

VERS LES PAYS D'EN HAUT⁽¹⁾

Notre excursion de l'an dernier avait couvert la partie inférieure de la Vallée du Saint-Maurice et le souvenir que j'en avais gardé me faisait désirer plus vivement de connaître les régions si pittoresques du haut Saint-Maurice, qui fournissent à la province un appoint important de son actif industriel.

Avec enthousiasme je retournai donc " au pays de l'énergie ", en prenant pour point de départ celui qui marqua le terminus de notre voyage précédent : Shawinigan.

SHAWINIGAN.— C'est une ville dont il est difficile de saisir rapidement la topographie. Elle semble éparpillée par quartiers sur des plans différents. Il y a la basse ville, où sont situées les grosses industries directement tributaires de la rivière, comme la fabrique de pulpe Belgo Canadian Pulp & Paper Co. qui reçoit les billots par flottage, et la génératrice de la Shawinigan Power, qui met à profit l'écart de niveau.

Au second plan sont situées les industries employant des quantités massives d'électricité, la Canada Carbide, la Northern Aluminium, la Shawinigan Chemical Co., etc... Enfin au troisième plan, sur la langue de terre pénétrant dans le coude de l'immense crochet que fait le St-Maurice avant d'atteindre les chutes, se trouvent les quartiers résidentiels. De la haute ville l'on perçoit, ouaté par la vapeur, le bruit des usines, qui monte de la vallée. On sent là sous pression, la force titanesque d'un Vulcain enchaîné ; l'air environnant est ému de ses efforts vers la liberté. Pourtant en bordure de ce qui semblerait être une géhenne, de pai-

(1) Suite à l'article paru dans le No d'octobre 1928 de l'*Action Canadienne Française* " Au Pays de l'Énergie ".

sibles cottages rayonnent de bonheur et étalent coquettement leur pelouse rasée.

Le sort de Shawinigan et celui des Trois-Rivières sont intimement liés ; la prospérité de l'une des deux villes rejaillit sur l'autre ; tout au plus peut-on trouver une courtoise émulation dans la course au progrès qu'elles mènent toutes deux de pair. Shawinigan, née avec le siècle, a beaucoup à faire pour rattrapper la cité de Laviolette, mais elle fait des pas de géant. Les difficultés d'accès qui ont retardé son développement s'aplanissent et disparaissent. Le système du Canadian National n'y atteignait jusqu'à présent que par un raccord s'embranchant sur la ligne Montréal-Québec, à Aldred. La ville sera bientôt desservie directement par cette compagnie et les deux réseaux C. N. R. et C. P. R. y auront des services importants.

DÉPART DE SHAWINIGAN.— La chasse étant ouverte depuis le matin, bienheureuse coïncidence, des amis des Trois-Rivières, que hantaient les instincts cynégétiques ancestraux, avaient projeté d'aller faire goûter de leur plomb aux chevreuils de la forêt. Le plus aimablement du monde ils m'invitèrent à partager leur voiture pour faire ensemble la montée du Saint-Maurice.

L'auto étant une torpédo, le "hic" était de savoir qui occuperait le siège arrière. Comme dans la chanson... "nous tirâmes à la courte paille" et comme dans la chanson encore, "le sort tomba sur le plus jeune". Pour ne pas faire tort au service de la publicité je tairai le nom de la marque de l'auto, mais je dois à la vérité de dire que le "rumble-seat" était très confortable.

GRAND'MÈRE.— La distance de Shawinigan à Grand-Mère est très rapidement couverte et nous arrivons dans cette cité à une heure relativement matinale. Bâtie sur un plateau surplombant la rivière, la ville se compose d'une rue principale très large et tracée au cordeau, à laquelle viennent aboutir les artères transversales. Contrairement à l'habitude, la partie comprenant les résidences de choix,

occupées par le haut personnel de l'usine, est située en contre bas du plateau. Ce sont des "cottages" à l'anglaise comme toujours, entourés de pelouses bien tondues. Le fait géographique qui a décidé du site de Grand'Mère c'est la chute d'où l'usine de la Laurentide Paper tire son énergie électromotrice ; le potentiel de cette chute est loin d'être aussi grand qu'à Shawinigan, malgré le barrage qui a été construit pour accroître l'écart de niveau.

Le développement de la ville est lié à celui de la fabrique de pulpe puisque celle-ci consomme pour son propre compte plus du quart de la production électromotrice de la chute, et vend à la Shawinigan Power, l'excédent, soit 126,500 c. v. Or a-t-elle intérêt à favoriser l'installation d'industries qui lui feraient concurrence sur le marché de la main-d'œuvre ? Aussi je crois que Grand'Mère restera un modèle de cité ouvrière bâtie par une compagnie, elle grandira sans doute avec le temps, mais — c'est à souhaiter — en conservant le cachet familial qui la rend si attrayante.

En quittant Grand'Mère nous traversons le Saint-Maurice sur un très gracieux pont suspendu qui remplace le bac de jadis. Frais émoulu des calculs des ingénieurs, ce pont tout neuf conduit à une vieille route qui servait aux "cullers" de 1880, mais à laquelle on a refait une jeunesse pour en permettre l'usage aux autos. Elle ne conserve de son ancienne destinée que le goût des zig-zags capricieux. On dirait que par une sorte de mimétisme elle s'applique à imiter le cours tortueux de la petite rivière des Envies que nous atteignons.

SAINT-TITE.— Il faut qu'un poète se lève pour chanter Saint-Tite. Muse inspire-moi et... me donne un baiser ! Voici le décor : fond, petite brume légère, un soleil hésitant et paresseux, sur l'horizon plat des ombres géométriques ; ce pourrait être des meules gonflées de gerbes au-dessus desquelles, sentinelle toujours debout, baïonnette au canon, veille le clocher ; ce pourrait être encore des vestiges antiques de temples assyriens ; ce pourrait être bien des choses,

mais l'auto va si vite que je ne puis plus rien imaginer, car ce sont de très prosaïques tas de planches que vomit en grinçant une scierie mécanique. Poète, reprends ton luth... et garde tes baisers !

On ne doit faire à Saint-Tite nulle peine, même légère, aussi j'ajoute que son rempart de planches n'empêche pas de voir la serpentinante rivière des Envies qui dessine ses lacets aussi consciencieusement que dans un parc à la française. Son nom est une énigme qu'un invisible sphinx pose aux passants. On dit — mais ce doit être faux — qu'elle a été ainsi dénommée par les colons qui ne se plaisant pas dans la région avaient toujours envie de s'en aller. C'est une réponse de méchante langue. Je crois plus équitable de dire que ce nom qualifie les caprices de la rivière dont les nombreux méandres manifestent l'envie d'aller au sud, d'aller au nord... c'est une rivière qui, en somme, a eu des envies d'aller partout et qui heureusement a bien tourné.

A Saint-Tite nous quittons la route " améliorée " pour prendre la " route en construction " je fais cette distinction d'après la carte touristique. Nous aurions pu prendre " le chemin du gouvernement abandonné " (sic) indiqué sur une autre carte qui doit être ancienne puisque voilà tout de même bien un tiers de siècle que notre bonne province n'a pas songé à " abandonner " son gouvernement.

Puisque nous sommes sur ce chapitre, quittons un instant le badinage. Au cours de voyages en Ontario et aux États-Unis, j'ai eu l'occasion de constater, comme ont pu le faire beaucoup de mes concitoyens, que certaines grand'routes éclipsaient les nôtres au point de vue construction, tracé et praticabilité. Je reconnais volontiers une supériorité chez nos voisins à cet égard, mais je sais aussi qu'en dehors de ces grand'routes les chemins secondaires sont notoirement négligés aussi, lorsque les réparations obligent à faire un " détour " suivant la direction qu'une flèche indique péremptoirement, le voyageur est parfois à la merci du plus impraticable sentier.

Notre province qui est de colonisation plus ancienne a un réseau routier plus développé. Le sillonnement instinctif, tracé par les premiers colons, a d'abord été stabilisé, puis progressivement aménagé en vue des nécessités modernes de la circulation, ce qui contraste avec les routes au tracé purement arbitraire, construites d'emblée au calibre des besoins actuels. Je crois pouvoir dire que si nos routes principales n'ont pas la qualité de celles qu'on trouve chez nos voisins, nos routes secondaires sont meilleures. Ce qu'il faut dire encore c'est que d'immenses travaux sont faits un peu partout pour améliorer sensiblement notre réseau routier.

LA FORÊT.— Fermons la parenthèse et reprenons la route de La Tuque. Saint-Tite c'est presque encore la plaine mais à quelques milles de là nous pénétrons dans la région montagneuse par un défilé remarquable. A droite et à gauche, postées comme deux sentinelles, deux montagnes enserrent l'étroit lac Roberge dont les eaux semblent s'alourdir du reflet de leur imposante beauté. Ce défilé est un merveilleux point stratégique ; au moyen-âge les voleurs de grands chemins y eussent établi leurs quartiers généraux, aux temps modernes les combattants eussent fait des efforts désespérés pour s'en assurer la possession ; bien plus pacifique est ici son rôle. A peine nous y étions-nous engagés qu'un jeune homme, vêtu à la manière des scouts, nous arrêta pour viser nos permis de circulation. Le touriste reçoit donc, dès son entrée dans le domaine forestier, l'avertissement que ce n'est pas en vain qu'on lui ordonne d'éviter tout ce qui pourrait causer un incendie. Tout le long de la route des affiches aux dessins suggestifs viendront lui rappeler les règlements imposés pour la protection des forêts. Il se sent surveillé par l'armée de gardes qui sillonnent les routes et ce serait du cynisme que de se montrer négligent dans de telles conditions. J'ai été très heureux de constater sur le **vif** le fonctionnement de cette organisation et la décroissance

des pertes forestières dues aux incendies, dans notre province, prouve qu'elle est effective.

Les premiers pas dans la forêt sont un enchantement qui se renouvelle à chaque tournant de la route. Derrière nous le soleil qui se met de la fête insinue ses rayons dans les coulées granitiques des monts, lèche le tronc blanc des bouleaux et dessine, sur le fond des fragiles fougères, mille taches de lumière. La grande trainée rousse de la route, ceint les montagnes d'une écharpe kaki ; parfois un raidillon semble nous mener droit au ciel et la voûte des arbres s'entr'ouvre pour en laisser le chemin libre. Cet enveloppement intime de notre être par la nature proche nous apporte un sentiment mystique de la beauté ; la forêt devient une cathédrale aux mille piliers où les sapins sont des candélabres et les bouleaux des cierges ; des frondaisons s'exhale une odeur d'encens et il n'est jusqu'à l'échappée scintillante de la clairière qui ne fasse figure d'une immense rosace.

Et nous allons, traversant ici un petit "creek" au lit de pierres rondes rangées en mosaïque ou côtoyant un de ces petits lacs dont il en est tant que la mémoire ne peut retenir les noms, ou bien c'est une rivière qui se sachant observée, fait la coquette et se déploie en cascades. Le pont qui la franchit a pourtant l'air hostile ; on dirait d'une grange échouée au travers du courant ; ses montants, comme des œillières, empêchent le passant de rire à l'eau qui frémit.

Ces ponts couverts sont très typiques dans notre province et ils relèvent d'influences géographiques. C'est en effet pour éviter l'accumulation de la neige, pour tenir le tablier aussi sec que possible, pour donner plus de masse et empêcher qu'ils soient emportés par les glaces, que l'on donne aux ponts la forme de maisons avec toit à pans inclinés. Aujourd'hui l'homme peut transporter, même loin des grands centres, des matériaux plus résistants : poutres de fer, béton, aussi les ponts sont-ils décoiffés. Qui sait ! nous regretterons peut-être un jour ces vestiges des temps difficiles, car les toits des ponts couverts sont souvent les seuls que l'on voit

sur un long parcours ; c'est la maison de tous, où l'on ne fait qu'entrer et sortir, mais où le roulier surpris par l'orage trouve un abri hospitalier pendant l'averse.

Du haut d'un promontoire que nous atteignons, malgré quelques défaillances de la seconde vitesse, la vallée se révèle. En face se dresse une immense falaise, au pied de laquelle se profile un croissant d'argent, brillant comme une cuirasse que l'échancrure du pourpoint laisserait entrevoir. C'est le Saint-Maurice, quitté depuis Grand'Mère et qui enfin nous réapparaît. Bientôt la route l'aborde et comme deux compagnons soudain réunis, ils fraternisent longtemps épousant les capricieuses dentelures du relief. Lorsqu'un obstacle les a séparés, bien vite ils se rejoignent dès qu'il est franchi.

C'est un de ses obstacles qui nous procura la plus vive émotion du voyage, et ceux qui connaissent la Côte à l'Oiseau, savent qu'il est d'importance. Je voudrais pouvoir décrire cette magnifique montée pour en faire goûter l'imposante beauté à ceux qui me font la grâce de lire ce récit, mais les mots sont petits et ma palette pauvre pour peindre une telle grandeur. Dirai-je que la montagne a quelques centaines de pieds de haut et que la route pour la gravir à un angle de 45° vous me diriez : c'est tout ? Eh bien non ce n'est pas tout, voyez à gauche ce long talus de sable où s'agrippent avec peine quelques arbrisseaux, plus haut le rocher semble avoir secoué sa gangue et sortir victorieux de l'enlèvement, plus haut toujours, les sapins espacés s'accrochent au granit comme pour une escalade... et de l'autre côté c'est le ravin dont une fragile barrière de bouleaux nous sépare, le fond en paraît gazonné, mais c'est la cime des arbres qui paraissent si petits qu'ils se fondent dans un ton indistinct. Un minuscule ruisseau qu'écrasent quatre formidables montagnes se faufile comme apeuré. Quel beau décor pour une nuit de Walpurgis ! quand la lune blafarde découpe les ombres anguleuses des rochers, que la forêt fait écho au bruissement des cascades, harmonise le hullement des hiboux au râle des mauves, parmi les murmures des sapins,

quand les ténèbres s'agitent du vol titubant des chauves-souris, alors, dans le sous-bois, implacable se poursuit la lutte pour la vie... malheur à qui s'endort car tout être à un ennemi qui le guette dans l'ombre.

Vous croyez que mon imagination prête beaucoup à la Montagne de l'Oiseau pour cette mise en scène wagnérienne ? Non pas, relisez la description parue dans la *Revue canadienne* en 1872, sous la signature de M. Elzéar Géria, que je ne puis citer parce qu'elle est trop longue, et où les amateurs de légendes fantasmagoriques seront servis à souhait.

En plein jour cependant la forêt est très hospitalière, nous allons d'ailleurs l'éprouver effectivement en " cassant la croûte ". Le terme est consacré, mais qu'il convient mal à la dégustation des excellents sandwiches préparés avec art par une main experte et, si j'ajoute que nous arrosions le repas de champagne (entendons-nous : le champagne des ginger ales) l'on conçoit que ce coin dont à l'instant j'évoquais l'aspect nocturne, me paraissait maintenant des plus ravissants.

Mais j'ai oublié de consigner un incident et ma chronique serait incomplète si je ne le relatais. Nous roulions à bonne allure sur une route découverte lorsque à cinquante pas de nous s'agite une masse sombre. A la vue de ce premier gibier, mes Nemrods sursautent ; l'auto ralentit, une carabine est épaulée, le coup part, touché ; l'animal fait un bond de côté, un second coup l'atteint encore, traînant la patte il cherche refuge dans le fourré bordant la route, nous avançons jusqu'à son niveau où le coup de grâce est donné à bout portant. Le nom de la victime ? A quoi bon, le chasseur qui a fait le coup pourrait m'en vouloir ; il a peut-être dit que c'était un fauve dangereux et cela me peinerait de démentir sa galéjade !

Plus loin, sur le bord de la route se trouvent les vestiges d'une chapelle, que Mgr Caron a dû connaître debout, au temps de ses voyages avec Mgr Lafèche ; il n'en reste que les fondations et la grosse cloche, couchée sur l'herbe — comme le zouave de Déroulède — après avoir lancé à l'écho

des monts, les notes gaies de ses appels. La mission se tient maintenant à la Grande-Anse, notoire, mais à un moindre titre, par la présence de Mme Stillman qui défraya la chronique des journaux il y a quelques mois. Elle y possède une ferme modèle très bien organisée et l'on songe à tout le parti que nous pourrions tirer du sol si nos gens avaient, en abondance, des capitaux.

RIVIÈRE-AUX-RATS.— La route reprend en forêt pour franchir la montagne qui porte le nom charmant de Sintamaskine et qui est presque aussi élevée que la montagne à l'Oiseau, puis, après avoir traversé la petite rivière Batiscan, nous arrivons à la Rivière aux Rats. C'est un petit hameau agricole, composé de quelques fermes, dont l'une assez importante fut fondée par John Baptist il y a bien cinquante ans, il y a aussi un petit magasin "général" et la chapelle où nous avons entendu la messe. La mission de la Rivière aux Rats m'a paru très importante ; tous les bancs étaient occupés ; je crois que la chapelle a été reconstruite il y a quelques années car je n'y ai pas remarqué la chaire d'où Mgr Caron avait donné un sermon en 1887. Il y a par contre une tribune d'où le chœur des jeunes filles chanta l'office divin, accompagné d'harmonium.

Sur le maître autel je remarquai une statue toute neuve, de Sainte-Thérèse et j'appris par l'allocution de M. le curé, que c'était un don d'un contre-maître de chantier qui, à sa générosité, ajoutait la rare modestie de vouloir garder l'anonymat. Petite fleur de France, si douce, si fine, toi dont le nom seul est un parfum de jeunesse, quel hommage pouvait t'être plus sensible que celui de ces hommes rudes, trimant parmi les rigueurs de l'hiver ? Entre ces gas aux mains calleuses, voués à l'âpre vie des chantiers et la vierge au sourire angélique, se retrouve l'attraction mystique qui unit les nautoniers bretons à la douce Marie.

LAC VASSAL.— Notre programme comporte une étape au lac Vassal. Nous laissons donc la grand'route à 4 milles de la Rivière aux Rats pour suivre le portage qui mène à ce camp.

Le nom de "portage" n'implique pas nécessairement que ce chemin serve à passer d'un lac dans un autre ; c'est un terme qui s'applique à tous les chemins à l'état rudimentaire. Celui que nous parcourons, pour me servir d'une expression pittoresque du terroir "est raboteux comme un planche à laver" et plein de "gloria Patri". La première image est bien trouvée, mais la seconde surprend un peu, elle demande une explication qui m'a été fournie gratuitement et que je donne comme telle : nos colons, auxquels l'usage du chapelet est familier, comparent les roches, qui émergent en dos d'âne, aux gros grains sur lesquels se récitent les "gloria Patri". "Se non è vero . . ."

Nous allions atteindre le lac lorsqu'une voiture attelée nous barra la route : le gardien du camp, M. Agapit Lafrenière, sa femme et ses deux enfants y étaient montés. Cris de joie, de bon accueil, présentations . . . Je m'aperçois, en écrivant ce mot, que je n'ai pas présenté aux lecteurs mes compagnons de voyage. Vite réparons cette impardonnable omission : M. l'abbé Albert Tessier, organisateur et cicérone de l'expédition, Paul Dupuis, aimable propriétaire de la torpédo, qu'il conduit avec une maîtrise consommée, Edmond Cloutier, bienveillant noctambule, dont le souvenir demeurera associé à certaine partie de bridge nocturne, qui fut l'énigme du voyage. Tous trois Trifluviens, ainsi que notre hôte, M. Bigué, avocat bien connu, qui nous rejoindra dans quelques heures.

L'après-midi fut employée à une pêche infructueuse ; j'appris ainsi quelques-unes des manières les plus fréquentes d'amuser les poissons. Voici une recette pour les amateurs : attacher au bout d'une longue corde un objet brillant en forme d'hélice, et muni d'un hameçon. Y accrocher un poisson à peine vivant ou même un simple morceau de poisson, pour signaler aux autres le danger qu'il y a à s'approcher. Par le mouvement du canot, l'hélice se met à tourner et vous dévidez votre corde ; si la "trôle" accroche une herbe marine ou une roche, dites, d'un air convaincu,

“ chut, ça mord ”, il n'est rien qui amuse les poissons comme ce petit mot. Pour ma première leçon je n'osai manier l'instrument de crainte de gâter la représentation par un accident qui aurait pu coûter la vie à un poisson ! Je ramais... et, s'il y a une métempsychose qui me fasse revenir sous les espèces d'une truite des lacs, j'essaierai de me souvenir de cette partie de pêche pour savourer la mansuétude du pêcheur et la patience du rameur !

La pêche est un sport qui a pourtant ceci d'excellent c'est qu'on peut, en faisant semblant de le pratiquer, suivre une infinie rêverie, longue comme le filet qu'on laisse derrière soi et brillante comme l'appât. D'ailleurs tout se prête aux errements de la “ folle du logis ”, les grands monts qui nous entourent calfeutrent notre horizon ; en silence nous glissons et la nature se croyant seule, murmure. Sa lointaine voix vibre sur l'eau dormante et berce notre solitude... comme ils se comprennent bien les mots que sa chanson apporte à l'âme apaisée !

J'en étais là, presque, lorsqu'une famille de “ huards ” qui nous avait découverts, fit entendre son rire narquois ; on dirait qu'ils se gargarisent pour se moquer du monde. Ah ! les sales bêtes, et puis avec cela une façon hypocrite de plonger sous l'eau pendant quelques minutes pour réapparaître trois cents pieds plus loin. Un rire comme cela, dans le silence, coupe les ailes à n'importe quelle envolée poétique. Vengeance ; je propose qu'on fasse des édretons en plume de huards, au moins, sous cette forme, ils ne nous empêcheront pas de rêver.

LA TUQUE.— Nous nous dirigeons le lendemain vers La Tuque, objectif de notre excursion. A mesure que nous en approchons la route s'élargit et s'améliore. Un coup d'œil en passant à la merveilleuse chute de la Petite Bostonnaï, étalée comme un rideau de dentelle brillante sur une hauteur de près de 200 pieds ; les larges marches naturelles que font les rochers ont l'air de retenir cette beauté fugitive ;

à travers leurs aspérités l'onde glisse comme des bijoux entre les doigts d'un joaillier.

N'est-ce pas chose étonnante de retrouver, après cent milles de pleine forêt, une ville avec des écoles, des hôpitaux, des usines. Comme une semence transportée par le vent dans un creux de rocher où un peu d'humus donne la vie à une plante vigoureuse, nos gens, amenés par le hasard des travaux sur ce coin de terre, s'y sont acclimatés. En 1885 il y avait là 7 familles dont trois s'occupaient d'agriculture ; au total 40 âmes. Il y a aujourd'hui près de 8,000 habitants.

Le grand animateur de cet établissement est M. le curé Corbeil, connu dans toute la région pour son entrain et son optimisme irrésistibles. Les vieux habitants disent volontiers l'énergie magique déployée par ce pasteur qui, d'un mot, sait galvaniser les défaillants. Sous les auspices du Docteur Ringuette, je fis sa connaissance et appris de lui l'histoire de cette grande paroisse qui est en partie son œuvre.

Il n'y a guère plus de cinquante ans qu'un poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson fut installé à cet endroit, mais sur la rive droite du Saint-Maurice, c'est-à-dire face au site actuel de la ville. Ce poste se composait d'un magasin qui ravitaillait les trappeurs et où les sauvages venaient échanger les produits de leur chasse contre des aliments, des vêtements. Pourquoi ce site a-t-il été choisi? Si je ne craignais de me répéter, je reprendrais bien l'argument proposé dans l'étude de Montréal (1).

Nous nous trouvons ici devant un obstacle à la circulation. Deux montagnes enserrent le St-Maurice comme pour lui barrer le passage ; la rivière s'enfle pour franchir ce seuil et tombe en cascades d'une hauteur de 88 pieds. La navigation par chalands qui était possible depuis Grand'Mère s'arrête ici. Dans le style très imagé qui lui est propre, Mgr Caron décrit très bien le spectacle, et je lui envie la méta-

(1) Cf. *Géographie humaine de Montréal*, page 71.

phore qu'il emploie pour dépeindre la rivière au sortir de la chute :

“ Mais ici les rochers s'éloignent subitement, le fleuve comprimé voudrait reprendre tout l'espace qu'il a maintenant devant lui, il s'élargit outre mesure, court encore quelque temps sans but et sans raison puis il s'apaise peu à peu et à la fin il s'endort comme d'épuisement. Pendant son sommeil il laisse tomber les terres qu'il tenait en suspension, et forme des îles qui se couvrent ensuite de verdure. L'île aux Goélands est un rêve du Saint-Maurice endormi ”. (2)

A en juger par les nombreux îlots aperçus au passage, sur le cours de la rivière, le Saint-Maurice fait souvent de beaux rêves !

Aujourd'hui la vie industrielle de La Tuque s'identifie aux activités de la Brown Corporation qui y possède une fabrique de pulpe, occupant en moyenne 1,200 ouvriers. Ce n'est cependant pas de la pâte à papier de journal ou d'emballage que l'on fabrique ici ; c'est, paraît-il, celle dont on fait les billets de banque ; si bien qu'un humoriste pourrait dire que La Tuque est un petit Klondike.

L'on conçoit que la fabrication d'un papier si “ fin ” (dans tous les sens du mot) requiert des procédés spéciaux dont la complexité m'a paru étonnante. Je ne crois pas dévoiler un secret professionnel en indiquant une partie de la recette : à un moment de la fabrication on mélange à la pulpe de l'huile d'arachides. Cette plante qui a son habitat dans les pays chauds, est cultivée par la Brown Corporation, sur des hectares, en Floride. Pour accroître le rendement de l'arachide, on en alterne la culture avec celle de la pomme de terre ; or, et c'est ici le fait curieux, la pomme de terre de Floride ne se reproduit pas, aussi l'on importe des tubercules canadiens. C'est ainsi que la Brown Corporation est amenée à acheter en Canada des patates, qu'elle sème dans ses propriétés du sud, dont elle revend le

(2) *Deux voyages sur le Saint-Maurice*, page 63.

surplus sur le marché américain, tout cela pour avoir un champ d'arachides qui lui fournira l'huile dont elle a besoin pour la fabrication de sa pulpe.

N'est-ce pas là un bel exemple de "symbiose" agriculture et industrie et je passe sous silence le détail des sous-produits. Quel proverbe disait qu'on ne saurait sortir de la farine d'un sac à charbon? l'on sort bien des billets de banque d'un sac de cacahuètes!

La captation de l'énergie hydraulique est à l'état rudimentaire; aucun travail n'a été fait pour accroître le potentiel de la chute, seule la force de gravitation naturelle produit les 4,400 chevaux utilisés en majorité par la Brown Corporation, qui revend le surplus aux habitants. Cette production est d'ailleurs insuffisante et l'on prévoit que très prochainement un barrage sera établi, qui la portera à 98,000 c. v.

Ces travaux seront probablement faits par la Shawinigan Power, qui poursuit présentement l'installation de barrages aux rapides des Cœurs, Blanc et Allard, situés à faible distance de La Tuque. La production globale prévue de ces nouvelles stations est de 600,000 c. v. Cette force n'ayant pas d'utilisation sur place, sera exportée vers Shawinigan. La partie originale du plan des travaux est que l'on a d'abord commencé par établir la ligne de transmission, de façon à amener à pied d'œuvre la force électrique produite à Shawinigan. On parle souvent du "Reversed Falls" de St. John, N. B.; n'est-ce pas, d'une façon imagée, ce qui se produit ici, le Saint-Maurice, transformé en électricité, qui remonte son cours.

Les travaux vont bon train; le tracé de la ligne de transmission passe dans la toison forestière comme un coup de tondeuse dans une chevelure abondante; bientôt les pylônes se dresseront supportant les cables qui mettront, dans la tapisserie naturelle, les fils de trame de l'emprise humaine.

A La Tuque nous n'avons pas encore atteint la moitié du cours du Saint-Maurice, (104 milles), et nous sommes à

il ne au tiers de sa hauteur en profil (380 pds). En amont se trouvent des régions extrêmement pittoresques et sauvages ; l'homme y marque chaque jour davantage son empreinte : ici ce sont les tentes blanches des équipes d'ouvriers de la Shawinigan Power, là, les constructions, rustiques mais confortables, du chantier, ici le pavillon d'un club de chasse ou de pêche, plus loin la cabane d'un vieil indien trop âgé pour suivre ses congénères à la chasse, encore plus loin ce sont les postes de la Cie de la Baie d'Hudson, les abris et les tentes des chasseurs, des prospecteurs à la recherche de l'or et si l'on sortait des limites naturelles du Saint-Maurice si nous franchissions la hauteur des terres qui nous sépare du versant de la Baie James, ce serait pour retrouver la civilisation à Amos... Quel merveilleux pays qui, alors que l'on croit avoir atteint l'extrême limite de ses ressources, se renouvelle, rajeunit et recommence comme une chaîne sans fin !

RETOUR.— Il n'est de si bonne compagnie qu'il ne faille quitter ! Mes amis, les chasseurs, étaient repartis au Lac Vassal, emportant avec mes remerciements pour le beau voyage qu'ils m'avaient fait faire, mes vœux de meilleure chance, et je devais moi-même prendre congé de mes hôtes, le Dr et Madame Ringuette, dont l'hospitalité spontanée a enrichi d'un agréable souvenir, les impressions que je conserve de notre excursion.

Dans le matin frileux, alors que la nature étire avec peine le voile ouaté de brume dont la nuit l'a couverte, le petit convoi du Canadien National me ramenait à Montréal. J'avais désiré faire ce retour par chemin de fer, afin de connaître les trois modes de pénétration qui ont permis à l'homme d'atteindre ces régions : la rivière d'abord, le rail ensuite, la route enfin. La ligne qui relie La Tuque à Québec est une partie du transcontinental dont le tracé zèbre la carte du Canada d'un long trait diagonal. Je savais que cette fraction de route avait été des plus onéreuses à construire ; j'en eus la preuve par les immenses ouvrages d'art que nous rencon-

trons sur le parcours, tunnels percés dans le granit laurentien, viaducs vertigineux franchissant des lacs, jetées et ponts, tranchées dans le roc, le génie humain a mis tout en œuvre pour réduire au minimum le degré de dénivèlement de cette route en pleine montagne.

En maints endroits le chemin de fer a été le pionnier de la civilisation ; aucun moyen d'accès ne permettait à l'homme d'atteindre tel lac, comme le magnifique lac Maskesy, que la voie suit sur toute sa rive est ; les scieries et les petites manufactures installées au cœur de la forêt ou à même les sources de leurs matières premières y ont été amenées grâce au rail. Sans doute il peut paraître à certains que c'est une entreprise à rendement très éloigné que de faire passer le chemin de fer dans une région presque inhabitée, c'est en tous cas, au point de vue national, une mise de fonds intelligente, dont seuls les pessimistes peuvent désespérer d'obtenir un retour.

À Saint-Prospier il faut changer de train pour revenir sur Montréal. Ayant trois bonnes heures devant moi, je pars en reconnaissance, mais, comme on dit dans les vaudevilles, la " station est loin du chemin de fer ". Le village est en effet à 3 milles de la gare, mais pour qui vient de faire quelques heures en train cette promenade est un délassement. D'ailleurs cela vaut la peine pour constater avec quelle facilité et quelle rapidité le décor change dans le théâtre de la nature. La voie ferrée est encore en forêt ; les arbres qui barrent l'horizon cachent les montagnes proches, et à vingt arpents de là c'est la plaine, avec ses terres " ben planches ", de la terre assez grasse ou des sillons peu profonds alignent leurs boudins réguliers.

Le village a un caractère très français : une grand'route le long de laquelle s'alignent les habitations qu'égayent des parterres de fleurs. Une très belle église du XVIIIe siècle, bien conservée, rappelle par la combinaison bizarre du style jésuite et roman, les directives de l'école d'architecture fondée par Mgr Laval.

Mais ce qui frappe le plus, c'est de constater, après quelques minutes de conversation avec les habitants, l'étonnante différence de mentalité entre eux et les "gas" de la forêt. Ici c'est l'ordre, la stabilité, la prévision, l'attachement au sol et à la maison, l'esprit d'épargne et même une certaine âpreté au gain, qui permettront d'arrondir le domaine. Là-bas c'est l'insouciance, le risque-tout, la générosité et une sorte de nomadisme chronique qui empêche de s'attacher trop aux choses. Nous retrouvons à deux siècles de distance les caractéristiques du colon-laboureur et du coureur des bois.

Tout autant que le changement de décor de la nature environnante, l'esprit villageois de S.-Prosper n'avertissait que j'avais quitté la vallée du Saint-Maurice. Le contraste n'est défavorable ni à l'un ni à l'autre de ces groupes, il éclaire simplement, d'un exemple frappant, une théorie — qui fut hélas poussée à l'extrême par les déterministes de la fin du XIXe siècle — je veux dire la relation du facteur géographique au facteur psychologique dans la formation des races. Notre province de Québec, qui voit, sur son territoire, les paisibles zones agricoles côtoyer les zones en pleine effervescence industrielle ou les zones de prospection, et qui trouve, parmi sa population, les éléments aptes à employer dans chacune de ces sphères, les qualités dont ils sont doués, peut se targuer d'être, fût-ce même en miniature, le berceau d'une race forte.

Raymond TANGHE.