chemins de fer. Pourquoi a-t-on laissé l'initiative aux entrepreneurs extérieurs et à certains commerçants de la région dont James Tibbetts et John Connors? A cette époque, le haut de la vallée du Saint-Jean n'était qu'une région d'exploitation, dominée économiquement par la ville de Saint-Jean. Le plus vexant de tout c'est qu'à cause de cette conjoncture, le Brayon est trop pauvre pour participer à la révolution industrielle.

DOCUMENT 1

Lettre de A. R. McDonald au maire Pelletier de Rivière-du-Loup, datée du 1 avril 1889

(voir **Courrier de Fraserville**, vol. 2, no 18, 4 avril 1889)

Je soussigné, président de la Cie du chemin de fer de Témiscouata, vous donne de nouveau avis par les

présentes pour et au nom de la dite Cie que son chemin de fer est entièrement construit et parachevé depuis son terminus dans les limites de votre ville jusqu'à Edmundston dans la province du Nouveau-Brunswick et ce depuis le mois de novembre dernier; que le dit chemin a été régulièrement et légalement ouvert au trafic pour le transport des voyageurs et du fret depuis la date susmentionnée; que des trains réguliers ont parcouru le dit chemin depuis la dite date que son ouverture a été autorisée dans les limites de la province en vertue d'un ordre du Comité des chemins de fer de la province de Québec, en date du 19 décembre 1888, et sur tout son parcours, en vertu d'un ordre du Comité des chemins de fer de la Puissance en date du 22 novembre 1888, après inspection et réception du dit chemin par des ingénieurs du gouvernement fédéral, ainsi que le tout appert aux deux documents que je vous transmets avec les présentes.

Que la dite Cie n'a pas construit d'atelier ou d'usine dans la province de Québec, en dehors des limites de la dite ville de Fraserville.

Que la Cie du chemin de fer de Témiscouata ayant ainsi rempli les conditions imposées par votre règlement du 5 juillet 1886, approuvés unaniment le 27 du même mois par les électeurs municipaux de votre ville lui accordent un "bonus" de $25,000, lequel doit au terme du dit règlement lui être payé aussitôt qu'il y aura vingt milles en partant de Fraserville et que les dits quarante milles auront été construits, parachevés — prêts à être exploités et reçus par les ingénieurs du gouvernement fédéral et le dit "bonus" ayant été accepté par la dite Cie du chemin de fer de Témiscouata aux conditions imposées cette dernière vous requiert de mettre à exécution sans délai le règlement susmentionné en lui remettant le montant du dit "bonus" en débentures de votre ville pour et au montant de $25,000 émises et signées tel que prescrit par le dit règlement et conformément aux dispositions de votre charte.

(signé) **A. R. McDonald**

Président Cie Témiscouata

Le conseil municipal de Rivière-du-Loup a accepté d'accorder à la compagnie le "bonus" de $25,000 (selon le règlement du 5 juillet 1886).

REFERENCES

1. François Marie Victorin, **Le Portage du Témiscouata: notes critiques et documents pour servir à l'histoire d'une vieille route coloniale,** dans **Proceedings and Transactions of the Royal Society of Canada,** section I, 1918, p. 55-93.
2. William Smith, **Notes on the Portage between St. Lawrence and the St. John by Louis Mercure** (document inédit).
3. **Royal Gazette,** journal de Fredericton, vol. II, no 2, 19 mars 1816, p. 1, col. 2.
4. W. Kingsford, **The History of Canada,** vol. III, p. 199.
5. **Miramichi Gleaner,** journal de Chatham, N.-B., vol. V, no 13, 5 janvier 1847, p. 99, col. 1 et 2.
6. Lettre de Cathcart à Sir W. Colebrooke, voir **Miramichi Gleaner,** vol. V, no 19, 16 février 1847, p. 146, col. 1.
7. Ibid., no 15, 19 janvier 1847, p. 118, col. 3.
8. **Journal de Québec,** de Québec, 5ième année, no 15, 5 janv. 1847, p. 2, col. 1.
9. **La Minerve,** journal de Montréal, vol. XVII, no 35, 7 janvier 1847, p. 2, col. 5.
10. **Journal de Québec,** 5ième année, no 17, 9 janv. 1847, p. 2, col. 1.
11. Ibid., no 16, 7 janv. 1847, p. 1, col. 1 et 2.
12. **La Minerve,** vol. XVII, no 37, 14 janvier 1847, p. 3, col. 1.
13. **Miramichi Gleaner,** vol. V, no 30, 4 mai 1847, p. 238, col. 3 et 4.
14. **Journal de Québec,** 5ième année, no 19, 14 janvier 1847, p. 2, col. 1.
15. Ibid., no 24, 23 janvier 1847, p. 2, col. 1 et 2.
16. **Miramichi Gleaner,** vol. V, no 21, 2 mars 1847, p. 166, col. 3 et 4.
17. **Journal de Québec,** 5ième année, no 42, 6 mars 1847, p. 2, col. 3.
18. **Miramichi Gleaner,** vol. V, no 23, 6 avril 1847, p. 206, col. 3.
19. **Journal de Québec,** 7ième année, no 77, 2 juin 1849, p. 2, col. 1.
20. **Miramichi Gleaner,** vol. VIII, no. 46, 9 sept. 1850, p. 366, col. 4.
21. Ibid., vol. IX, no 13, 20 janvier 1851, p. 103, col. 4.
22. Ibid., vol. X, no 48, 22 sept. 1851, p. 370, col. 3. (le fil d'archal pour cette longueur devra peser 330 livres par mille, les poteaux ne seront pas au nombre de moins de 20 par mille et de 26 pieds de longueur sur 5 pouces de diamètre au petit bout voir **La Minerve,** 14 janv. 1847, p. 3).
23. Ibid., vol. III, no 51, 27 sept. 1845, p. 402, col. 4.
24. **Journal de Québec,** 7ième année, no 36, 24 fév. 1849, p. 3, col. 1.
25. Une réunion du mouvement aura lieu le 11 mars 1849, à midi, en salle publique de la paroisse Saint-Germain de Rimouski.
26. **Journal de Québec,** 7ième année, no 50, 29 mars 1849, p. 2, col. 4 et 5.
27. **New Brunswick Courier,** journal de Saint-Jean, vol. IX, no 19, 5 oct. 1850, p. 2, col. 5.
28. **Miramichi Gleaner,** vol. VII, no. 46, 10 sept. 1849, p. 367, col. 1.
29. **Le Canadien,** journal de Québec, 19ième année, no 40, 10 août 1849, p. 2, col. 2.
30. Les propriétaires du bateau en furent le capitaine

Drake et les messieurs Coffin et Tibbets. L'embarcation était de 110 pieds de longueur par 24 pieds de largeur. Voir, **Miramichi Gleaner**, vol. IV, no 24, 21 mars 1846, p. 186, col. 3. Aussi, H. Y. Hind, **Eighty Years Progress of British North America**, p. 600.

31. **Miramichi Gleaner**, vol. VII, no. 51, 15 oct. 1849, p. 402, col. 4.

32. Capt. Bent et M. Grant, **Report on the general principles to be adopted for the improvement of the River St. John**, dans **Colonial Farmer**, journal de Fredericton, vol. 7, no 333, 20 novembre 1869, p. 2, col. 1 et 2.

33. **Le Canadien**, 20 mai 1850, p. 1, col. 1.

34. C. Wallace, **Saint John Boosters and the Railroads in Mid-Nineteenth Century**, dans **Acadiensis**, automne 1976, p. 75.

35. **Le Canadien**, 19ième année, no 99, 26 déc. 1849, p. 1, col. 2.

36. **New Brunswick Courier**, vol. VIII, no 44, 30 mars 1850, p. 2, col. 3.

37. **Le Canadien**, 24 mai 1850, p. 2, col. 3.

38. Ibid., no 143, 8 avril 1850, p. 2, col. 3.

39. **Miramichi Gleaner**, vol. VIII, no 14, 28 janv. 1850, p. 111, col. 3.

40. **Journal de Québec**, 8ième année, no 12, 2 janv. 1850, p. 2, col. 3.

41. Antonio Lechasseur, **Joseph-Charles Taché: député de Rimouski** dans **Revue du Bas Saint-Laurent**, vol. 1, no 3, déc. 1974, p. 17-20.

42. **Le Canadien**, 24 mai 1850, p. 2, col. 3.

43. **Journal de Québec**, 8ième année, no 125, 1 oct. 1850, p. 2, col. 4.

44. Ibid., no 128, 8 oct. 1850, p. 2, col. 4.

45. **Miramichi Gleaner**, vol. VIII, no 51, 14 oct. 1850, p. 407, col. 3.

46. Lettre de Lord Elgin à Sir Edmund Head, datée du 19 mars 1849.

47. **Colonial Farmer**, vol. 7, no. 334, 27 nov. 1869, p. 2, col. 1-2-3.

48. Ibid., no 333, 20 nov. 1869, p. 2, col. 1-2.

49. Le comité était formé de l'hon. Botsford, W. F. Odell, Thomas Baillie, G. F. Street, George Shore, Joseph Cunard, C. F. Peters, C. Simmonds, les capitaines Kendall et Owen. Voir **Miramichi Gleaner**, vol. VII, no 71, 3 nov. 1835, p. 55, col. 2.

50. Major C. Warren Anderson, **The St. Andrews and Quebec Railway**, dans **Collections of the New Brunswick Historical Society**, no 17, 1961, p. 53.

51. **Miramichi Gleaner**, vol. VII, no 17, 12 janv. 1836, p. 130, col. 3.

52. John Baker reçu la somme de cinq livres et onze shillings pour la vente de marchandises. Voir, A.P.C. **St. Andrews & Quebec Railroad**, Mg 24 (E 15).

53. **Miramichi Gleaner**, vol. VII, no 16, 5 janv. 1836, p. 127, col. 2.

54. Ibid., no 26, 22 mars 1836, p. 192, col. 2.

55. Ibid., no 39, 21 juin 1836, p. 299, col. 1 et 2.

56. Ibid., no 44, 26 juillet 1836, p. 347, col. 2.

57. Le capitaine Raphael Michaud, marchand de Saint-Basile reçu la somme de £ 45. Voir, A.P.C., **St. Andrews & Quebec Railroad**, MG 24 (E 15) — lettre de P. Young, datée de Québec, le 13 sept. 1836.

58. La compagnie a payé des salaires à certains Acadiens: Louis Nadeau £ 6.15.0; Pierre Plourde, £ 4.44; Antoine Gagné, £ 4.2.10; Alexandre Ouellet, £ 4.2.10 et Georges Ouellet, £ 4.3.10. Voir A.P.C., **St. Andrews & Quebec Railroad**, MG 24 (E 15).

59. **Miramichi Gleaner**, vol. VII, no 45, 2 août 1836, p. 347, col. 1.

60. Ibid., no 46, 9 août 1836, p. 362, col. 4.

61. Henry Varnum Poor, **History of the Railroads and Canals of the United States of America**, p. 34.

62. Honorius Provost, **Sainte-Marie de la Nouvelle Beauce: histoire civile**, p. 394.

63. Frederick A. Cleveland, **Railroad Promotion and Capitalization in the United States**, p. 226-227.

64. Ce traité mis fin aux querelles frontalières entre le Maine et le Nouveau-Brunswick.

65. On estima le coût de construction jusqu'à Woodstock à £ 2,750 par mille. Voir, **Miramichi Gleaner**, vol. VIII, no 26, 22 avril 1850, p. 202, col. 3.

66. Ibid., vol. X, no 19, 3 mars 1851, p. 147, col. 4.

67. Ibid., no 52, 20 oct. 1851, p. 411, col. 2.

68. Ibid., le 20 août 1853, p. 4, col. I.

69. A cette époque, le chemin de fer **Belfast and Quebec Railroad** à cause de problèmes économiques qu'éprouvait le Maine demeura à l'état embryonnaire.

70. **New Brunswick Courier**, vol. L, no 32, 15 déc. 1860, p. 2, col. 7.

71. Robert F. Legget, **Railways of Canada**, p. 33.

72. W. O. Raymond, **New Brunswick: Political History 1867-1912**, dans **Canada and its Provinces**, vol. XIV, part II (Atlantic Prov.), p. 407.

73. **Miramichi Gleaner**, vol. IV, no 27, 11 avril 1846, p. 211, col. 1.

74. Nick et Helma Mika, **Railways of Canada: A pictorial History**, p. 81.

75. **Colonial Farmer**, journal de Fredericton, vol. 7, no 333, 20 nov. 1869, p. 2, Col. 3.

76. Ibid., no 354, 16 avril 1870, p. 2, col. 3.

77. Hugh H. Folster, **Story of Old New Brunswick Railways**, dans **Collections of the New Brunswick Historical Society**, no 19, 1966, p. 56.

78. **Daily Telegraph**, journal de St. John, vol. X, no 97, 21 oct. 1878, p. 2, col. 1.

79. Thomas Albert, **Histoire du Madawaska**, p. 273

80. Lettre de Georges A. Belcourt au rédacteur du Moniteur Acadien. Voir, **Moniteur Acadien,** journal de Moncton, vol. III, no 34, 18 février 1870, p. 2, col. 6.

81. Thomas Albert, op. cit., p. 273.

82. **New Freeman,** journal de St. John, vol. 1, (nouvelle série), no. 32, 4 oct. 1877, p. 2, col. 3.

83. **Daily Telegraph,** vol. X, le 19 oct. 1878.

84. Thomas Albert, op. cit., p. 274.

85. Lettre de John Costigan au rédacteur du **Moniteur Acadien.** Voir ce journal, vol. XII, no 18, 7 nov. 1878, p. 2, col. 2.

86. Lettre d'un citoyen du Madawaska au rédacteur du **Daily Telegraph.** Voir ce journal, vol. X, no 102, 26 oct. 1878, p. 2, col. 3.

87. **Débats de la Chambre des Communes,** 4ième Parlement, 3ième session, vol. XI, Ottawa, 1881, p. 1003.

88. **Courrier du Canada,** journal de Québec, 26ième année, no 280, 13 mai 1882, p. 2, col. 1.

89. Ibid., 28ième année, no 65, 21 août 1884, p. 2, col. 1.

90. **Le Soleil,** journal de Québec, vol. 7, no 182, 1 août 1903, p. 1, col. 1.

91. **Courrier du Canada,** 30ième année, no 22, 3 juillet 1885, p. 2, col. 1.

92. Canada, **Débats de la Chambre des Communes,** 5ième année, 3ième session, 1885, p. 3071.

93. C. Warren Anderson, **The St. Andrews and Quebec Railway,** dans **Collections of the New Brunswick Historical Society,** no 17, 1961, p. 58.

94. **Courrier du Canada,** 29ième année, no 235, 14 mars 1885, p. 2, col. 2.

95. Ibid., 30ième année, no 32, 15 juillet 1885, p. 2, col. 1.

96. Sous la présidence de M. Shekyn, l'assemblée législative du Québec appuya la résolution suivante: "Que lorsque la fédération des Provinces de l'Amérique Britannique du Nord fut résolue, la construction d'une grande voie internationale passant entièrement sur le territoire canadien fut une des conditions arrêtées entre elles."

"(4) — A la construction du lieu de raccordement de la Rivière-du-Loup à Edmundston, et de tout autre lien qui pourrait être jugé nécessaire pour raccourcir la distance vers le littoral de l'Atlantique."

Ibid., 29ième année, no 202, 4 février 1885, p. 2, col. 1.

97. Ibid., 29ième année, no 215, 19 fév. 1885, p. 2, col. 4.

98. Ibid., no 224, 2 mars 1885, p. 2, col. 4.

99. Ibid., no 225, 3 mars 1885, p. 2, col. 4.

100. **Le Soleil,** vol. 7, no 180, 30 juillet, 1903, p. 1, col. 1.

101. **Courrier de Fraserville,** journal de Rivière-du-Loup, vol. 2, no 39, 6 sept. 1889, p. 3, col. 2.

102. APC., **Canadian National Railway Archives,** RG 30, vol. 1608.

103. A. B. Hopper et T. Kearney, **Canadian National Railways: Synoptical History of Organization,** 1962.

104. Le "Témiscouata Railway" avait reçu du gouvernement fédéral, jusqu'au 14 mars 1889, la somme de $412,900 (on devait encore $70,000 à la Compagnie). — APC., **MacDonald Papers,** MG 26A, vol. 156, p. 63496-97.

105. **Courrier du Canada,** 32ième année, no 28, 7 juillet 1888, p. 2, col. 2.

106. Déjà on trouvait à Fraserville (Rivière-du-Loup) des ateliers de l'**Intercolonial** pour la réparation des engins de chemins de fer, de grands édifices pour les locomotives et aussi des hangars pour le bétail destiné à l'exportation. Voir, Ibid., 31ième année, no 124, 31 oct. 1887, p. 2, col. 4.

107. **Moniteur Acadien,** journal de Shédiac, vol. XXII, no 13, 17 août 1888, p. 2, col. 3.

108. **Courrier de Fraserville,** vol. 1, no 30, 27 juin 1888, p. 2, col. 1.

109. Ibid., vol. 1, no 37, 18 août 1888, p. 3, col. 1.

110. **Courrier du Canada,** 32ième année, no 69, 24 août 1888, p. 2, col. 4.

111. **Courrier de Fraserville,** vol. 1, no 39, 29 août 1888, p. 3, col. 1.

112. Ibid., vol. 2, no 4, 27 déc. 1888, p. 2, col. 4.

113. Ibid., vol. 2, no 7, 17 janvier 1889, p. 2, col. 4.

114. La Compagnie parut même intéressé à collaborer à la construction d'un tronçon entre Edmundston et Moncton. Voir, Lettre de M. Davy aux directeurs du "St. Lawrence and Maritime Provinces Railway Co.", datée de Rivière-du-Loup, le 20 déc. 1889. Dans, **Dept. of Transport Railways — Accounting & Finance — Charter and Subsides for the Temiscouata Ry. Co.,** file no. 3268-42, APC.

115. "M. M. Armstrong & Cie de Londres offrent 50,000 louis, 5 pour cent, première hypothèque des débantures du chemin de fer de Témiscouata. C'est la balance de réserve de 324,000 louis de débentures intérêt garantie absolument et sans conditions par le gouvernement de Québec. Le prix d'émission est de 98." **Courrier de Fraserville,** vol. 2, no 16, 21 mars 1889, p. 2, col. 5.

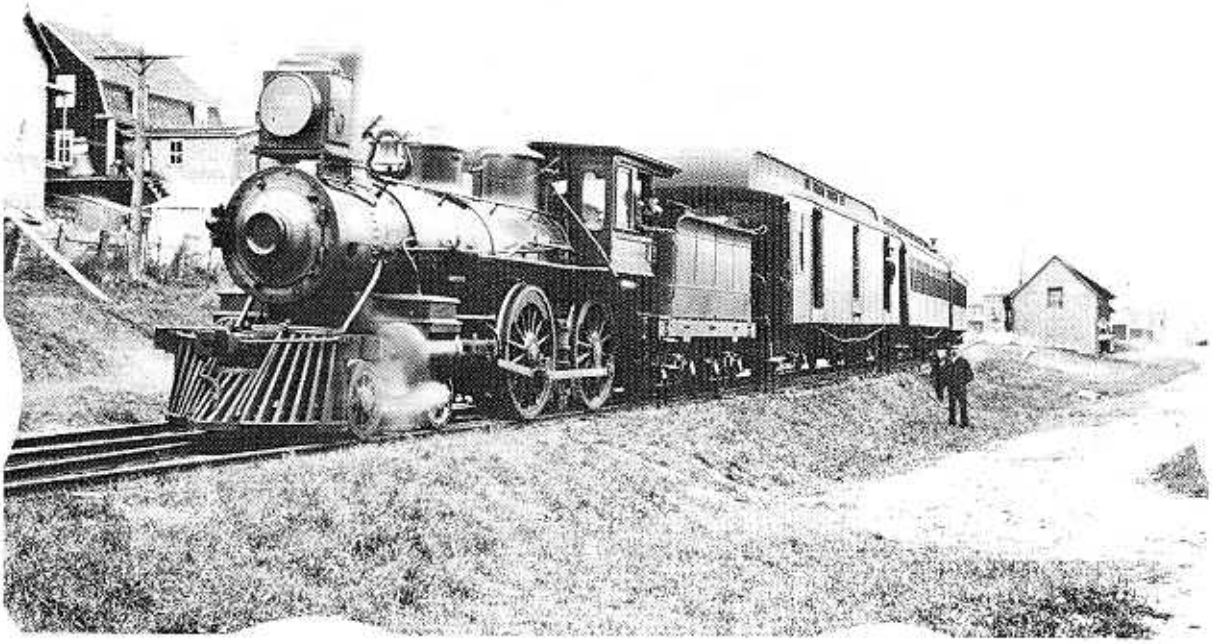
116. John Goodrich, **A short history of the Bangor and Aroostook Railroad,** dans C. Chase, **Maine Railroads,** chap. XIV.

117. Stewart H. Holbrook, **The story of American railroads,** p. 223.

118. Carter Goodrich, **Government promotion of American canals railroads 1800-1890,** p. 255.

119. John F. Stover, **American Railroads,** p. 146.

Des employés du Témiscouata Railway au début du 20e siècle. Le deuxième, debout à la droite de la photo, est M. John Angotti, né en 1862 à Parente, au sud de l'Italie.
(Photo: courtoisie de M. Jean Angotti)



L'UNE DES CINQ LOCOMOTIVES DU TEMISCOUATA (Photo: courtoisie de M. Jean Angotti)